



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
16/1451-

Vår ref.
16/3061-11 654.20/KESA

Dato:
Oslo, 01.03.2017

Høring - Endring av yrkestransportlova - Unntak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

Høringsuttalelsen oversendes med forbehold om endelig godkjenning i LOs sekretariat 6. mars d.å.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til departementets brev vedrørende ovennevnte sak.

LO ønsker å påpeke at det fortsatt er mange ansatte som har taxitransport som heltidsyrke, noe som er svært viktig for å opprettholde kvalitet og kompetanse på tjenesten som ytes.

Målsettingen med dereguleringen av bransjen ved tusenårsskifte, var sterkere konkurranse som skulle gi et bedre tilbud og lavere priser. Økningen i antall løyver og utvidelse av antall sentraler ga i hovedsak kun negative effekter, ved at man fikk færre turer pr. bil og dermed høyere eller uendrede priser. Så lenge trafikkgrunlaget er relativt konstant, vil ikke en økning i antall biler gi lavere priser til kunden. Når flere aktører skal dele på det samme inntjeningsgrunlaget og inntjeningen pr. tur skal opprettholdes, da medfører dette økte priser for kunden. I følge SSB har omsetningen i bransjen økt med 0,3 % fra 2014-2015. Pris pr. km med passasjer er uendret, kr. 29,-/km og andel turer med passasjer i bilen har gått ned fra 53,1 – 52,9 %.

Drosjenæringen utgjør en viktig del av kollektivtransporten i Norge, og skal bidra til å sikre geografisk mobilitet for personer som ikke har tilgang til personbil, funksjonshemmede, eldre osv. Drosjene har en viktig funksjon blant annet innen pasienttransport og skoletransport, og mange steder er drosjen det eneste kollektivtilbudet. I tillegg er drosjene ofte en viktig del av en sammenhengende kollektivreise, blant annet i kombinasjon med båt, buss, fly eller togreiser.

Organiseringen av drosjene gjennom tilknytningsplikt til sentraler er helt avgjørende for å få en god utnyttelse av bilparken og å sørge for at det er drosjer tilgjengelige også på "ubekvemme" tidspunkt som høytider og typiske ferieperioder. Tilknytningsplikten sikrer også kvaliteten overfor brukerne og gir gode muligheter for kontroll av virksomheten til løyvehaverne og deres ansatte.

Gjennom krav til løyve kan myndighetene til enhver tid regulere "inngangsportalen" til yrket. Løyvet gir rettigheter, men også plikter til løyvehaver. Her er det verd å merke seg at vi ved tidligere anledninger, har tatt til orde for at myndighetene burde innskjerpe mulighetene til å frata personer eller selskaper løyve ved alvorlige brudd på grunnleggende bestemmelser for yrket. Den omfattende drosjesvindelsaken i Oslo i 2000-2002 viste etter vårt syn at man ikke var "håndfast" nok når det gjaldt inndragning av løyver. Gjennom strengere krav og tydelige reaksjoner ved brudd vil man kunne heve kvaliteten på bransjen gjennom å fjerne de useriøse aktørene.

Slik dagens bestemmelser er laget er det en klar forutsetning for å få løyve at man har en "driveplikt" og at løyvet skal utgjøre hovedinntektsgrunnlaget. Dette er etter vårt syn en av mange faktorer som bidrar til å opprettholde kvaliteten.

Kommentarer til de konkrete lovforslag:

Samkjøring Pkt 4.1

Den type samkjøring som skisseres som lovlig i lovforslaget praktiseres allerede uten problemer. Slekt og venner samt arbeidskolleger samkjører der det er fornuftig. Det er ingen grunn til å anta at dette i dag utgjør et reelt problem i forhold til den etablerte drosjenæringen, og at det er behov for en lovendring for å regulere dette.

Det som derimot har økt er omfanget av det en kaller "pirattaxi", altså der man tar med personer mot vederlag. Utgangspunktet for å kunne ta vederlag for transport er at man har løyve til å drive kommersiell transport. I dag kan dette kontrolleres siden transporten er løyvepliktig.

LO mener at myndighetene gjennom forslaget til lovendring som nå er foreslått, åpner for at virksomheter som f.eks. Uber POP blir lovlig. Samferdselsdepartementet har i møter med partene vært klare på at dagens lovbestemmelser gjør Ubers virksomhet ulovlig, og LO legger derfor til grunn at lovforslaget ikke har til hensikt å gjøre den ulovlige virksomheten lovlig. LO støtter derfor **ikke** departementets forslag om å endre yrkestransportloven § 20 første ledd, slik at løyve ikke er nødvendig når "den som rår over en personbil tar med seg folk som har et sammenfallende transportbehov".

Heving av aldersgrense for drosjeløyve Pkt 4.2

Vi kan ikke se noen grunn til at aldersgrensen for å inneha løyve for drosjetransport skal være høyere enn den generelle alderen for arbeidstagere i arbeidsmiljøloven – altså 72 år. I tillegg mener vi dette vil hindre økt rekruttering til bransjen gjennom at det blir færre løyver tilgjengelig for yngre utøvere av yrket.

Formidling av drosjetjenester samt oppheving av løyvehavers tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral. Pkt. 4.3.2 og 4.3.3

LO anser en eventuell fjerning av løyveplikten som en reell svekkelse av kvaliteten på drosjetjenester. Det stilles i dag konkrete krav til den som søker løyve både i forhold til vandel og økonomi. I tillegg gir løyveordningen myndighetene en reaksjonsmulighet ved hel- eller midlertidig tilbakekall av løyvet. LO støtter **ikke** det fremlagte forslag fra departementet.

Oppheving av løyvemyndighetenes mulighet til å stille krav til drosjesentraler

Myndighetenes muligheter til å både ha kontroll og nødvendig styring med drosjenæringen ligger i å ha sentralene som et effektivt og nødvendig bindeledd mellom løyvehaverne og

løvemyndighetene. Slik næringen er organisert i dag, med mange små virksomheter er dette etter vårt syn den eneste fornuftige måte løvemyndighetene har for å opprettholde en nødvendig styring med bransjen.

Med utgangspunkt i dagens situasjon og med de forutsetninger departementet legger til grunn i sitt høringsnotat, kan **ikke** LO støtte det fremlagte forslag til oppheving av løvemyndighetenes mulighet til å stille krav til drosjesentraler.

Avslutningsvis vil vi gi uttrykk for vår dype bekymring for næringens videre utvikling dersom de foreslåtte endringene skulle bli vedtatt. Det mener vi verken norsk arbeidsliv, passasjerer eller arbeidstakere tjent med.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Terje Olsson
(sign.)

Kenneth Sandmo
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.