

Oslo, 11.09.2023

Høring - NOU 2023: 22 - På vei mot en bedre regulert drosjenæring Delutredning I fra Drosjeutvalget

Norges Handikapforbund (NHF) takker for muligheten til å kunne gi innspill i denne høringen. Norges Handikapforbund er en menneskerettighetsorganisasjon for funksjonshindrede. Vi arbeider for likestilling, full deltakelse, mangfold og rettigheter. NHF er opptatt av at alle skal ha et likeverdig og tilfredsstillende transporttilbud for å kunne ta del i samfunnslivet på en likestilt og likeverdig måte. For å oppnå dette må hele reisekjeden være universelt utformet, noe som langt fra er tilfellet per i dag. Drosjetilbudet er særs viktig for mennesker som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport. Mange funksjonshindrede er henvist til å bruke NAV arbeids- og utdanningsreiser, TT-transport, elevtransport og pasientreiser for å komme seg til arbeid, skole og utdanning, helsetjenester, samt transport til alt som gjør at vi kan delta i samfunnet og være en del av sosiale fellesskap. For at disse transportordningene skal fungere et vi helt avhengige av et godt og tilgjengelig drosjetilbud. Vi er derfor glade for at det gjøres en utredning for å se på regulering av drosjemarkedet og ser fram til delutredning II. I det videre vil vi gi uttrykk for våre bekymringer og gi noen forventinger til delutredning II.

Prinsipielt mener vi at alle må ha lik tilgang til drosjemarkedet og at alle mennesker skal betale samme pris for samme reise. Det betyr at drosjetilbudet må være tilpasset til å kunne brukes av alle borgere, uavhengig av funksjonsvariasjon. I praksis vil det for eksempel bety at biler der passasjerene kan sitte i rullestolen under transporten, må være lett tilgjengelige i hele landet.

Antallsregulering og driveplikt

Gjeldende regulering med nasjonale løyver og ingen antallsbegrensning innebærer at flere aktører enn de som har vært etablert med drosjeløyver lokalt, kan delta i konkurransen om kontrakter som skoleskyss, TT-kjøring og pasientreiser.

Våre merknader:

Vi erfarer at det er vesentlige utfordringer i bl.a gjennomføring av skoleskyss når nye drivere

tar over. Mangel på sjåfører og mangel på erfaring gjør transporttilbudet uforutsigbart og uholdbart. Vi erfarer at anbud som har pris som viktigste kriterium, og har nedprioritert kvalitet, nettopp gir lavere kvalitet. Resultatet er ustabile transportsystemer, at passasjerer ikke kommer i tide til skole, arbeid og andre tilbud. Spesielt på elevtransporten ser vi at dårlig transport medfører at foreldre overtar kjøringen (om de kan), at elever får svekkelse av egen helse og at en del ikke lenger orker skolen.

Utvalget har kommet til at det ikke har godt nok grunnlag for å komme med en anbefaling om innføring av antallsregulering og driveplikt før virkningene av ulike innretninger av tiltakene og spørsmålet om samordning er tilstrekkelig utredet. (...) Utvalgets forslag til § 9 e andre og tredje ledd om at drosjesentralene skal sørge for at en tilstrekkelig del av drosjene som er knyttet til sentralen er utformet og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, vil indirekte medføre en form for driveplikt overfor denne gruppen.

Våre merknader:

Norges Handikapforbund mener det må gis en beskrivelse av hvordan man måler hva som er tilstrekkelig og ikke. Vi mener også at den indirekte driveplikteten som omtales er noe uklar, da bestemmelsen knyttes opp mot løyvehavers plikt til å eie store drosjebiler for rullestol og at det ikke sies noen om når på døgnet disse skal være tilgjengelig for kjøring. I et likestilt samfunn, er det åpenbart at også mennesker som er avhengig av denne typen drosje, må ha et drosjetilbud hele døgnet.

Rapportering på priser

Etter § 9 c fjerde ledd skal sentralen rapportere priser for drosjetransport der pristak er fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak. Formålet med denne bestemmelsen er å sikre kontroll med bestemmelser om pristiltak i områder med prisregulering.

Våre merknader:

Norges Handikapforbund mener dette er helt nødvendig. Vi er kjent med at flere opererer i dag med priser for kjøring av person i rullestol som overstiger maksimalprisforskriften.

Vi mener kravet må utvides til å gjelde trafikk utenfor maksimalprisområdet også. Det må være et krav for alle drosjer å rapportere priser slik at man kan følge regionale prisforskjeller i områder som har fri prissetting.

7.5 Utvikling i tilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne:

I 2019 ble også ordningen med nedsatt engangsavgift for personbiler til drosjevirkosomhet opphevet, noe som økte prisene på alle drosjer, men særlig rullestolkompatible biler som er store biler med høy motoreffekt. I 2022 ble det imidlertid innført en reduksjon i engangsavgiften på 40 prosent for drosjer tilpasset rullestol. Menon (2023) viser at det siden 2014 har vært en nedgang i antall rullestolkompatible biler, men at reguleringsendringen kan ha motvirket denne trenden. Særlig i de mer sentrale kommunene har det vært en økning i antall rullestolkompatible kjøretøy fra 2021. Dette

kan ha sammenheng med den generelle veksten i løyver og drosjebiler, og at en andel av veksten utgjøres av rullestolkompatible kjøretøy. Dette kan også være et resultat av den reduserte engangsavgiften som ble innført i 2022.

