

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår fil: B18-CL09
Vårt Arkiv: 402
Saksbehandler: Cato Lie

Oslo 19. desember 2018

Høringssvar – høring om endringer i drosjereguleringen

1. Innledning

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er paraplyorganisasjon for 84 organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke, med til sammen mer enn 335 000 medlemmer. FFOs overordnede mål er samfunnsmessig likestilling og deltakelse. Rundt 17 prosent av befolkningen har til enhver tid en funksjonshemning eller kronisk sykdom som medfører nedsatt funksjon.

FFO er opptatt av at alle skal ha et likeverdig og tilfredsstillende transporttilbud for å kunne ta del i samfunnet på en likeverdig måte. Et godt fungerende drosjemarked er viktig for mange av de vi representerer. Vi mener at drosjenæringen må tilby trygge og gode tjenester og være lett tilgjengelig. Vi konstaterer at et flertall i Delingsøkonomiutvalget foreslår en rekke endringer i drosjereguleringen for å stimulere til mer effektiv ressursbruk, som kan få uheldige konsekvenser for noen av brukerne som er helt avhengig av et godt og bredt drosjetilbud. Vi deler mindretallets bekymring for at deregulering av drosjemarkedet vil virke prisdrivende, slik vi har sett i andre land. I et land med spredt bosettingsmønster er mange avhengig av å ha drosjer i beredskap.

Vi vil understreke at dagens drosjenæring ikke gir et optimalt tilbud. Personer med nedsatt syn opplever økende problemer med at drosjer avviser førerhunder. Et annet problem er at drosjene ikke kan kjøre helt fram til restauranter, offentlige kontorer og butikker p.g.a. avstengte områder for annen trafikk en varelevering. Dette medfører store problemer for de som er avhengige å bli fulgt til døren etter endt tur og er et problem som må løses.

2. FFOs synspunkter

- FFOs hovedanbefaling er at Samferdselsdepartementet ikke gjør store endringer i rammebetingelsene for drosjenæringen, men satser på videreutvikling av regelverket i samarbeid med brukerorganisasjonene.
- FFO ber om en konsekvensutredning av høringsforslagene for personer med funksjonsnedsettelser og ber om at det ikke gjøres endringer før en slik utredning foreligger.
- FFO er bekymret for at et sterkt fokus på konkurranse og frislipp av nye løyver vil redusere statusen for drosjeyrket og gi større gjennomstrømming av sjåførere.
- FFO er imot opphør av behovsprøving og driveplikt.
- FFO støtter forslaget om at fylkeskommunene skal kunne tildele eneretter i de tilfellene hvor markedet ikke tilbyr et tilstrekkelig drosjetilbud på kommersielle vilkår.
- FFO går imot forslaget om å oppheve kravet om at man må ha drosjevirkosomhet som hovederhverv og samtidig lempe kraftig på kravene til løyve og tildelingskriterier.
- FFO går imot forslaget om å fjerne løyvehavers tilslutningsplikt til en drosjesentral.
- FFO støtter forslaget om innføring av 10-årige drosjeløyver.

- FFO støtter forslaget om å innføre et krav om gjennomført førereksamen for å få utstedt kjøreseddel.
- FFO støtter forslaget om loggføring.
- FFO går imot forslaget om endring av maksimalprisreguleringen.
- FFO går imot forslaget om fjerning av krav til universell utforming på biler med færre enn 9 seter.
- FFO går imot fjerning av dagens mulighet som sikrer heldøgns tilbud gjennom pliktkjøring.

3. FFOs vurderinger

Drosjemarkedet og behovet for endringer

FFO konstaterer av høringsforslaget at en av grunnene til at man ønsker endringer i ovennevnte regulering, er at konkurransen i markedet er svak. FFO er bekymret for at et så sterkt fokus på konkurranse og frislipp av nye løyver vil redusere statusen for drosjeyrket og gi stor gjennomstrømming av sjåførere. Sjåførere som blir i yrket over år får kompetanse på å yte god service overfor våre grupper. Å miste denne kompetansen vil på sikt være et stort tap.

