

Styret i Norges Taxiforbund, avd. Buskerud

har i styremøte 19.11.18, sak 17-18

behandlet og enstemmig vedtatt følgende forslag til uttalelse vedr. endringer i Yrkestransportlova:

Avdeling Buskerud

Org. 980 255 727

Styreleder Kjell Ar. Andersen

MOB.: 90 10 18 51

E-post: ntavdbuskerud@nortaxi.no

Postadresse:

Nestleder & sekretær Anders Lykken

Begnaveien 17 – 3517 HØNEFOSS

E-post: a.lykken@online.no

Endringer i Yrkestransportlova.

Bakgrunn:

ESA avga den 22. februar 2017 en grunnlagt uttalelse om den norske drosjereguleringen. ESA mener behovsprøvingen, tildeling av drosjeløyve etter ansiennitet og fylkeskommunenes eget skjønn, samt kravet om sentraltilknytning, er i strid med retten til fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31. ESA krever i den grunnlagte uttalelsen at Norge gjennomfører nødvendige tiltak for å rette seg etter uttalelsen. Norge svarte den 11. desember 2017 på uttalelsen og viste til at departementet ville foreslå å oppheve behovsprøvingen, herunder tildelingskriteriene for løyve, og plikten til å være tilsluttet en drosjesentral. Departementet fremhevet i tilbakemeldingen til ESA at det er svært viktig å sørge for et tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet. Departementet varslet derfor at lokale myndigheter vil ha muligheter til å sikre et tilfredsstillende tilbud der markedet ikke selv leverer dette.

Samferdselsdepartementet innleder høringsnotatet slik:

Det har over tid vært indikasjoner på at drosjemarkedet ikke fungerer optimalt. I tillegg har EFTAs overvåkningsorgan (ESA) pekt på at deler av regelverket er i strid med EØS-avtalen. Forslagene til regelendringer innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen, og har til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til gode tilbud til de reisende. Samtidig er det viktig å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. De foreslåtte lov- og forskriftsendringene skal gjøre det enklere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at vi har en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunktene i forslaget til reviderte lov- og forskriftsendringene er:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovederverv for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport i kommuner med innbyggerantall og befolkningstetthet under en viss terskelverdi.
- Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere og lempe på kravene til økonomi. Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje
- Innføre ett drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med åtte sitteplasser i tillegg til fører.
- Innføre 10-årige drosjeløyver.
- Flytte løyvemyndighet fra fylkeskommunene til Statens vegvesens løyveenhet i Lærdal.
- Løyvedistrikt - stasjoneringssted
- Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til logging av alle drosjeturer..

- Innføre krav om at søker til kjøreseddel må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje.
- Merking av drosje, taklampe & profilering
- Prising av turer herunder maksimalpris
- Justere hjemmelen for fylkeskommunene til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knyttes til kommunegrensene.

I det følgende vil vi drøfte det enkelte hovedpunkt:

1: Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovederverv for drosjeløyver.

Buskerud Fylke består av flere små kommuner og noen få mellomstore kommuner:

Folketall og areal i kommunene i Buskerud Fylke				
	Pr. 30.06.18:	Ant. km²:	Innb. / km²	
Buskerud Fylke	282 751			
0602 Drammen	68 892	138	499,2	
0604 Kongsberg	27 429	793	34,6	
0605 Ringerike	30 380	1 555	19,5	
0612 Hole	6 862	193	35,6	
0615 Flå	1 066	704	1,5	
0616 Nes (Buskerud)	3 333	810	4,1	
0617 Gol	4 576	532	8,6	
0618 Hemsedal	2 445	754	3,2	
0619 Ål	4 662	1 175	4,0	
0620 Hol	4 503	1 855	2,4	
0621 Sigdal	3 507	842	4,2	
0622 Krødsherad	2 261	375	6,0	
0623 Modum	13 943	517	27,0	
0624 Øvre Eiker	19 026	457	41,6	
0625 Nedre Eiker	24 984	122	204,8	
0626 Lier	26 149	302	86,6	
0627 Røyken	22 630	113	200,3	
0628 Hurum	9 494	163	58,2	
0631 Flesberg	2 707	562	4,8	
0632 Rollag	1 435	449	3,2	
0633 Nore og Uvdal	2 467	2 502	1,0	

