



NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND
FAGFORBUNDET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK

Samferdselsdepartementet

Dato: 28.12.2018

Boks 8010, Dep
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2018/00714/PH

Høringssvar - Endringer i drosjeregulering mv.

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev og – notat datert 1. oktober 2018. Brevet og notatet er knyttet til endringer i yrkestransportloven, yrkestransportforskriften og maksimalforskriften.

NTF er en arbeidstakerorganisasjon som organiserer de ansatte i drosjenæringen i Norge, og har medlemmer over hele landet. NTF er part i tariffavtalen med Norges Taxiforbund som regulerer vilkårene for ansatte drosjesjåfører.

Innledning

NTF viser til dialog med departementet helt fra ESA sin grunngitte uttalelse, og departementets tidligere svar til ESA, hvor det har vært stor enighet blant departementet, og partene i bransjen om behovet for de norske drosjereguleringene.

Norsk arbeidsliv er tuftet på arbeidstagere som jobber i hele faste stillinger. En av årsakene til at man har hatt et tak på antall løyver har nettopp vært at dette også skulle være et bærende element i drosjenæringa, i tillegg til at lokale myndigheter har kunnet regulere antallet drosjer i tråd med behovet i området. Dette har sikret at antallet mot en overetablering i bransjen med negative konsekvenser for bymiljø og kunder.

Dette har man søkt å oppnå gjennom det vi kaller de tre "grunnpillarene" i denne bransjens organisering.

- **Behovsprøving av antall løyver** – Unngå overproduksjon og sikre inntektsgrunnlaget for sjåførene.
- **Drivepikt** – sikre tilbud også i områder der omsetningen ikke vil være tilfredsstillende til enhver tid.
- **Tilknytningsplikt til sentral** – sikre god dekning gjennom at sentralene vet hvor kjøretøyene befinner seg, kunne gjennomføre kontroll av virksomheten gjennom registrering av turer samt fungere som eventuell klageinstans for kunder som opplever problemer med transporten.



Selv om bransjen har mange utfordringer og et stort forbedringspotensial, har vi ingen tro på at disse problemene blir løst gjennom at de før nevnte grunnpillarene fjernes, snarere tvert i mot. Erfaringer fra andre land (For eksempel Sverige) tilsier at problemene heller øker.

Vi viser for øvrig til vårt høringssvar av 06.02.2017 "Høringssvar – endring av yrkestransportloven – unntak for løyveplikt for samkjøring, heving av øvre aldersgrense for å å drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral".

Når det gjelder høringsnotatet for øvrig vil vi her kommentere nærmere:

2.1. Drosjemarkedet og behovet for endringer

Notatet peker på at konkurransen i drosjemarkedet er svak, og at terskelen er høy for å etablere seg i bransjen. Det påpekes at dette vil kunne medføre høyere priser og dårlig kvalitet for kundene.

NTF vil bemerke at denne påstanden ikke er i tråd med virkeligheten. Det er stor konkurranse i dagens drosjemarked, og økning av antall løyver i de store byene er det som har ført til økte priser for kundene.

Det er allerede stor kamp om kundene, og konsekvensen av for høyt antall drosjebiler fører til at bransjen må øke prisene for å kunne leve i denne konkurransen.

Flere løyver gir mer ventetid, mer tomkjøring og både økt forurensing og økte priser for kundene.

2.2 Beskrivelse av drosjemarkedet

Notatet peker her på erfaringer som ikke er i tråd med påstanden i forrige avsnitt.

Det vises til at det er generelt god tilgjengelighet på drosjer, at driveplikten sikrer kundenes transportbehov, at det er god kvalitet på materiell, og at organiseringen i sentraler bidrar til ryddighet og effektivitet.

Denne beskrivelsen støttes av NTF.

Departementet viser videre til at det er varierende kvalitet på tjenesten, og vanskeligheter for kundene å sammenligne priser.

NTF er enig i behovet for bedre prisinformasjon i bransjen.

