

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 31.12.18

Høring - endring av drosjereguleringene

Viser til høringsbrev og -notat datert 01.10.18 vedrørende endringer av drosjereguleringene. Samferdselsdepartementet fortjener honnør for å ha fremmet et samlet forslag til fremtidige endringer innen drosjesektoren. Oppdatert regelverk bør bidra til like konkurransevilkår mellom aktørene, sikre kvalitet og skape effektivitet. Samtidig må det opprettholdes et godt drosjetilbud over hele landet.

NHO Transport organiserer noen av de større taxisentralene og -selskapene i Norge, og det er ikke full enighet på tvers av bransjen om de foreslåtte endringene. En del medlemsbedrifter vil dermed sende egne høringssvar med litt forskjellige momenter og argumenter. Det er imidlertid full enighet om følgende punkter:

1. Kompetansekrav

Bortfallet av kvantitative begrensinger på antall løyver i form av behovsprøving bør erstattes av strengere kvalitative krav til både sjåførene og løyvehaverne. Dette er viktig for å sikre trygghet for passasjerer og medtrafikanter, høy servicegrad, miljøvennlig opptreden, økonomisk orden og effektiv drift:

1.1. Sjåførene

Det er positivt at Samferdselsdepartementet foreslår at kravet om kjøreseddel for sjåfører opprettholdes. Det er også positivt at man vil videreføre krav om vandelsattest, men det bør være en løpende oppfølging mot strafferegisteret slik at en sjåfør umiddelbart mister kjøreseddelen etter at en straffbar handling har funnet sted. Det er også viktig å kreve kunnskap om passasjergrupper med særskilte behov og evne til å takle uforutsette hendelser eller ulykkessituasjoner. Språkkunnskaper er også nødvendig av beredskapsmessige hensyn og for å kunne tilby ønsket kundeservice. En muntlig test bør dermed vurderes i tillegg til krav om skriftlig eksamen på norsk. Obligatorisk krav om kjentmannsprøve kan gjerne fjernes, men den enkelte sentral må selv om kunne bestemme om man skal stille krav til geografisk kjennskap eller ei.

Etter NHO Transports oppfatning er imidlertid ikke skisserte krav til sjåførene tilstrekkelige for å sikre nødvendig kvalitet. Kravene bør dermed skjerpes ytterligere via gjennomføring av et kvalifikasjonskurs med både en praktisk og teoretisk del:

- Den praktiske delen bør bestå av individuelle kjøretimer, hvor man legger vekt på forsvarlig og miljøvennlig kjøring. I tillegg bør det fokuseres på passasjertrygghet og trafiksikkerhet.
- Den teoretiske delen bør gi et dypere innblikk i trafikkregler, relevante lover og aktuelle reguleringer av drosjevirksomhet. I tillegg kommer behandling av sårbare grupper, konflikthåndtering, kommunikasjon, kundeservice og førstehjelp.

Både gods- og bussjåfører må gjennomgå en fem dagers etterutdanning hvert femte år for å beholde Yrkessjåførkompetansebeviset. Det må også vurderes et tilsvarende krav overfor drosjesjåfører, men da i en noe forenklet og kortere form.

1.2. Krav til drosjeløype

Departementet ønsker å opprettholde løyvekravet, noe som er svært positivt. Det er også riktig å stille krav om fornying hvert 10. år og fjerne klausulen om hovedervert. Som nevnt tidligere, bør imidlertid kravene til løyvehaverne være strengere enn foreslått. Foruten å inneha samme kompetanse som sjåførene, bør løyvehaverne ha grundigere kunnskaper på noen områder for å sikre at lover og regler blir etterfulgt, arbeidsgiveransvaret bli ivarettatt og skatter samt avgifter blir betalt:

- Kjennskap til lover, forskrifter, avtaler og dokumenter av betydning for drosjedrift
- Kunnskaper om kostnader ved drosjedrift
- Bevissthet omkring arbeidsgiveransvar og -forpliktelser
- Kjenne til betalings- og oppgjørsformer

I tillegg bør kravene om en økonomisk garanti opprettholdes for å ha en sikkerhet for at skatter og avgifter blir rettmessig betalt og sjåførene får sin godtgjørelse i henhold til arbeidsavtale. Tildeles løyver til juridiske personer, må tilsvarende kompetansekrav stilles til daglig leder, driftssjef eller fagansvarlig.

2. **Løyve for selskapsvogn**

Departementet foreslår at all persontransport med kjøretøy inntil ni seter skal baseres på et felles drosjeløyve. NHO Transports medlemsbedrifter har erfart at selskapsvogner etterspørres av andre kundegrupper og til å dekke andre behov enn ordinære drosjer. Disse bilene benyttes dermed ikke kun ved statsbesøk som antydnet i departementets høringsnotat, men også eksempelvis ved brylluper, transport av næringslivsledere, kjøring av kjente artister eller ved annet behov for eksklusiv transport. Disse oppdragene kan vanskelig utføres ved bruk av kjøretøy med drosjemarkering, taklampe og synlig taksameter. Det bør dermed etableres klare retningslinjer for hvordan kjøretøy for eksklusiv transport kan få dispensasjon fra kravene om merking og synlig taksameter. Disse retningslinjene må også gi svar på hva som kreves av dokumentasjon for å få dispensasjon,

hvilken myndighet som skal godkjenne og hvem som skal følge opp i etterkant. Det må også klargjøres hvorvidt dispensasjon eventuelt gis til løyvehaver eller knyttes til et angitt kjøretøy.