Oppsummert:				
Kommuner over 30 000 innbyggere, 2 kommuner:				
0602 Drammen	68 892			
0605 Ringerike	30 380			
Terskelnivå 1: Kommuner 20 000 - 30 000 innbyggere, 4 kommuner:				
0604 Kongsberg	27 429			
0626 Lier	26 149			
0625 Nedre Eiker	24 984			
0627 Røyken	22 630			
Terskelnivå 2: Kommuner 10 000 - 20 000 innbyggere, 2 kommuner:				
0624 Øvre Eiker	19 026			
0623 Modum	13 943			
Terskelnivå 3: Kommuner under 10.000 innbyggere, 13 kommuner:				
0628 Hurum	9 494			
0612 Hole	6 862			
0619 Ål	4 662			
0617 Gol	4 576			
0620 Hol	4 503			
0621 Sigdal	3 507			
0616 Nes (Buskerud)	3 333			
0631 Flesberg	2 707			
0633 Nore og Uvdal	2 467			
0618 Hemsedal	2 445			
0622 Krødsherad	2 261			
0632 Rollag	1 435			
0615 Flå	1 066			

Samferdselsdepartementet skriver i innledningen:

Forslagene til regelendringer innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen, og har til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til gode tilbud til de reisende. Samtidig er det viktig å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet.

I kommuner med innbyggertall under 20 000, er det lite sannsynlig at dette er et interessant marked for flere aktører å konkurrere i. Samtidig er det viktig at det ikke skjer en overetablering av taxitilbud som vil kunne føre til for få oppdrag for mange utøvere.

I disse kommunene må man sette et tak på antall utøvere kan leve av virksomheten.

Når sentrale politikere skal fatte vedtak om antallsregulering, må de som beslutter ha kunnskap om de lokale aktørenes virkelige hverdag. Her følger en fortelling om hva den lokale taxiutøveren utfører av oppgaver i en av de kommunene med under 10 000 innbyggere:

På bygda får vi et spesielt forhold til de eldre. Noen er familie og andre igjen kjenner vi. Noen bor alene og da kan turen med oss være det eneste som skjedde den uka. Vi har både hentet ved og fyra opp i ovnen hos folk. Vi låser dører og legger nøkler på hemmelige plasser.

En Drosjesjåfør i Sigdal kan du stole på. Vi kommer når vi skal og leverer passasjerer dit den skal. Hele året. Jeg er drosjekusk og stolt av det.

Når det gjelder kjøring på ehta og natt er det to hovedløyver som har "vakt " fra kl. 16:00 til 07:00. Bygda er nå delt i to og kjøring blir fordelt etter det. Likeså i helgene, hvis det er mye å gjøre, kaller vi inn de andre etter behov. Det å ringe etter en spesiell sjåfør fungerer ikke her lenger. På dette viset har alle litt ekstra fri annen hver uke. Folk klagde litt til å begynne med men nå fungerer det greit.

Jeg tør påstå at vi er ei veldrevet bygd hva drosjekjøring angår. Vi har lite eller ingen avvik på pasientkjøring og lite klager på annen kjøring. Dette skyldes at vi klarer å samarbeide, og at vi tåler å se at den helga vi ikke ble kalt ut, tjente de andre penger og omvendt ei annen helg. Samme opplegg ved høytider og ferie. Tidlig det ene året og sent det andre. Dette fungerer og på denne måten får også familiene våre litt første prioritet.

Konsekvensen av fjerning av antallsregulering og driveplikt kan bli:

- Etter kl16:00 er det ingen Drosjer i Sigdal!*
- Vi har levert løyver og biler.*
- Hvem skal da kjøre den lille turen til 231 kr.? En bil fra Modum?*
Nei, han kan ikke før om 2 timer hvis han kommer.

Dette blir realiteten.

Hilsen Merethe Tovsrud, sjåfør hos Eggedal Taxi.