Opphør av behovsprøving og driveplikt med videre

I høringsnotatet sier departementet at de ikke kan utelukke at oppheving av driveplikten kan føre til at drosjetilbudet i de ulønnsomme delmarkedene kan bli redusert, eller i verste fall bortfalle helt. Det vil være svært uheldig. Vi er bekymret for at dette vil gi et dårligere tilbud til drosjekundene og særlig ramme personer med nedsatt bevegelse, syn og utviklingshemming hardt, i og med at mange er avhengige av drosje for å kunne leve aktive sosiale liv.

Adgang for fylkeskommunene til å tildele lokale eneretter

Departementet foreslår at fylkeskommunene skal kunne tildele eneretter der hvor markedet ikke tilbyr et tilstrekkelig drosjetilbud på kommersielle vilkår. FFO støtter dette, dersom dereguleringstiltakene blir gjennomført. Drosjetilbudet må fungere godt også i distriktene, og et minstekrav må være at det finnes et heldøgns drosjetilbud i rimelig nærhet. Det må videre være mulig å bestille drosje når man har behov for det, og ikke lang tid i forveien.

Forslaget om lokal enerett kan være et bedre virkemiddel enn dagens behovsprøving for å opprettholde et stabilt tilbud i distriktene, siden lokal enerett vil flytte risiko fra løyvehaver til fylkeskommunen. Tilbudet vil imidlertid være prisgitt fylkeskommunens økonomiske prioriteringer, noe som kan slå negativt ut. En mulig løsning kan være at kommunene i større grad selv kjøper inn materiell og driver egen transport for personer med behov for dør til dør transport. Men en slik løsning kan innebære at det ikke er tilgjengelig materiell på kveldstid og helger for denne gruppen.

FFO mener det er uakseptabelt at kunder må betale høyere priser på steder og tider som er mindre kommersielt lønnsomme å betjene. Vi har forståelse for at det kan være lengre ventetid på mindre steder, men det må finnes systemer som sikrer at man også på disse stedene kan få drosje uten å måtte vente alt for lenge.

Hovedverv og tildelingskriterier

FFO registrerer at departementet ønsker å oppheve kravet om at man må ha drosjevirkosomhet som hovedverv, og samtidig vil lempe kraftig på kravene til løyve og tildelingskriterier. Det vil kunne medvirke til at fagkompetansen som er viktig for å sikre en trygg og forutsigbar transport på sikt vil forsvinne.

For personer med nedsatt bevegelse, syn og utviklingshemming, som kan ha spesielle behov under transport, kan dette slå svært uheldig ut. Mange kan oppleve en sårbar og utrygg situasjon dersom sjåførene ikke har kompetanse på transport av personer i rullestol, blinde personer med eller uten førerhund og personer med kognitive utfordringer. Vi opplever allerede i dag svikt i kunnskapen hos noen

selskaper som tilbyr drosjetjenester. Vi frykter en ytterligere forverring ved gjennomføring av dette forslaget.

Tilknytning til drosjesentral og loggføring av drosjeturer

FFO er bekymret for konsekvensene av bortfall av løyvehavers tilslutningsplikt til en drosjesentral. Brukerne som bor i områder med store sentraler, opplever at det gir bedre kvalitet og større trygghet. Vi er bekymret for at den foreslåtte endringen åpner for useriøse aktører med dårlig kundeservice. En av konsekvensene kan bli at drosjene prioriterer bort TT-turer og annen kjøring av funksjonshemmede. Vi mener at det må være et ufravikelig krav at samtlige drosjesjåfører tar imot alle kunder og alle typer betalingsmidler, herunder TT-kort. Drosjesjåfører som nekter å ta turer med førerhund må møte konsekvenser. Fagkompetansen til løyvehaveren er helt sentral.

Tidsbegrensede drosjeløyver

Vi er positive til innføring av 10-årige drosjeløyver i stedet for dagens ordning, der man innehar løyvet fram til man fyller 75 år, eller selv sier det opp.

Førerseksamen og kjøreseddel

Vi støtter forslaget om å innføre et krav om gjennomført førerseksamen for å få utstedt kjøreseddel. Å legge vekt på holdningsarbeid og kunnskap om utfordringer for personer med funksjonsnedsettelse mener vi er svært viktig i opplæringen. Videre må gode språkkunnskaper vektlegges.