Våre merknader:

Norges Handikapforbund mener størrelsen på engangsavgift må følges nøye for å sikre at denne ikke er et hinder for å investere i tilstrekkelig nok tilgjengelig materiell.

Fylkeskommunenes krav til fossilfrie biler i drosjemarkedet, må ikke innføres på biler som skal kjøre pasienttransport. På grunn av samkjøring, opplever vi at pasienttransport tar lang tid og er en belastning for pasientene. Dersom man i tillegg må legge inn ladepauser vil dette forsterkes.

Vi merker oss at utvalget vil komme nærmere tilbake til spørsmålet om tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne i del II av utredningen. Dette er helt nødvendig.

Vi forventer at bl.a. følgende utredes i Delutredning II

- Vi opplever ikke sjelden av rullestolbiler ikke har trepunkt-seler, men kun topunkt-seler for festing av passasjerer som sitter i egen rullestol. I hvilken grad bilene har trepunkt-seler for denne kundegruppen ser ut til å variere ut fra hva kommuner og transportselskaper har stilt av krav i anbud. Konsekvensen er at passasjerer ikke er optimalt sikret ved en kollisjon. Noen passasjerer opplever at både stol og passasjer sikres med den samme trepunkt-selen uten innfesting av stol. Dette er farlig ved bråbremsing, kollisjon etc. Det er nødvendig at delutredningen ser på sikkerhetskravene til rullestoldrosjer.
- Alle må sikres transport, uavhengig av hjelpemiddel. Det bør ikke være anledning til å avvise noen på grunn av type rullestol. Eksempelvis hører vi diskusjoner om at det må være krav om nakkestøtte på rullestol for å kunne sitte i en rullestolbil. Manuelle rullestoler er for eksempel svært sjelden utstyrt med nakkestøtte. Dette vil i så fall utestenge mange. Et alternativ er å kreve fastmontert nakkebeskyttelse i bilene, slik en del busser har.
- Det må utredes hva man mener er «tilstrekkelig nok materiell»
- Hvilke krav kan stilles til bilen? Det er for eksempel svært ubehagelig å sitte over akslingen.
- Mangelen på ordinære elbil-drosjer som er reelle stasjonsvogner, medfører liten bagasjekapasitet i bilene, og gir mindre mulighet for å medbringe (sammenleggbare) manuelle rullestol. Har man i tillegg bagasje, og kanskje en medreisende som også har bagasje, blir man lett avhengig av to drosjer, eller en stor bil. Det må enten stilles krav om en andel reelle stasjonsvogner for el-bildrosjer, eller alternativt tillate bruk av fossildrevne stasjonsvogner som drosjer i noen år til.
- Digitalt utenforskap – Eldre og personer med kognitive funksjonsnedsettelse må ikke få dyrere pris fordi man ikke kan nyttiggjøre seg nye tekniske og digitale løsninger. Det må stilles krav om at drosjesentralene har manuell bestilling også i fremtiden.
- En god og forutsigbar drosjenæring er en forutsetning for å sikre skolekjøring, NAV arbeids- og utdanningsreiser, TT, Pasienttransport og fylle hullene i kollektivtilbudet. Det må derfor sikres forutsigbarhet i bransjen.
- Mer fleksibilitet for å unngå unødvendig kjøring. Skal man på sykehuset før skolen, krever pasientreiser at eleven kjøres hjem i stedet for til skolen/arbeidsplass. Vedkommende må deretter bestille ny transport tilbake til skolen. Selv om dette reguleres i Pasientreiser sitt regelverk, gir det ekstra miljøbelastning og tar unødvendig tid fra både pasient og drosje

- Pasientreiser, TT og skolekjøring må ikke samordnes slik at det blir krav om samkjøring. Samkjøring i pasienttransport, elevtransport og, for noen fylker TT, er belastende nok fra før. At sårbare pasienter deler drosje med andre syke, gir økt smitterisiko. I tillegg vil noen oppleve at det ugreit å bli hentet på eksempelvis DPS, slik at alle i bilen vet hvor du har vært.
- Store biler bør ha tilgang til trappeklatrer. Dette tas i dag med i noen anbud fra Helseforetakene, og i enkeltanbud på TT, men bør ligge som standard forventning.
- Dagens regler i maksimalprisforskriften definerer tydelig hvilke påslag man kan gi for transport av person som sitter i egen rullestol. Vi mener prinsipielt at det ikke skal tillates påslag. Dersom det åpnes for påslag, må det heller ikke være mulig å ta høyere påslag for transport utenfor maksimalprisforskriften. Selv om dette tilhører konkurransetilsynets regelverk, vil det være viktig og nyttig om Delutredning II kan omtale dette.

Norges Handikapforbund utdyper gjerne våre synspunkter om det er behov for dette.

Med vennlig hilsen
Norges Handikapforbunds

Tove Linnea Brandvik /s/
Forbundsleder

Magnhild Sørbotten /s/
Leder NHFs samferdselsnettverk