Konklusjon:

- 1: Antallsregulering / behovsprøving og driveplikt må videreføres i mindre kommuner med under 10.000 innbyggere.**
- 2: Antallsregulering / behovsprøving og driveplikt må videreføres i kommuner med lavt befolkningsgrunnlag hvor antall innbyggere utgjør færre enn 20 pr. km²**
- 3: Drosjeløyet trenger ikke å være hovedervert, men bedriften må gi så vidt stor avkastning at man ikke skal være avhengig av andre oppdrag for å kunne drive en økonomisk sunn taxivirksomhet.**

2: Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport i kommuner med innbyggerantall og befolkningstetthet under en viss terskelverdi.

Departementet foreslår at fylkeskommunene får adgang til å tildele lokale eneretter for drosjetransport i bestemte områder. Fylkeskommunene skal kunne tildele eneretter i de tilfellene hvor markedet ikke tilbyr et tilstrekkelig drosjetilbud på kommersielle vilkår. Erfaringene fra dagens drosjemarked er at drosjene har en tendens til å trekke inn mot byer og knutepunkter med stort passasjergrunnlag fremfor å være stasjonert i distrikter eller randsoner med lavere passasjergrunnlag. Særlig i områder med et fåtall innbyggere og spredt befolkning vil opphevingen av behovsprøvingen og driveplikten føre til mer usikkerhet om markedet vil opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. I disse delmarkedene vil det være lavere inntjeningspotensial, og trolig ulønnsomt, å drive drosjevirksomhet hele døgnet og hele året. Disse områdene har så langt vært betjent som følge av driveplikten. Uten andre virkemidler for å sikre drosjetilbudet, vil drosjetilbudet i disse områdene kunne reduseres eller bortfalle helt. Imidlertid kan deltidskjørere potensielt dekke opp noe av etterspørselen. Det er viktig at det i et system med ny drosjeregulering

er muligheter for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. Dersom det er ønskelig å sikre et visst beredskapsnivå og/eller opprettholde en viss transportstandard i den enkelte fylkeskommune, er det derfor nødvendig å sørge for at fylkeskommunene har verktøy for å sikre en viss drosjedekning.

Fylkeskommunene har allerede i dag adgang til å kjøpe drosjetjenester dersom markedet ikke leverer ønskede tjenester. Offentlige kjøp av drosjetjenester i enkelttursmarkedet kan være en mer målrettet måte å sikre ønsket drosjetilbud enn å begrense konkurransen gjennom behovsprøving av antall løyver og driveplikt for aktørene. Samtidig innebærer kjøp av drosjetjenester et behov for økte økonomiske midler. Dette kan være en av hovedårsakene til at fylkeskommunene i liten utstrekning kjøper drosjetjenester i enkelttursegmentet i dag. Et system med adgang til å tildele eneretter vil i stor grad harmonisere med det etablerte systemet som gjelder for kollektivtransporten for øvrig. Fylkeskommunene kan fastsette ønsket transportstandard gjennom krav i kontraktene, herunder åpningstider, stasjoneringsssted, krav til miljø- og klimautslipp, krav om utrustning for transport for funksjonshemmede, priser mv.

Departementet foreslår at den geografiske avgrensingen av et enerettsområde følger kommunegrensene. Departementet mener at det må være klart definerte geografiske grenser for enerettsområdet. Departementet har derfor lagt vekt på at definisjonen av et enerettsområde skal være enkel, forutsigbar, egnet og operasjonaliserbar. En mulig geografisk avgrensing av et enerettsområde er å følge kommunegrensene. Kommunegrensene er godt kjent blant kunder og drosjeaktører, og vil dermed være enkelt å forholde seg til. Dagens løyvedistrikter tar også utgangspunkt i kommunegrenser, selv om hele fylket i praksis utgjør et løyvedistrikt.

Departementet foreslår at adgangen til å benytte eneretter skal begrenses til kommuner der det er et begrenset kundegrunnlag ut fra innbyggertall og innbyggertetthet. Det foreslås videre at departementet gis hjemmel til å fastsette de nærmere terskelnivåene for innbyggertall og innbyggertetthet i forskrift.

