

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref: 18/1690

Oslo 17. desember 2018

Høringssvar – Endringer i drosjereguleringen, oppheving av behovsprøvingen mv.

Det viser til utsendt høringsnotat av 1. oktober 2018. Yrkestrafikkforbundet (YTF) organiserer ulike yrkesgrupper innen transportnæringen, deriblant taxisjåfører.

1. Innledning

Samferdselsdepartementet legger i sitt høringsnotat vekt på at drosjemarkedet i Norge ikke fungerer optimalt og at ESA har pekt på at dagens regelverk er i strid med EØS-avtalen. Videre legges det vekt på at konkurransen i markedet er svak og at det er kommet ny teknologi som kan gjøre det mulig å tilby drosjetjenester å nye måter.

Yrkestrafikkforbundet (YTF) registrerer at departementet tolker ESA i meget restriktiv retning uten å forsøke å utforske handlingsrommet i EØS-avtalen. Det er i tillegg til EØS-problematikken, åpenbart også både ideologiske og politiske grunner som ligger bak forslagene fra departementet. Det burde være mulig å regulere drosjenæringen gjennom kvalitative krav som i praksis begrenser antallet drosjeløyer hvis man ikke lenger skal ha kvantitative begrensninger. Et frislipp slik departementet foreslår vil hverken være til fordel for kundene, næringen eller samfunnet som helhet.

Yrkestrafikkforbundet vil peke på at det er flere forhold som må vektlegges når man skal bestemme hvordan drosjemarkedet skal organiseres. Kundenes behov for å få tak i en taxi på det sted og til den tid man har behov for det. I tillegg til pris og kvalitet på tjenestene, er det viktig at det oppleves som trygt for kundene å benytte seg av tilbudet.

Drosjenæringen må få forutsigbare forhold, slik at det er mulig å legge opp til en fornuftig drift. I dag er det et problem at de som er ansatt i næringen har svært dårlige lønns- og arbeidsforhold, på grunn av dårlig inntjening i næringen. Yrkestrafikkforbundet er derfor opptatt av at man skal regulere næringen slik at det bidrar til trygge og ryddige arbeidsforhold for sjåførene.

Det er også viktig å lage regler som gjør at alle som skal utøve næringen får de samme rammebetingelser og at man sikrer at alle betaler inn skatter og avgifter. I den forbindelse er det viktig å minne om at bakgrunnen for flere av bestemmelsene knyttet til taksameter mv. kom som bakgrunn av gjentakende saker med svart arbeid, skatte- og avgiftsunndragelser innen

drosjenæringen.

2. Yrkestrafikkforbundets innspill til departementets forslag

2.1 Behovsprøving og driveplikt mm.

Yrkestrafikkforbundet mener i utgangspunktet at antallsreguleringen av drosjeløyver bør opprettholdes, men vil i det følgende legge til grunn at behovsprøvingen oppheves.

En slik deregulering har gitt mange negative erfaringer i andre land der dette har vært gjennomført. Yrkestrafikkforbundet mener derfor at en oppheving av behovsprøvingen må kombineres med strengere krav til sentraler, løyvehavere og sjåførere. På den måten vil man kunne åpne for at «alle» kan etablere seg, men gjøre sjansen for at useriøse aktører vil etablere seg mindre.

2.2 Kompetansekrav

Ved bortfall av antallsregulering av drosjeløyver, er det svært viktig å sikre kvaliteten på tjenestene gjennom å stille objektive kompetansekrav hos sjåførere og løyvehavere.

2.2.1 Krav til sjåførere

Yrkestrafikkforbundet er enige med departementet i at kravet til kjøreseddel opprettholdes og at det skal stilles krav om at førereksamen er gjennomført før man får utstedt kjøreseddel. Det er positivt at departementet vil styrke sjåførerkompetansen, men vi mener det må stilles krav på flere områder enn det som forslås i høringen.

Det bør stilles krav om gjennomføring av et praktisk og teoretisk kurs, med krav til bestått test, før man får utstedt kjøreseddel. Et slikt kurs bør være på 5 – 10 dager og inneholde:

- Individuelle kjøretimer med vekt på passasjervennlig, forsvarlig og miljøvennlig kjøring.
- Førstehjelp
- Trafikksikkerhet
- Kundebehandling
- Konflikthåndtering og sikkerhet i bilen
- Servicearbeid overfor sårbare grupper
- Dypere innsikt i trafikkregler, samt lover og reguleringer som er aktuelle for drosjevirkosomhet.
- Muntlig test av grunnleggende språkkunnskaper, i tillegg til at den skriftlige testen er på norsk.