Departementet viser videre til at organisering gjennom sentraler kan gi stordriftsfordeler som kommer kundene til gode gjennom god tilgjengelighet og korte ventetider.

Det vises også til nedgang i omsetning i bransjen, og stor andel tomkjøring. (over 50% i mange områder).



NTF vil bemerke at organiseringen gjennom sentraler gir en trygghet for kundene, og muligheter til å drive mer effektivt enn enkeltstående løyvehavere.

Stor grad av tomkjøring og ventetider på kunder viser at det ikke er mangel på konkurranse i bransjen, heller tvert imot i mange områder.

Dagens overetablering medfører at flerparten av drosjesjåfører arbeider langt utover forsvarlig arbeidstid, med den risiko dette medfører for kunder og andre i trafikken.

Det fører i tillegg til unødvendige klimautslipp, og konflikter på drosjeholdeplasser etc.

NTF vil påpeke behovet for at offentlige kjøp av drosjetjenester må ivareta krav til kvalitet og at økonomien i anbudene sikrer aktørene et grunnlag for å levere gode tjenester og forsvarlig inntjening.

2.2.3 Synspunkter fra Delingsøkonomiutvalget.

NTF bemerker at vi støtter synspunktene til mindretallet i delingsøkonomiutvalget. Synspunktene til flertallet i delingsøkonomiutvalget er preget av manglende kompetanse om drosjenæringen, og av rene ideologisk forankrede politiske forslag.

Synspunktene til delingsøkonomiutvalget må avvises som grunnlag for endring av norsk drosjeregulering.

2.3. Teknologiske endringer

Det er ikke vist til noen teknologiske endringer som skulle tilsi at det er behov for å gjøre endringer i norsk drosjeregulering.

2.4 Drosjeregulering og forholdet til EØS-retten.

NTF legger til grunn at det innenfor EØS avtalen er fullt mulig å beholde norsk drosjeregulering av allmenne hensyn.

Hensyn til norsk geografi, og mulighetene gjennom antallsbegrensning til å ivareta klima / miljø hensyn, trafikksikkerhet, og begrensninger i bytrafikken vil være i tråd med EØS avtalens mulighet til å gjøre nasjonale reguleringer av allmenne hensyn.

NTF viser også til at det i flere av EU landene er gjeldende regulering av drosjemarkedet. Vi har etterlyst at departementet redegjør for hvilke reguleringer som er gjeldende i andre EU / EØS land.

NTF hevder den norske regjeringen må avvise ESA sine krav til endring av norsk drosjeregulering.

3. Gjeldende rett



NTF legger til grunn at gjeldende rett på området ivaretar både samfunnets og aktørene i næringens behov. Det er således ingen grunn til å gjøre store endringer i gjeldende rett.

4. Drosjeregulverket i andre nordiske land.

NTF vil påpeke at dereguleringen av drosjemarkedet i Sverige ikke har medført et bedre fungerende drosjemarked.

Oppheving av behovsprøving og tilslutningsplikten førte etter dereguleringen til økte priser og mindre trygghet og oversikt for kundene.

Drosjetilbudet i distriktene ble vesentlig dårligere for befolkningen.

Endringene i reguleringene i Danmark og Finland er såpass nytt at det foreløpig er vanskelig å slå fast konsekvensene.

Det er verdt å merke seg at i Danmark har man opprettholdt en tilslutningsplikt til sentral (kjørekontor).

5. Nærmere om forslag til lov- og forskriftsendring for drosje.

5.2 Oppheving av behovsprøving og driveplikten mv.

NTF advarer på det sterkeste mot oppheving av behovsprøving og driveplikten.

Det er stor risiko for at markedet ikke vil ivareta samfunnets behov for drosjetjenester og beredskap, og at vi får et uforutsigbart tilbud for befolkningen.

Det er også grunn til å forvente at prisene stiger som følge av en deregulering.