Departementet foreslår at eneretter skal tildeles i kontrakt og ha en varighet på inntil 3 år. Etter anskaffelsesregelverket har oppdragsgiver i utgangspunktet et relativt vidt skjønn ved fastsettelsen av en kontrakts varighet. Akseptabel varighet vil bero på en konkret helhetsvurdering av hvilken kontraktsvarighet som vil gi en mest optimal anskaffelse. Departementet anser det ikke nødvendig å sikre tjenestens kontinuitet og kontraktens formål ved at en spesifikk markedsaktør må opprettholde et drosjetilbud over en lengre periode

Vurdering:

Enerett skal søkes av løyvehavere. Vi ser for oss et administrativt stort arbeid for å tildele og kontrollere eneretter. Enerett i en kommune med få innbyggere – f. eks. under 10 000, vil ikke innebære en lukrativ forretning hvis eneretten ikke offentlige kontrakter som eks. vis skolekjøring eller pasienttransport knyttes opp mot eneretten.

Fylkeskommunen har pr. i dag kun kontroll med skolekjøring gjennom selskapet Brakar AS.

Konklusjon:

- 1: Behovsprøving foretrekkes fordi dette vil føre til mindre og rimeligere administrasjon enn enerett.**
- 2: Dersom enerett velges, er det en forutsetning at alle offentlige kontrakter medfølger tildelt enerett.**
- 3: Fylkeskommunen som tildeler enerett, er ansvarlig for Spesialskyss / skoleskyss. Helseforetakene som er ansvarlig for pasienttransport må også tilslutte seg eneretten.**

3: Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere og lempe på kravene til økonomi. Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud ser positivt på en nasjonal opplæring av sjåførere. Innholdet i sjåføropplæringen vil være avgjørende for om Norges Taxiforbund vil gi sin støtte til forslaget. Vilåret for å få Forbundets støtte må være:

- Kunnskap om taxibransjen herunder service som innebærer hvordan opptre overfor kunder fra kunden er i bilen til kunden er levert trygt på leveringsadressen,
- Kunnskap om kjøreferdigheter og kjøremønstre for å ivareta kundens opplevelse av en behagelig kjøretur
- Kunnskap om HMS herunder hvordan opptre ved uhell langs kjøreruten eller uhell med kunden eks.vis ved pasienttransport

Norges Taxiforbund avd. Buskerud er derimot svært negative til at kravene til løyvehavere skal reduseres eller fjernes.

Løyvehaver er bedriftslederen som har krav i forhold til oppdragsgivere for å levere et godt taxiprodukt. Løyvehaver har videre et ansvar overfor offentlige myndigheter for å levere dokumenterbar informasjon om virksomheten herunder opplysninger om bedriften hva gjelder driftens resultat, skatt, MVA og personalkunnskap.

Ved å redusere kravet til bedriftslederen, svekkes kravet til ansvarlig leder av taxivirksomheten. Hvilken annen næring fremsetter reduserte krav eller fjerning av krav til bedriftens leder?

Konklusjon:

Kravet til løyvehaver må opprettholdes herunder kravet til:

- Løyveeksamen som dokumenterer administrativ og økonomisk kunnskap
- Personalledelse.

Fagkompetansekrav for sjåførere må inneholde:

- God kunnskap om taxiyrket herunder service
- God kunnskap om kjøreferdigheter herunder persontransport
- God kunnskap om HMS

4: Innføre ett drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med åtte sitteplasser i tillegg til fører.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud har ingen innvendinger mot forslaget. Dette vil bringe Norge på linje med andre europeiske land.

Forskriften må hjemle vilkår for å kunne stille krav om rullestolinnfesting 8-seters taxi.

Flere sentraler opererer i dag 9-seter + fører som maxitaxier. Det er derfor viktig at disse får overgangsmuligheten på 5 år slik Departementet har foreslått.

5: Innføre 10-årige drosjeløyver.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud har ingen innvendinger mot forslaget om å innføre 10-årige drosjeløyver.

6: Flytte løyvemyndighet fra fylkeskommunene til Statens Vegvesens løyveenhet i Lærdal.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud foreslår i hovedpunkt 2 at behovsprøving opprettholdes i kommuner med under 10.000 innbyggere. Statens Vegvesen innehar ikke nødvendig kunnskap om lokale forhold når behov skal vurderes.

I Buskerud har 13 av 21 kommuner under 10.000 innbyggere. Buskerud er rimelig representativt for Norge som helhet og vår innstilling bør derfor kunne legge føringer for en generell løsning.

Konklusjon:

Fylkeskommunen innehar den beste lokalkunnskapen og bør derfor fortsatt være løyvemyndighet.