3. Overgangsordning

I departementets høringsnotat legges det ikke opp til en overgangsordning ved fjerning av antallsbegrensningen, noe som etter NHO Transports oppfatning er nødvendig for at dagens aktører skal få en viss omstillingsperiode og dermed kunne avskrive sine investeringer og tilpasse sin drift til nye rammebetingelser. Myndighetene vil sannsynligvis heller ikke ha tilstrekkelig kapasitet til å behandle alle løyvesøknader hvis antallsbegrensningen blir opphevet fullt og helt per 01.01.20. En slik løsning vil også gi en overetablering i en overgangsperiode, noe som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt og kan føre til at både nye og eksisterende løyvehavere vil få økonomiske problemer. I tillegg vil en overinvestering være lite miljøvennlig, og mange drosjer i gatene vil redusere fremkommeligheten for andre kjøretøy som busser, utrykningsbiler og godstransportører.

NHO Transport foreslår i stedet en overgangsperiode på tre til fem år, hvor man øker antall løyver med 15 til 20 prosent før det gis full åpenhet. Det er også viktig at ordningen evalueres før alle begrensninger fjernes fullt og helt.

4. Tilslutningsretten og -plikten

Det er svært positivt at departementet foreslår å oppheve tilslutningsretten, noe som medfører at sentralene selv kan bestemme hvilke løyvehavere de vil samarbeide med. De vil da velge de mest serviceinnstilte og flinke løyvehavere, og dyktige løyvehavere vil på sine side velge sentraler med best kundeservice og oppfølging. På den måten sikres en effektiv konkurranse både mellom sentraler og løyvehavere, noe som kommer kundene til gode i form av økt kvalitet og riktig prissetting.

Medlemsbedriftene er imidlertid mer betenkt over forslaget om å avvikle tilslutningsplikten, noe som vil medføre at en del løyvehavere vil operere helt på egen hånd uten noen sentraltilhørighet. Det vil da være svært begrenset oppfølging og kontroll, og løyvehavere uten sentraltilknytning vil kunne ta en overpris eller unndra skatter og avgifter. Kundene vil heller ikke ha noe sted å rette klager eller andre henvendelser, og løyvehavere uten tilknytning vil dermed ødelegge hele bransjens renommé og skape negative holdninger og skepsis overfor hele næringen og de enkelte aktører.

I tillegg må det etableres strenge krav til maskinell loggføring av turer, rapportering og registrering av kjøredata. Dette må kombineres med økt kontrollvirksomhet fra myndighetenes side. I høringsnotatet foreslås det at loggføring blir løyvehavers ansvar, noe som ytterligere underbygger behovet for økt kontroll. Informasjon om loggførte turer bør også lagres i mer enn 10 dager siden det kan ta lengre tid før en eventuell sak blir anmeldt og myndighetene etterspør nødvendig dokumentasjon.

5. Eneretter i distriktene

Departementet ser ut til å ha funnet en god løsning i forhold til ESAs innvendinger ved å foreslå ulike reguleringer i byene og i distriktene. Det kan også synes hensiktsmessig å delegere myndigheten til å tildele eneretter til fylkeskommunene eller de nye regionene siden disse kjenner lokale forhold og behov best.

Klare retningslinjer for tildeling og forvaltning av eneretter må imidlertid etableres for å sikre likebehandling på tvers av geografiske skillelinjer og nødvendig forutsigbarhet for aktørene. Samtidig må fylkeskommunene eller regionene være i stand til og villige til eventuelt å gi økonomisk støtte for å sikre ønsket drosjedekning og beredskap i svært grisgrendte strøk.

Det er selvsagt også viktig at eneretter kombineres med maksimalpriser og at myndighetene følger opp at løyvehavere med eneretter ikke konkurrerer utenfor eget geografisk område. For å få en viss kontinuitet og sikre god driftsøkonomi via lengre avskrivningstid på nødvendige investeringer, bør eneretter kunne tildeles for fem år i stedet for tre år.

6. Løyve til juridiske personer

Samferdselsdepartementet åpner for at løyver skal kunne tildeles juridiske personer, noe som er svært positivt. Det kan åpne for alternative driftsformer og bidra til mer forutsigbare lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene. En slik endring medfører også at busselskaper i distriktene kan få løyver og dermed effektivt samordne ulike transportformer og -behov. En slik løsning vil samtidig gjøre det lettere å tilby sjåfører heltidsstillinger, noe som kan bidra til å løse utfordringene på rekrutteringssiden.

NHO Transport håper at skisserte synspunkt vil bli hensyntatt i et videre arbeid med nye reguleringer av drosjemarkedet. Foreningen stiller også gjerne på et møte for å utdype eller ytterligere begrunne de ulike innspillene.

Vennlig hilsen

NHO Transport

J H Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Statssekretær Anders B. Werp