NTF legger til grunn at lokale løyvermyndigheter bør se på behovene i sitt område, og gi det antall løyver som dekker dette behovet.

5.3 Tiltak for å sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet.

NTF støtter tiltak for å sikre drosjetilbud i distriktene, og at fylkeskommunene bør ha kompetanse til å sikre dette.

Vi har ingen innvendinger til å bruke kommunegrensene som avgrensning for et enerettsområde og heller ikke mot vurderingen om hvilke områder som vil få mulighet til å innføre enerett.

NTF er bekymret for om drosjetilbudet i distriktene blir avhengig av subsidiering fra det offentlige, og at ordningen som foreslås vil kunne bli vesentlig dyrere for samfunnet enn dagens ordning. Ordningen som foreslås vil kunne påføre fylkeskommunene større kostnader knyttet til forvaltning av denne ordningen.

NTF mener at ved tildeling av evt. enerett må det særlig legges vekt på å sikre innbyggerne et fullt forsvarlig drosjetilbud til alle tider, samt at aktørene i bransjen sikres stabil og forutsigbar økonomi.



5.4 Løyvedistrikt og stasjoneringssted

Selv om behovsprøving og driveplikten opphører vil NTF være skeptisk til en overføring av løyvemyndigheten til et nasjonalt løyvedistrikt. Vi mener det er viktig at drosjeløyver underlegges demokratisk styring i de enkelte fylkeskommuner, og at det bør ses i sammenheng med myndighetene som tildeler enerett på drosjetjenester i de distriktene dette måtte være aktuelt.

5.5 Hovederverv og tildelingskriterier

Norsk arbeidsliv bør baseres på faste heltidsstillinger, og vi støtter ikke departementets forslag om å lempe på kravet om heltidserverv, og legge til rette for mer deltid i norsk arbeidsliv.

5.6 Krav om drosjeløyve og objektive krav til løyve

NTF støtter videreføring av krav til løyve for å drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til fører. Det er viktig for å sikre seriøsitet og mulighet til å føre kontroll med arbeidslivskriminalitet i bransjen.

NTF støtter derimot ikke en lemping av kravene for å inneha løyve, det vil ikke gi et signal om ønske om større seriøsitet og profesjonalitet i bransjen.

NTF er svært positiv til å legge til rette for at selskaper kan inneha flere drosjeløyver.

5.7 Særskilte løyvekategorier

NTF støtter forslaget om å samle dagens løyvekategorier i ett drosjeløyve or all persontransport med motorvogn for inntil åtte personer i tillegg til fører. Og støtter også muligheten til å få dispensasjon for takstameter og merkekrav til de som utelukkende skal operere i selskapsvognsegmentet.

NTF mener å samle dagens løyvekategorier til ett vil være enklere å forholde seg til for alle parter.

5.8 Løyvemyndighet

Om behovsprøvingen blir opphevet vil NTF likevel være kritisk til en overføring av løyvemyndighet til SVV. Som nevnt under punkt 5.4 mener vi det er viktig å beholde løyvepolitikk under demokratisk kontroll.

Om likevel løyvemyndigheten overføres til SVV forutsetter vi at Statens Vegvesen får tilført ressurser og at håndhevelse av regelverket får prioritet som eget ansvarsområde i SVV.

5.9 Tilknytning til drosjesentral og loggføring av drosjeturer



NTF advarer mot å oppheve tilknytningsplikten til drosjesentral. Det vil svekke passasjerenes trygghet, og myndighetenes mulighet for kontroll av drosjetjenestene.

I en situasjon med mange frittstående aktører risikerer vi en svært uoversiktlig situasjon for kunder, og manglende bestillingsløsninger for formidling av ledige biler.

Gjennom en sentraltilknytning vil sentralene kunne ha mulighet til å fordele biler og sørge for en mer rasjonell og effektiv disponering av drosjetjenestene. I motsetning til hva vi vil kunne få gjennom et marked bestående av frittstående aktører uten et koordinerende "kjørekontor".