7: Løyvedistrikt - stasjoneringssted:

Departementet foreslår å oppheve oppdelingen av landet i ulike løyvedistrikter, herunder ordningen med stasjoneringssteder. Som en konsekvens av denne opphevingen vil hele landet utgjøre ett løyvedistrikt. Bakgrunnen for at landet har vært oppdelt i ulike løyvedistrikter er først og fremst på grunn av behovsprøvingen og driveplikten. Fylkeskommunen har vurdert behovet for drosjevirkosomhet innenfor et bestemt område og dermed fastsatt antall løyver med tilhørende driveplikt.

Vurdering:

Pr. i dag utgjør hvert enkelt fylke ett løyvedistrikt. Innenfor hvert enkelt løyvedistrikt er hvert enkelt løyve knyttet til et stasjoneringssted. Trass i at løyvene skal operere innenfor ett stasjoneringssted, opplever vi at enkeltaktører fraviker kravet om å utføre sitt hovedoppdrag innenfor stasjoneringssted eller kjøreområde. Dette skaper strid mellom ulike drosjeeiere og drosjesentraler.

Ved å avvikle løyvedistrikter, vil man åpne opp for «Fri Flyt» av drosjer ikke bare innfor hvert enkelt fylke, men mellom fylker. Drosjer fra Hønefoss, Drammen eller andre steder vil kunne oppsøke eks.vis Oslo for å «skumme markedet» i attraktive perioder.

Konklusjon:

- 1: Norges Taxiforbund avd. Buskerud støtter ikke forslaget om ett løyvedistrikt for hele landet.**
- 2: Primært bør løyvedistriktene følge kommunegrensene i og med at Departementet har foreslått at kommunegrensene skal danne grunnlag for miljøkrav til drosjene, jfr. pkt. 11. I tillegg foreslås at den enkelte kommunene skal kunne tildeles enerett.**
- Subsidiert bør Fylkene opprettholdes som løyvedistrikt.**
- 3: Den enkelte kommune må opprettholdes som stasjoneringssted / kjøreområde.**

8: Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til loggføring av alle drosjeturer.

Tilknytningsplikt:

Den 9. desember 2016 sendte departementet på høring et forslag om endring av yrkestransportloven § 9 tredje ledd der man foreslo å oppheve løyvehavers rett og plikt til å være tilsluttet en drosjesentral. Departementet fastsatte imidlertid ingen endringer etter denne høringen, da det ble besluttet å revidere hele drosjeregulverket og se en eventuell oppheving av sentraltilknytningsplikten i sammenheng med dette. Departementet foreslo i høringen å legge til rette for en økt grad av operasjonell frihet for både løyvehavere og drosjesentraler. Forslaget tok sikte på å gi drosjesentralene en mulighet til å bedre kvaliteten på tjenestene de leverer. Utgangspunktet for vurderingen var blant annet de utfordringene det gir at sentralene har plikt til å ta imot løyvehavere uavhengig av egen vurdering. Det var ønskelig å legge til rette for at sentralene kunne regulere løyvehaverne sin tilslutning i en privatretslig avtale og således få mer kontroll over egen virksomhet

Taksameter - loggføring

Departementet foreslår at alle motorvogner som benyttes i drosjetransport skal ha taksameterutrustning i bilen. All persontransport som drives med personbiler (registrert for inntil åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet) vil etter forslagene i denne høringen kreve drosjeløyve og dermed taksameterutrustning. En oppheving av de særskilte løyvekategoriene innebærer at aktører som opererer med selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede med personbilstørrelse vil avkrevestaksameterutrustning, noe det ikke er krav om i dag. Departementet viser videre til at det er opprettet en arbeidsgruppe, som ledes av Justervesenet, som blant annet skal se på muligheten for å erstatte dagens taksameter med teknologinøytrale funksjonskrav. Arbeidsgruppen skal levere sin utredning innen utgangen av 2018. Departementet foreslår i tillegg å innføre en plikt for løyvehaver til å loggføre kjørte drosjeturer med en modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) som løpende skal registrere drosjens geografiske posisjon. Departementet foreslår videre at denne informasjonen skal lagres i ti dager. Når det gjelder loggføring av drosjeturer har myndighetene ikke tidligere oppstilt krav om slik loggføring. I praksis har imidlertid sentralene sørget for dette. Dette gjør de blant annet av logistikkhensyn, ettersom sentralen vil ha behov for å vite hvor de tilsluttede drosjene befinner seg for å allokere nærmeste drosje til kunden. Sentralene vil også kunne ha en egeninteresse i å ha oversikt over hvor drosjene har kjørt, for å kunne bidra til å oppklare eventuelle uønskede hendelser som finner sted i drosjen, både av hensyn til sjåfør og passasjer.