På samme måte som det stilles krav til andre yrkessjåførere, må det også stilles krav til etterutdanning vært femte år. Dette kan være et forenklet og kortere kurs.

I tillegg bør alle sentraler kunne stille krav om kjentmannsprøve for sjåførere.

2.2.2 Krav til løyvehavere

Det er positivt at departementet ønsker å opprettholde løyvekravet. Yrkestrafikkforbundet mener imidlertid at kravene til løyve må være strengere enn det departementet foreslår. I tillegg til at det bør stilles krav om at løyvehaver har samme kompetanse som sjåførene, bør det stilles krav om at løyvehaver har:

- Kunnskap om hvilke forpliktelser og ansvar som følger av å være arbeidsgiver
- Økonomisk garanti (må minimum gjelde hvis man har ansatte i selskapet)
- Grunnleggende kunnskap om lover, forskrifter, avtaler og dokumenter som er av betydning for drosjedriften
- Grunnelegende økonomikompetanse (betalings- og oppgjørsformer, kostnader ved drosjedrift mv.)

2.3 Drosjesentraler mv

2.3.1 Tilknytningsrett- og plikt

Yrkestrafikkforbundet er i utgangspunktet uenig i departementets forslag om å oppheve tilknytningsretten- og plikten. Vi er redd dette vil føre til at man får uavhengige taxier som opptrer på en useriøs måte overfor kundene når det gjelder pris og forutsigbarhet. Erfaringen fra blant annet Sverige med såkalte «friåkere» viser at dette kan bli et problem.

2.3.2 Drosjesentraler

Yrkestrafikkforbundet ønsker derimot at sentralene i større grad skal kunne få løyver og ha arbeidsgiveransvaret for sjåførene. I dette ligger det at man må tilstrebe at ansatte får fast heltids ansettelse og normale arbeidsbetingelser. Dette gjør at vi støtter departementets forslag om å åpne for å gi løyver til juridiske personer.

Vi vil i midlertid peke på muligheten for at det opprettes sentraler som har andre former enn de man kjenner i dag. Samtidig er det viktig at det også stilles krav til sentralene. Det bør som minimum stilles krav om at sentralene har:

- Forretningssted i Norge
- Ha ansvarlig leder i Norge
- Rutiner for kundesvevender, klager mv.

2.3.3 Klageorgan

Skulle det allikevel bli gitt mulighet til å ha drosjeløyve, uten å være knyttet til en sentral er det viktig at kundes klageadgang ivaretas. Yrkestrafikkforbundet mener derfor også drosje bør knyttes til Transportklagenemda, eventuelt at det opprettes et eget klageorgan med sanksjonsmuligheter.

2.4 Enerett i distriktene

I høringsnotatet skriver departementet at drosjenæringen i større grad enn kollektivtrafikken, kan tilpasses kundens spesifikke transportbehov. Dette er riktig, men forutsetter at det finnes tilbud om taxier på det tidspunkt kunden har behov for det. Derfor er det viktig at det tildeles eneretter til

løyvehavere i områder hvor fri etablering trolig ikke vil føre til at det er et naturlig drosjetilbud på grunn av dårlig kundegrunnlag.

Departementet foreslår at fylkeskommunene skal få adgang til å tildele lokale eneretter for drosjetransport i bestemte områder. Samtidig skriver departementet at *«tildeling av enerett ikke automatisk medfører rett til annen kontraktkjøring i det aktuelle enerettsområdet, og heller ikke at avtale om annen kontraktkjøring automatisk vil medføre rett til eksklusiv drift i enkeltturmarkedet i samme område.»*

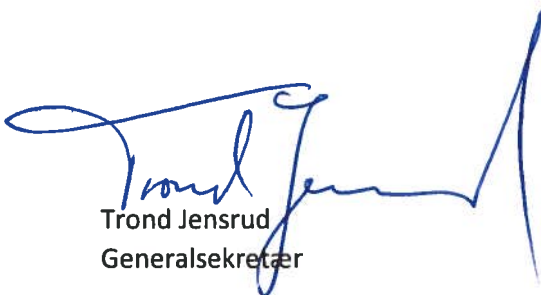
Yrkestrafikkforbundet mener det er viktig at disse tingene sees i sammenheng, selv om det ikke er en automatikk i tildelingen. Det er også viktig at eneretter kombineres med maksimalpriser.

Yrkestrafikkforbundet mener fylkeskommunene også i fremtiden bør være løyvemyndighet.

Med vennlig hilsen

YRKESTRAFIKKFORBUNDET

Jim Klungnes /s/
Forbundsleder



Trond Jensrud
Generalsekretær