NTF peker også på de negative miljø, klima og trafikk konsekvensene av fjerning av sentraltilknytningsplikt.

NTF støtter krav om loggføring av turer, men mener bør gjøres gjennom sentralene, og at det også er en viktig grunn til å opprettholde sentraltilknytningsplikten.

NTF påpeker at det ikke vil være i strid med EØS avtalen å opprettholde sentraltilknytningsplikten.

5.10 Tidsbegrensede drosjeløyver

NTF støtter forslaget om å tidsbegrense drosjeløyvene, og mener det er en klar forbedring i forhold til dagens regelverk, og gir en bedre mulighet for kontroll med bransjen.

5.11 Daglig leder / transportleder og organisering av virksomheten

NTF er svært positiv til adgangen til å organisere løyvene gjennom selskaper, og støtter departementets forslag.

5.12 Kjøreseddel

NTF støtter forslaget om å videreføre krav til kjøreseddel, og krav til å inneha førerkort i minimum 2 år.

NTF støtter ikke forslaget om å oppheve muligheten til å kreve kjentmannsprøve.

NTF støtter forslaget om å innføre krav til fagkompetanse for drosjesjåfører mv. Drosjesjåfør er et utpreget service yrke, og sårbare grupper som eldre, barn, og syke er brukere av drosje, med behov for god kommunikasjon.

NTF mener det må stilles konkrete språk krav til utøvere av yrket, utover gjennomføring av en fagkompetansetest på norsk

NTF vil anbefale at det innføres obligatorisk vurdering av språkkompetanse.



NTF støtter at det er Statens Vegvesen som skal gjennomføre fagkompetanse testen.

NTF mener det bør vurderes innføring av obligatorisk kurs som yrkessjåfør på lik linje med tungbilsjåfører, og innføring av fagbrev for drosjesjåfører gjennom utvikling av en egen modul til yrkessjåførfaget.

NTF støtter også forslaget om en klarere hjemmel for tilbakekall av kjøreseddel, men ber om at rutiner for tilbakekalling av kjøreseddel tar hensyn til den store betydning dette har for kjøreseddelnehaveren.

5.13 Taksameter

NTF støtter krav om videreføring av taksameter i drosjenæringen.

Taksameterplikten er en viktig kvalitetssikring av drosjetjenestene og taksameter er et kvalitetsstempel som forteller både kunder og sjåfører at drosjen er en arbeidsplass og en profesjonell transportør.

5.14 Krav om merking av kjøretøy

NTF mener det må stilles krav til tydelig merking av kjøretøy som benyttes til drosjetransport.

Departementets forslag om skrifthøyde 40 mm vil ikke tilfredsstille kravene til tydelig merking.

Det er viktig at det er tydelig for kundene og kontroll myndigheter at kjøretøyet driver drosjetransport, og kravene bør være merking med min. 100 mm skriftstørrelse på begge sider av kjøretøyet, og taklampe for ordinær drosjetransport.

NTF støtter muligheten for dispensasjon for merkekravene for aktører som utelukkende skal operere i selskapsvognmarkedet.

NTF legger til grunn at for å benytte kollektivfelt må kravene til merking og taklampe være som oppfylt.

5.15 Registrering av kjøretøy i motorvognregisteret

NTF støtter videreføring av krav til registrering av kjøretøy som skal benyttes til drosjevirkosomhet, som drosje i motorvognregisteret.

Det bør vurderes om denne registreringen kan gjøres med en egen bokstavkode på skiltet for biler som er registrert til bruk som drosje.

5.16 Miljøkrav til drosjer

NTF støtter departementets forslag om at fylkeskommunen er rette instans til å stille miljøkrav.

5.17 Maksimalprisreguleringen



NTF støtter forslaget om å opprettholde maksimalprisregulering i områder hvor det kan tildeles enerett.

