

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 31.01.18

Att: Statssekretær Anders B. Werp

Fremtidige reguleringer av taxi-markedet

Det vises til møte 11.12.17, hvor Samferdselsdepartementet presenterte forslag til fremtidige endringer av taxi-reguleringene. Departementet fortjener honnør for å ha fremmet et samlet forslag til løsninger. Det er også svært positivt at man ønsker en god dialog med bransjen i forkant av endelige vedtak om endringer.

NHO Transport organiserer noen av de større taxisentralene og -selskapene i Norge, og det er ikke full enighet innad i bransjen om de foreslåtte endringene. Majoriteten av medlemsmassens synspunkter kan dog oppsummeres som følger:

1. Tilslutningsretten og -plikten

Det er positivt med en opphevelse av tilslutningsretten og -plikten, noe som vil gjøre det mulig for taxisentralene og -selskapene å velge hvem som kan bli tilsluttet en sentral. På den måten kan sentralene velge å inngå avtale med de beste og mest lojale løyvehavere, og sistnevnte gruppe vil på sin side velge tilknytning til sentraler med høy kvalitet på sine tjenester. Det totale produktet overfor sluttbruker blir dermed vesentlig forbedret.

Opphevelse av tilslutningsplikten vil imidlertid kunne medføre at en del løyvehavere vil operere på egen hånd og uten noe samarbeid med en sentral. Det er dermed svært viktig at det etableres gode systemer for å hindre at denne gruppen unndrar skatter og avgifter, noe som må innbefatte ulike rapporteringskrav, nødvendig registrering av kjøredata og økt kontrollvirksomhet fra myndighetenes side. Det kan også være nødvendig å opprettholde ordningen med maksimalpris på "spotturer" for å hindre at sjåfører uten sentraltilknytning tar uforholdsmessige høye priser av kunder med begrenset kjennskap til det lokale markedet.

2. Krav om løyve og antallsbegrensning

Det virker som om antallsbegrensningen vanskelig kan opprettholdes, noe som tilsier at man ikke lenger vil kunne sette kvantitative tak på antall løyver i et distrikt. Det er

imidlertid positivt at man ønsker å opprettholde løyvekravet og dermed muligheter for å begrense antall løyver via høyere kvalitative krav. Det må dermed fortsatt stilles krav om garantier og kjennskap til regnskap og økonomi. I tillegg bør løyvehaverne ha en forståelse av bransjens samfunnsrolle og -ansvar. Det bør i denne forbindelse også vurderes å innføre en litt forenklet og tilpasset versjon av kravene til buss- og godssjåfører, som må ha Yrkessjåførkompetansebevis for å kunne tiltre yrket. Mens buss- og godssjåførene må gjennomføre en obligatorisk etterutdanning hvert femte år for å beholde Yrkessjåførkompetansebeviset, bør løyvehaverne gjennom kurs og evaluering hvert femte år for å opprettholde løyverettighetene.

Det bør også stilles økte krav til selve kjøretøyene, og det bør vurderes om dagens administrasjon av løyveordningen kan forbedres. Regionreformen åpner for å gjøre endringer på dette feltet, og en økt sentralisering og koordinering av løyvemyndigheten bør vurderes for å sikre økt likebehandling på tvers av løyveområder.

3. Krav om kjøreseddel

Det er også positivt at Samferdselsdepartementet foreslår at kravet om kjøreseddel for sjåfører opprettholdes, men også på dette feltet bør kravene skjøpes. Vandelsattest må fremdeles være en viktig del av kravene for å få kjøreseddel, og kjøreseddelen må fortsatt fornyes hvert femte år. I tillegg må det være en fortløpende oppfølging mot strafferegisteret slik at en sjåfør umiddelbart mister kjøreseddelen etter at en straffbar handling har funnet sted. Det må også stilles økte krav til norsk-kunnskaper og evne til å yte service. Kjørestil bør også vektlegges, og sjåførene må fortsatt ha en viss geografisk kjennskap til sine respektive løyvedistrikt. Rett til å kjøre taxi bør også fremgå av sjåførenes førerkort.

4. Annet

Krav om taksameter kan også fjernes, men det må stilles konkrete funksjonskrav til alternativt utstyr for å sikre nødvendig registrering og rapportering slik at skatter g avgifter ikke unndras. For øvrig er det to forhold som ikke ble omtalt på det nevnte møtet 11.12.17:

- Det bør åpnes for at løyver i fremtiden kan utstedes til juridiske personer, og kompetansekravene bør da knyttes til daglig leder som for turbilsektoren. En slik ordning vil medføre at eksempelvis busselskaper kan få utstedt løyve, noe som kan bidra til at man i distriktene kan få en bedre samordning av de ulike kollektivtilbudene og et tilstrekkelig taxi-tilbud. I tillegg kan man sikre nødvendig rekruttering av sjåfører fordi det kan tilbys heltidsstillinger i stedet for deltidsbaserte løsninger.
- Når først systemet med taxiløyver skal moderniseres, bør også regelverket for selskapsvognløyver vurderes. På dette feltet er det mye vilkårlighet på tvers av løyvedistriktene, og en sentralisering eller økt samordning på tvers av løyvedistriktene er nødvendig. Det er dessuten svært liten kontroll med hensyn til overholdelse av begrensningene i selskapsvognløyvene, noe som er spesielt fremtredende i forhold til oppdrag utenfor eget løyvedistrikt.

Skulle det være ønsket om en utdypning av våre synspunkter, er det bare å ta kontakt. Samtidig håper vi på en god og konstruktiv dialog under det videre arbeidet med nye reguleringer.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Statssekretær Tommy Skjervold