Konklusjon:

Det er positivt at sentralene får styringsrett over egen virksomhet ved at sentralen kan velge å inngå avtaler med løyvehavere man ønsker tilknyttet sentralen. Dette skal reguleres gjennom privatrettslig avtale.

Tilslutningsretten oppheves, mens tilslutningsplikten opprettholdes.

Alle taxisentraler har i dag GPS-styrt turtildelingssystem og et baksystem som registrerer alle data knyttet til den enkelte taxien utfører. Dette systemet tilfredsstiller alle krav som departementet stiller.

Taksameter og loggføring av alle turer er «smør på flesk» for taxi tilsluttet sentral.

Bopelsløyvehavere og enkeltstående løyvehavere som ikke er tilknyttet sentral, må inngå avtale med sentral eller annen leverandør av baksystemtjenester. Følgelig vil det ikke være behov for loggføring av turer.

9: Innføre krav om at søker til kjøreseddel må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje. Fjerning av krav om kjentmannsprøve.

Departementet legger opp til å videreføre bestemmelsen om at fører av løyvepliktig persontransport (herunder drosje) må ha kjøreseddel. Departementet presiserer at krav til helse, vandel og 20 års aldersgrense for utstedelse av kjøreseddel, vil bli videreført da disse kravene er sentrale med hensyn til passasjerens sikkerhet. I tillegg foreslår departementet at søker om kjøreseddel til drosje må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje. Departementet foreslår imidlertid å fjerne adgangen for politiet til å stille krav om kjentmannsprøve for utstedelse av kjøreseddel for drosje.

Departementet foreslår å oppheve kravet om adgang til å stille krav om avlagt kjentmannsprøve for fører av drosje for å få utstedt kjøreseddel. Krav om gjennomført kjentmannsprøve for å kunne få utstedt kjøreseddel for drosje er vanlig i de større byene og det er den lokale taxinæringen som fastsetter

innholdet i slike kurs, samt sørger for gjennomføring- og godkjenning.

Konklusjon:

Norges Taxiforbund avd. Buskerud støtter kravet om videreføring av kravet om kjøreseddel.

Dette kravet må gjelde alle som transporterer kunder mot vederlag.

En av forskjellene på en profesjonell sjåfør og amatørsjåfør er om vedkommende kan kjøre en kunde fra A til B uten å:

1: spørre kunden om hvor han skal kjøre.

2: taste inn strekningen og leveringsadresse på GPS.

Revidert Yrkestransportlov og forskrift må sikre at sjåfører har gjennomgått og bestått kjentmannsprøve før de slippes ut i trafikken.

9: Merking av drosje, taklampe & profilering

Departementet foreslår at alle drosjer skal være merket med løyvenummer på utsiden av drosjen når kjøretøyet benyttes som drosje. Løyvenummeret skal være i en skrifthøyde på minst 40 mm. Videre skal løyvenummer og kjøreseddel være synlig fra passasjens plass inne i kjøretøyet. Departementet foreslår videre at kun drosjer med godkjent taklykt skal ha tilgang til kollektivfelt.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud vil hevde at den nye loven åpner for at Hvermandsen kan ta ut et løyve uten å knytte seg til sentral, men operere som frikjører. Dette vil stille krav om klarere profilering av profesjonelle sentraler.

Konklusjon:

1: Krav om taklampe opprettholdes.

2: Profilering av egen bedrift blir enda viktigere framover.

3: Departementets forslag til merking av taxi avvises.

Dette er tekst i 40 mm. Her med hvit tekst på sort bunn. Forslaget sier ikke noe om farge på bokstaver, bare om minimum størrelse

Sorte bokstaver på sort bil vil selvsagt bli helt usynlig uansett størrelse.