5.18 Drosjetilbud mot allmennheten på offentlig plass

NTF støtter forslaget om å endre yrkestransportloven slik at tilbud om drosjevirkksomhet som rettes mot offentlig plass ikke bare omfatter fysisk plass men også tilbud som rettes til publikum via internettbaserte plattformer / applikasjoner.

5.20 Iverksettelse

NTF vil bemerke at forslaget innebærer en stor omveltning av rammevilkårene for bransjen, og at taler for at aktørene i bransjen og myndighetene som skal forvalte det nye regelverket bør få lengre tid til omstilling enn det departementet foreslår.

5.22 Evaluering av regelverksendringene

NTF mener det bør være en grundig evaluering av effekten av regelverksendringene innen rimelig tid etter iverksettelse. Evaluering bør gjennomføres i samarbeid med partene og aktørene innen 3 år etter iverksettelse.

Oppsummering

NTF viser til at drosjenæringen er en stor næring som sysselsetter rundt 15 000 mennesker og er et svært viktig tilbud til befolkningen som en viktig del av kollektivtilbudet.

Mange mennesker er avhengig av et stabilt og godt drosjetilbud for å kunne være mobile og delta i samfunnet.

Departementets forslag til endring av regelverket i næringen vil kunne få store konsekvenser for både befolkningen, og aktørene i næringen.

Vi mener imidlertid det er positive delpunkter i forslaget, og vil spesielt fremheve forslag om fagkompetanse for sjåførere, tidsbegrensning av løyve, og anledningen til å gi selskaper løyver som gode forslag som kunne bidratt til at bransjen ville kunne fungere bedre enn i dag.

NTF advarer derimot sterkt mot forslagene om å oppheve behovsprøvingen og plikten til sentraltilknytning.

Vi er kritisk til å legge til rette for mer deltid i bransjen, og frykter for både rasering av økonomien til drivere og ansatte i bransjen, samt for trafiksikkerheten til kunder og andre i trafikken.



NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND
FAGFORBUNDET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK

Vi har funnet ut at drosjesjåfører i Norge arbeider ca. 53 timer pr. uke i gjennomsnitt, basert på en undersøkelse gjennomført blant både løyvehavere og ansatte drosjesjåfører i Norden.

Drosjer er i dag ikke underlagt kjøre og hviletids reglement, og provisjonslønssystemet stimulerer til alt for lange arbeidsdager med påfølgende trafikkrisiko. Det er grunn til å tro at dette problemet bare vil øke som konsekvens av forslaget. Økende deltidsaktører i bransjen vil naturlig også utøve drosjeyrket i tillegg til evt. annet yrke med utfordringer i å registrere total arbeidstid.

Omtrent all erfaring fra deregulering av drosjenæringen i andre land har ført til det motsatte av det man mener å kunne oppnå som effekt med deregulering av det norske regelverket.

NTF vil påpeke at forslaget til departementet ikke løser framtidens utfordringer for effektiv mobilitet i byene, og miljø / klimautfordringer.

NTF mener problemene i bransjen best kan løses gjennom å organisere drosjetjenestene i større selskaper som kan tilpasse arbeidstid for sjåførene og effektivisere trafikkstyring tilpasset behovene og hensynet til sikkerhet og lovverk.

NTF vil anbefale regjeringen og departementet og utarbeide et nytt forslag til framtidig regulering av drosjenæringen, basert på behovet for effektiv mobilitet i våre byer, behov for å sikre befolkningen i distriktene et forsvarlig tilbud, og ivaretagelse av miljø og klima utfordringene.

NTF mener å ha nasjonal regulering av drosjenæringen vil være i tråd med handlingsrommet i EØS avtalen.

NTF vil gjerne bidra med innspill for framtidens mobilitet, og utfordrer regjeringen og departementet til å vurdere å se på framtidig regelverk for næringen i et større framtidsperspektiv.

Med hilsen

Norsk Transportarbeiderforbund

[Handwritten signature]
Norsk Transportarbeiderforbund
Postboks 9086, 0133 OSLO
Postboks 9086, 0186 OSLO

Peter Hansen