



Til samferdselsdepartementet

Høring ny yrkestransportlov

Innledning

Hele høringen fra departementet bygger på en antakelse om at fri konkurranse fører med seg bedre betingelser for publikum. Slik er det imidlertid ikke. I Sverige etter frislippet har prisene steget, til dels voldsomt, og distriktene er tomme for drosjer. Det er jo ikke bra for publikum.

Hvorfor fungerer ikke frislipp til å bedre tilbudet? Noen av grunnene er:

- Når publikum tar taxi enten gjennom prailing på gate eller frammøte med en oppstillingsplass for taxi, spiller prisen liten rolle. Man tar som regel første bil som kommer, og er det kø av taxier et sted er det nesten alltid den fremste bilen som får turen, selv om det er anledning til å velge hvilken som helst bil i køen. Et fåtall velger bil utfra pris, resten skal ha en bil og det er det viktige.
- Når bil bestilles over telefon eller data, går de fleste til sin «gamle» leverandør og bestiller der. Få bryr seg om å sjekke pris og finne fram til ny bil.
- Den som kjører taxi har enten provisjonslønn eller eier bilen selv. I begge tilfeller ligger det et insitament til å tjene mest mulig på hver tur. Når prisene slippes fri samtidig som antallet biler på vegen øker, så må man ta mer betalt pr. tur for å få samme inntekt. Dette er helt logisk, og fungerer fordi publikum rett og slett ikke er prisbevisst i noen særlig grad.

Alt som finnes av undersøkelser rundt taxi viser at frislipp fører til høyere priser og dårligere tilgjengelighet på biler utenfor sentrale strøk/steder. Fri konkurranse i drosjemarkedet virker ikke. Dette er kommentert slik fra departementet under punkt 5.17.1 (sitat):

Selv om økonomisk teori tilsier at økt markedsadgang og konkurranse gir lavere priser, er det flere eksempler på at liberalisering av drosjemarkedet i andre land har hatt motsatt effekt. Drosjemarkedets flytende karakter og mangel på tilfredsstillende prisgjennomsiktighet gjør det vanskelig å oppnå tilstrekkelig priskonkurranse. I praiemarkedet og holdeplassmarkedet har kundene høye byttekostnader og kundene tar derfor ofte første ledige drosje. Det er uklart hvorvidt markedet i disse områdene vil regulere prisene selv ved en oppheving av behovsprøvingen.

Departementet argumenterer, og faktisk ganske godt, at det er problemer med frislippet. Og så, i neste avsnitt, kan en lese følgende:

Departementet mener det er grunn til å tro at konkurransen i drosjemarkedet vil forbedres av forslagene i dette høringsnotatet.

Hvordan går det an å skrive noe slikt når departementet selv i avsnittet ovenfor har merket seg at konkurransen slett ikke blir forbedret?

Gjennomføring av forslaget fra departementet vil føre til at yrket som taxisjåfør i stor grad vil gå over fra å bli et hovedyrke til en bigeskjeft. Det betyr et korttidig yrke for mange. Profesjonalitet svekkes. Det vil ikke lenger gå å få lån i bank og etablere eget hjem. Det er et mål i Norge at flest mulig skal kunne ha fast arbeid på heltid. Lovforslaget svekker denne målsettingen.

Et meget viktig område som vil bli skadelidende er pasienttransporten. Slik næringen er organisert i dag kan den svare på anbud og gjennomføre transporten på en god og økonomisk måte for helseforetakene. Blir næringen fragmentert slik departementet vil, forsvinner drosjene mange steder og det blir dyrere og mer tidkrevende å kjøre pasienter, hvis det i det hele tatt lar seg gjøre. Turvognselskaper har forsøkt seg på pasienttransport flere ganger med dårlig resultat. Det kan ende opp med at helseforetakene må drive pasienttransport i egen regi. Det blir uhyre mer kostbart enn å la drosjene ta denne transporten som en del av sin virksomhet.

De som nå blir drosjeeier og som investerer mange hundre tusen kan risikere at de står uten tilslutning til sentral og uten verken nettverk eller kontrakter på transport om vel et år. Det blir situasjonen dersom den etablerte sentralen i et område skal ut og konkurrere om enerett i en kommune, og så taper. Det er en katastrofe for rekrutteringen å lure nye søkere inn i noe de ikke har anelse om konsekvensene av. Uansett hva som ellers blir resultatet av dette lovforslaget, så er det helt nødvendig med en overgangsperiode på minst tre år slik at bransjen kan forberede seg på endringene.

Vi skal så kommentere noen av kapitlene i departementets skriv:

5. I innledningen til høringsnotatet sier departementet at en må endre yrkestransportloven for å få en velfungerende drosjenæring. Men hvor er det en næring som ikke er velfungerende? Jo i de store byene. I resten av landet har publikum en velfungerende næring for det aller meste. Der er bare noen små justeringer som må til for at næringen skal bli enda bedre.

5.2 Det foreslås å oppheve behovsprøvingen og driveplikten. Dette kan gå i de store sentralene, men i de små sentralene i distrikts-Norge som har fra 3 – 4 biler og oppover er dette som en katastrofe. Ingen av disse sentralene kan på ta seg skolekjøring eller annen offentlig transport, da det er opp til eier om man vil kjøre for denne sentralen eller ikke. Dette betyr at det blir større privatbilisme til og fra barnehager og skoler, og likeså

kjøring til legevakt, m. m på kveld, helg og natt. For da flytter bilene til sentrumsområder som har stor aktivitet.

