



Vår dato: 22.12.2021

Høringssvar forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje

Norges Handikapforbund (NHF) takker for muligheten til å kunne gi innspill i denne høringen.

Norges Handikapforbund er en uavhengig samfunnsrettet organisasjon for mennesker med nedsatt funksjonsevne. 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 likeverdig måte.

Mangel på universell utforming av ordinær kollektivtrafikk, medfører at mange mennesker med nedsatt funksjonsevne er helt avhengige av drosjebaserte løsninger for å komme seg dit de skal. Krav til løsninger for kontrollutrustninger må sikre at disse ikke hindrer mennesker med nedsatt funksjonsevne å få tilgang til like rimelige tjenester som andre kunder, eller innskrenker mulighetene til å benytte drosjebaserte tjenester.

Vi vil videre minne om delmål 11.2 i FNs bærekraftsmål: *"Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne samt eldre."* Dette målet kan sammenstilles med artikkel 9 i FNs funksjonshemmedekonvensjon (CRPD) der det slås fast at *"samfunnet skal identifisere og fjerne hindringer som vanskeliggjør tilgangen til bygninger, transport og arbeidsplasser"*. Norge har forpliktet seg på begge, men det kreves en tydelig satsning på universell utforming av transportsystemer før man når målene.

I vårt høringssvar til endring av drosjereguleringen svarte vi følgende vedrørende taksameter: *"Vi setter også et spørsmålstegn ved å gi dispensasjon fra kravet om taxameter. Taxameter gir seriøsitet og trygghet som vi mener at vanskelig kan erstattes av teknologinøytrale løsninger. Vi frykter større feilbruk og i verste fall misbruk på viktige offentlige ordninger som pasientreiser og TT-ordningen. Vi vil understreke at det er avgjørende at TT-kort kan benyttes i samtlige drosjer. Vi vil be om at sammenhengen med andre, offentlige ordninger vektlegges under behandlingen av innstillingen fra arbeidsgruppen som utreder muligheten for å erstatte dagens taksameter med teknologinøytrale funksjonskrav. Det er en stor svakhet at dette arbeidet ikke er ferdig før høringen ble utsendt."*

I høringsnotatet oppsummeres konsekvensene for private slik: *”Departementet kan ikke utelukke at prisene i noen segmenter av markedet vil øke som følge av et delt marked, jf. pkt. 5.3.13. For eksempel at drosjeturer som forutsetter bruk av fastmontert enhet og mulighet for bestilling via telefon og kontant- og kortbetaling, blir dyrere i noen områder. I den grad høyere priser særlig vil rette seg mot sårbare grupper, som f.eks. eldre og syke uten andre transportmuligheter enn drosje, vil dette være mer krevende. Slik transport vil imidlertid ofte bli dekket av det offentlige, som pasientreiser og TT-transport.”*

De fleste av landets fylker har en TT-ordning som ikke er basert på konsesjonsavtaler, kontrakter, eller anbud. Innehaver av TT-kort i disse fylkene får tildelt en sum penger på et TT-kort som skal brukes som betalingsmiddel for TT-reisen. I de fleste av disse fylkene vil oppgjøret overfor taxi-sjåføren betales med kombinasjon av egenandel belastet eget kort/ egne kontanter, og en hovedsum som belastes TT-kortet. Tilsvarende oppgjørsordning er det for NAV sine arbeids- og utdanningsreiser. Her går også all kontrollinformasjon tilbake til NAV gjennom kortavlesingen. Det er derfor nødvendig at alle som tilbyr drosjetransport har betalings- og kontrollutrustning som håndterer dette.

Når prisene på drosjeturer går opp, betyr det at mennesker med TT-kort får færre reiser. Vår erfaring tilsier at fylkeskommunene ikke kommer til å justere beløpene på TT-kortene opp, selv om drosjeprisene går opp. I stedet har vi sett at svært mange fylker kutter i egen TT-ordning.

Mange med nedsatt funksjonsevne er allerede utestengt fra den ordinære kollektivtransporten, om man også skal utestenges fra å bruke de billigste drosjeleverandørene, mener vi dette er klart diskriminerende.

Dersom de fleste aktørene på et sted velger den heldigitale løsningen, vil muligheten til å bruke TT og arbeids- og utdanningsreiser i praksis være svært redusert. Tilsvarende vil gjelde for folk som er ikke-digitale. I denne gruppen vil det være både mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre. Spesielt krevende vil dette være på steder med få drosjer, eller om spesialbiler for rullestol velger den heldigitale løsningen.

Det er i tillegg flere ordninger, HELFO bidragsreiser til ridefysioterapi, rekreasjonsopphold med mer og NAV-rekvisisjoner for reiser til ortopedisk verksted, hjelpemiddelutprøvinger og NAV bilsenter, der ”behandler” utsteder rekvisisjonene, mens den som reiser bestiller og leverer rekvisisjonen som betaling til sjåfør. Også dette er det nødvendig at alle som tilbyr drosjetransport har betalings- og kontrollutrustning som håndterer.

Vi kan ikke akseptere et regelverk for kontrollutrustning i drosje som i praksis setter mennesker med nedsatt funksjonsevne utenfor en stor del av drosjemarkedet.

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

Med vennlig hilsen

Norges Handikapforbunds samferdselsnettverk

Magnhild Sørbotten /s/
Leder NHFs samferdselsnettverk