

Samferdselsdepartementet

Oslo Taxi AS  
Trondheimsveien 100  
Postboks 6538 Rodeløkka  
0501 Oslo

Tlf: 22 38 86 00

firmapost@oslotaxi.no  
www.oslotaxi.no

Foretaksnr: 972 413 615  
Kontonr: 1600 49 37388

Vår ref: BR/032017

Deres ref: 16/1451

Dato: Oslo, 1. mars 2017

## **HØRINGSSVAR – Endring av yrkestransportloven**

Dette notatet er svar på høringen fra Samferdselsdepartementet fra desember 2016. Vi vil her synliggjøre mulige konsekvenser vi ser ved iverksetting av de foreslåtte endringene i Yrkestransportloven.

### **Samkjøring**

Oslo Taxi stiller seg positiv til tiltak som øker samkjøringsgraden. Oslo Taxi er også enig i at det er kun når sjåførens transportbehov er sammenfallende med «kundens» transportbehov at en samkjøring kan foretas. Dermed må også eventuell teknologi, for eksempel apper, ta utgangspunkt i sjåførens transportbehov. Vi ser dog store utfordringer knyttet til håndheving og kontroll av dette.

At betaling for samkjøringen kun skal dekke variable kostnader er bra. Oslo Taxi mener vederlaget for transporten ikke skal kunne overstige statens satser for kilometer-godtgjørelse. Regelverk og kontrollmekanismer for dette må utarbeides. Viktig at alle transaksjoner kan spores og kontrolleres i etterhånd slik drosjedriften er i dag.

### **Aldersgrense for drosjeløyper**

Vi ser at dette er en generell samfunnstendens, og er grunnleggende enig i at dette også bør gjelde i drosjenæringen. Vi støtter forslaget, men ser noen utfordringer dette kan innebære for drosjenæringen. Vi forsinker rekrutteringen, får en lavere sirkulasjon av ledige løyper, lengre ventetid for sjåførere som ønsker å bli løyvehavere, driftstiden går ned og tilgjengeligheten overfor kunde reduseres dermed.

## Oppheving av løyvehavers tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral

Vi har tidligere etterspurt en bestemmelsesrett over hvilke løyvehavere som skal tilsluttes vår sentral, en mulighet til å knytte til seg de løyvehaverne som er kompetente og tilfredsstillende våre standarder. Vårt ønske er og har vært å rekruttere også fra egne sjåførrekker. Dette anser vi som et sentralt punkt for å sikre en fortsatt god kundeleveranse og enda større fokus på kvalitet og kunde. Vi er således positive til bestemmelsesrett.

Man bør skille i mellom tilslutningsplikt og tilslutningsrett. Løyvehavere bør være tilsluttet sentral, i områder der dette finnes, men løyvehaver bør allikevel ikke ha rett til å komme inn i sentral, dersom sentralen ikke ønsker at vedkommende skal være en del av sitt varemerke. Da vil vi unngå problematikken mht «friåkare» og sikre en god og forutsigbar kundetjeneste. En "friåkare", altså løyvehavere som enten opererer utelukkende i spotmarkedet (kapring av bil på gaten/holdeplass), eller knytter seg opp til flere ulike formidlingstjenester avhengig av kundeetterspørsel og pris, vil ha en negativ effekt for kundeperspektivet og næringen. «Friåkaren» vil ta oppstilling på større togstasjoner, bussholdeplasser, havneanløp, utesteder, hoteller og flyplasser hvor de kaprer kunder som ikke kjenner det lokale drosjemarkedet og tar en enormt høy pris for turen. Dette ødelegger bransjens omdømme og tilliten hos publikum.

En god løyvekontroll av de som benytter «App»-teknologi (eks UBER) til «kjøring mot vederlag» vil være viktig for aktørene i drosjenæringen. Her må alle transaksjoner uavhengig av bestillingsform rapporteres og kontrolleres elektronisk som for drosjebransjen. Vi ser at dagens oppsett via APP viser tegn på svart kjøring.

Samferdselsdepartementet skriver at formålet med lovendringen blant annet er å styrke forbrukernes interesser. Sentraler med lavere kvalitetskrav, og få eller ingen sanksjoner, vil neppe være i forbrukernes interesse. Departementet skriver videre at det vil bedre kvaliteten på tjenestene sentralene leverer. Mange av dagens løyvehavere mener imidlertid at enkelte sentraler har for strenge sanksjoner ved brudd på sentralens vedtekter. Ikke alle sentraler ser seg tjent med at det innføres privatrettslige avtaler og sanksjonsregler i vedtektene. Oslo Taxi mener derfor at den sikreste måten å opprettholde eller heve kvalitetsnivået i bransjen, vil være at løyvemyndigheten fremdeles stiller krav til og godkjenner sentralenes vedtekter.

Med vennlig hilsen  
Oslo Taxi AS

Kenneth Holm  
Styreleder