5.3 Tiltak som skal sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet. Dette skal sikres med at fylkeskommunen skal kunne tildele enerett, men hvorfor endre på driveplikten da? Og hvem er det som lager vaktlister osv. når tilslutningsplikten er borte? Utenfor de store byene MÅ næringen reguleres. Hvorfor skal fylkeskommunen være interessert i å tildele enerett når de blir fratatt all annen påvirkning av næringen?

På den ene siden foreslår departementet å oppheve alle reguleringer, mens det på den andre siden gir fylkeskommunen adgang til å regulere gjennom enerett! Hvem er det som søker på løyve i distriktene i Norge med et slikt lovverk? Det tror vi blir ingen. Likeså blir slike reguleringer av næringen på åremål og må søkes på nytt etter kort tid. Med den sentraliseringen og byråkratiet det legges opp til i denne næringen, må en som har drosje i distrikt Norge holde på med en søkeprosess hvert tredje til femte år. Hva slags rekrutteringsverktøy er dette? Den betyr utsletting av næringen i store deler av landet.

Det er ingen grunn til å endre løyveområdene. I praksis kan en kjøre i nabodistriktet ved behov som festivaler og lignende gjennom avtale med sentral eller drosjeeier i nabodistriktet. Dette er velfungerende i dag og regulerer seg selv. Den enkelte drosje har sitt primærområde å dekke slik at innbyggerne i dette område er sikret bil ved behov. Hvorfor rasere dette?

Tre års enerett er alt for lavt til å kunne investere i materiell og skrive av dette. I tillegg blir det umulig å basere seg på å ha taxi som fast yrke, når en kan risikere å miste jobben etter tre år. Og i det henseende blir det ikke noe bedre om en utvider til fire eller fem år. Usikkerheten vil være der, og yrket vil bli et stoppested på veg til andre jobber. Og da får en ikke den langsiktige kvalitet som et fast yrke vil innebære.

Nesten alle krav til drosjeeier er i prinsippet fjernet i forslaget til lovendring, det være seg hovederverv, økonomi osv. Men det skal komme strenge krav til sjåfør! Dette umuliggjør det å drive drosje i distrikts-Norge! På mange små steder er det drosjeeiere som kjører alene år etter år fordi kostnadsnivået i næringen er blitt så høyt, grunnet alle andre aktører på markedet, slik som egentransport m.m. Skal en stille enda strengere krav til de å være sjåfør, vil rekruttering være umulig.

Særskilte løyve kategorier kan for så vidt fjernes, men det kan gå utover funksjonshemmede, spesielt i distriktet. De vil etter vårt syn ikke vil få et tilbud utenom det som er krav i forbindelse med helseforetakenes gjennomføring av pasienttransport.

Det foreslås at løyvemyndighet skal være Statens Vegvesen, dette er et etter vårt syn et nytt tiltak i sentraliseringen, dagens ordning fungerer meget bra i de aller fleste fylkeskommuner. Ordningen med Nasjonal Transportløyveseksjon i Lærdal er tungdreven. Vi finner det også bemerkelsesverdig at en regjering som gjennomfører en regionreform med uttrykt politikk at flere oppgaver skal legges til regionene, likevel sentraliserer som i denne saken.

Vår erfaring med fylkeskommunen som løyvemyndighet er veldig positiv. Her reguleres næringen på en meget god måte. Dagens behovsprøving fungerer bra de fleste steder i landet, utøvd av dyktige fylkeskommuner. Ordningen bør fortsette som idag istedenfor å erstatte den med en ordning som vil både dyrere og potensielt mye dårligere enn i dag. Fylkeskommunen tildeler næringen oppdrag slik at det skal være muligheter for opprettholdelse av drosjer i distriktet, ikke minst for beredskap. Jfr. Lærdalsbrannen i januar 2014. Drosjeeierne med sine lokalkunnskaper og med biler som var på stedet fikk eldre og syke bort fra der det brant. Skal det ikke være slik lenger?

Det er i høringsutkastet stilt krav til logging av turer. Alt rundt turene, både strekning og inntekter, hentes i dag fra taksameter gjennom sentralene. SSB og skattemyndighetene får sitt. Det er en bedre og mer omfattende ordning enn det som foreslås.

Hvem skal ta seg av dette for den enkelte drosjeeier som kan velge å stå utafor sentral i fram tiden? Dette medfører at det ikke vil bli søkere til løyver uten at det er muligheter til avtale med en sentral, så hvorfor endre det eksisterende så radikalt? Hør på næringen og reguler det som er nødvendig å regulere.

Dersom Stortinget velger å igangsette nyordningen, foreslår vi at den i første omgang bare iverksettes i en større region slik at en kan høste erfaringer før en eventuelt gjennomfører dette i resten av landet.

Oppsummering. Dette ønsker Norges Taxiforbund avd Møre og Romsdal:

- Oppretthold tilslutningsplikten
- Oppretthold kjøreplikten
- Oppretthold løyveområde
- Endre selskapsformen
- Oppretthold fylkeskommunen som løyvemyndighet
- Oppretthold krav til eier
- Forsterke sentralene sin rett til å regulere
- Strengere krav til kjøreseddel
- Oppretthold krav til fagkompetanse for daglig leder/eier
- Krav til sjåfør settes av sentral
- Strengere sanksjoner for piratvirksomhet
- Opprett hold krav om merking av kjøretøy med TAXI-lampe som i verden for øvrig
- Oppretthold maksimalprisreguleringen utenfor de seks største store byene.
- Eventuelt starte nyordning i en enkelt større region og ikke resten av landet

For Norges Taxiforbund avd. Møre og Romsdal – Per-Morten Bjørlykke, styreleder