Disse elementene er særlig viktig for personer med nedsatt syn, som uttrykker bekymring for enkelte sjåførers holdninger til hunder. Dette gjør det vanskelig for personer med nedsatt syn å få tak i drosje. Det er et stadig tilbakevendende problem at sjåfører ikke tar med hund i bilen.

Vi mener videre at det er problematisk at sjåfører bruker GPS for å finne frem, og får problemer når gatenavn ikke staves riktig. Konsekvensen kan bli at turer kan bli uforholdsmessig lange og dyre, uten at personen med eksempelvis nedsatt syn og utviklingshemning har forutsetninger for å kontrollere kjørerute. Mange opplever å bli satt av på feil adresse og oppdager dette først etter at drosjen har kjørt. Vi ber derfor om at kjentmannsprøven opprettholdes og at alle førere av drosje må avlegge språktest. Samme krav må stilles til løyvehaverne.

Sikkerhet

Departementet vektlegger at formålet med å føre logg over hvor drosjene har kjørt, er å bidra til at uønskede hendelser som trakassering, seksuelle overgrep og lignende kan oppklares i etterkant. Etter departementets syn er et påbud om loggføring av kjørte drosjeturer nødvendig for å ivareta sikkerhetshensyn. Dette er et syn FFO støtter. Sikkerheten til alle passasjerer må ivaretas og personer med nedsatt syn og utviklingshemning er særlig utsatt.

Likhet i pris

Departementet foreslår en endring i maksimalprisreguleringen. Dagens maksimalprisforskrift gir passasjerer som bruker kassebil med rampe rett til å kjøre for samme pris som andre. Imidlertid vet vi at rullestolbrukere som er avhengig av å benytte kassebil, må betale langt mer for en tur i de store byene enn de som bruker vanlig drosje. Dette er diskriminerende og vi mener derfor at pris må fastsettes på bakgrunn av antall personer i bilen og ikke type bil, uavhengig om man er innenfor eller utenfor områder med maksimalprisforskrift.

Universell utforming

Departementet mener det ikke har stor betydning for drosjetilbudet til funksjonshemmede å opprettholde et særskilt løyve på dette området. De mener at et generelt krav om universell utforming av alle drosjer er mulig, men ikke rasjonelt ut fra et økonomisk synspunkt. En mulighet for offentlige myndigheter til å kunne stille krav om universell utforming mener vi er alt for svakt. Fjerning av kravet til universell utforming av biler med færre enn ni seter, kan føre til at færre vil investere i biler som kan kjøre personer i rullestol.

Vi er bekymret for at denne typen bil på sikt vil forsvinne fra markedet, siden det vil være mer lønnsomt å investere i små biler. Selv om det kan stilles krav om universell utforming i enerettavtalene og kontraktkjøring er man fortsatt avhengig av at slikt materiell finnes. Vi tror konsekvensen blir at fylkeskommunene og kommunene må gi tilskudd til dette, ut over økonomisk kompensasjon, for å opprettholde et drosjetilbud for denne gruppen. Et mulig grep kan være at biler som innrettes slik at de kan transportere passasjer i egen rullestol får avgiftsfritak ved innkjøp, uavhengig av type regulering man velger.

4. Oppsummering

Norge har et spredt geografisk bosetningsmønster og regjeringen må legge til rette for et tilfredsstillende transportsystem som ivaretar alle grupper reisende. Å gjennomføre dramatiske endringer i drosjenæringen vil kunne gi store utilsiktede konsekvenser for personer som ikke har andre transportmuligheter. Vi etterlyser derfor en konsekvensutredning av forslagene for mennesker med funksjonsnedsettelse, og ber om at det ikke gjøres endringer før en slik utredning foreligger og er drøftet med brukerorganisasjonene.

FFOs hovedanbefaling er at Samferdselsdepartementet ikke gjør store endringer i rammebetingelsene for drosjenæringen, men satser på videreutvikling av regelverket i samarbeid med brukerorganisasjonene.

Vi utdyper gjerne våre synspunkter i et møte med departementet.

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON



Eva Buschmann
Styreleder



Lilly Ann Elvestad
Generalsekretær