10: Prising av turer herunder maksimalpris

Departementet foreslår at maksimalprisreguleringen endres slik at maksimalpris skal gjelde i de områder hvor fylkeskommunene har mulighet til å tildele enerettskontrakter. I forbindelse med det pågående arbeidet med nytt drosjeregulering har departementet i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet gjort en vurdering knyttet til maksimalprisregulering. Et alternativ er å oppheve maksimalprisreguleringen og la markedet bestemme prisene. Et annet alternativ er å beholde maksimalprisreguleringen slik den er i dag. Et tredje alternativ er å beholde maksimalprisreguleringen i områder hvor fylkeskommunen kan tildele enerettskontrakter. Et fjerde alternativ er å ha maksimalprisregulering for hele landet.

Vurdering:

Alternativet å oppheve maksimalprisreguleringen og la markedet bestemme, vil kunne føre til «svenske tilstander»:

I Sverige har ikke vært maksimalpris eller annen prisregulering, men strenge krav til prisopplysning.

> 10 km. med ordinær taxi: Kr. 325.

> 10 km. med «friåkare»: Kr.3.200.

Reporter fra Aftonbladet, jfr. VGTV.

Konklusjon:

For å motvirke overprising, bør det innføres maksimalprisregulering for hele landet.

En slik ordning må evalueres etter f.eks. 3 år.

11: Justere hjemmelen for fylkeskommunene til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knyttes til kommunegrensene.

Departementet foreslår å videreføre bestemmelsen i yrkestransportloven § 9 (4) om at løyvemyndigheten (fylkeskommunen) kan stille miljøkrav til drosjer. Det foreslås å endre ordlyden slik at ordet "løyvestyresmakta" byttes ut med "fylkeskommunen". Videre foreslås det å endre bestemmelsen slik at området for hvor miljøkrav kan benyttes avgrenses til kommunegrenser istedenfor fylkesgrenser som i dag. I dag er det løyvemyndigheten, som etter gjeldende regelverk er fylkeskommunene, som har kompetansen til å fastsette miljøkrav. Siden departementet foreslår å flytte løyvemyndigheten til Statens vegvesen, samt at vi foreslår å oppheve inndeling i løyvedistrikter, må nåværende hjemmel justeres. Det er ønskelig at fylkeskommunene fortsatt skal ha anledning til å stille miljøkrav i sine fylker. På dette punktet foreslås det ingen realitetsendringer med tanke på hvem som har anledning til å stille miljøkrav. Når det gjelder spørsmål om hvor det er anledning til å stille miljøkrav foreslår departementet at det kan stilles miljøkrav i den enkelte kommune. Som en følge av at departementet foreslår å oppheve inndelingen av løyvedistrikter (fylker), vil det ikke lengre være hensiktsmessig å måtte innføre miljøkrav i hele fylket. Etter gjeldende regelverk er det ikke mulig å stille miljøkrav i den enkelte kommunen fordi alle drosjeløyvehavere innenfor ett løyvedistrikt må likebehandles. Denne begrensningen vil falle bort ved en oppheving av løyvedistrikter. Ved å kunne stille miljøkrav i den enkelte kommune, vil eventuelle miljøkrav kunne målrettes til de kommunene der det er mest forurensning. Det vil etter departementets vurdering være mer hensiktsmessig at miljøkrav kan stilles innenfor den enkelte kommune, istedenfor at samme miljøkrav må stilles i hele fylket.

Vurdering:

Norges Taxiforbund avd. Buskerud støtter kravet om at kommunegrensene skal danne grunnlaget for miljøkrav. Norges Taxiforbund avd. Buskerud har arbeidet for en slik løsning – ikke med departementets argumentasjon, men har argumentert med det faktum at det er urealistisk å stille samme miljøkrav i hele fylket bl.a. pga. at infrastrukturen for fossilfritt drivstoff ikke er utbygget i hele fylket.

Konklusjon:

Norges Taxiforbund avd. Buskerud støtter forslaget om at kommunegrensene danner grunnlaget for miljøkrav – ikke med Departementets begrunnelse, men med det faktum at det er urealistisk å stille samme krav i et helt fylke.

For styret



Kjell Ar Andersen
(Fylkesleder Norges Taxiforbund avd. Buskerud)

