



Samferdselsdepartementet
PB 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

REF: 22/1095-
Dato: 22.06.2022

HØRINGSBREV - FORSLAG TIL ENDRINGER I LØYVEKRAV FOR DROSJE MV.

Det vises til høringsnotat datert 11. mai 2022 fra Samferdselsdepartementet, der det blir lagt fram forslag til endringer i yrkestransportloven, yrkestransportforskriften og kjøretøyforskriften.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk og mobilitetstjenester. Vår visjon er å forenkle menneskers liv. Misjonen vår er å kjenne kundenes behov og stadig skape bedre muligheter til å bevege seg fritt på en bærekraftig måte. Rollen vår er å være arkitekten bak tekniske løsninger som knytter ulike mobilitetsformer sammen med det faktiske kundebehovet.

Drosje er en sentral del av det totale kollektiv- og mobilitetstilbudet, og forslagene er dermed av stor betydning for bransjen. Helt konkret påvirker det Kollektivtrafikkforeningens medlemmer gjennom bl.a. skoleskyss, spesialtransport (eks. rullestol), bestillingstransport, samt i de tilfeller våre passasjerer henvises til drosje ved driftsavvik o.l.

Særlig vil vi presisere at for oppfyllelse av den lovpålagte skoleskyssen er det helt vesentlig med et velfungerende drosjetilbud i både byer og distrikter, både for å kunne utføre transporten for elever med særskilte behov, men også for å kunne løse transport der busser ikke kommer frem av fremkommelighetshensyn, eller i områder med få elever.

Foreningen er i det store og hele positive til forslagene som fremlegges, og ser også fram til den helhetlige gjennomgangen av sektoren som neste år legges fram av det nedsatte drosjeutvalget.

Under følger våre kommentarer til de konkrete endringsforslagene, nummerert slik de står oppført i høringsnotatet.

Kapittel 6.1 – Krav om fagkompetanse for løyvehaver:

Vi ser positivt på at kravene forsterkes. Samtidig er det viktig at kravene er balanserte, så de ikke blir til unødvendig hinder for bransjen.

Samtidig registrerer vi at kravene utelukkende er rettet mot løyvehaver, og også bare i mindre og lite detaljert grad omhandler løyvehavers plikt til å skolere sine sjåførere.

Det forutsettes også at Statens vegvesen tilføres nødvendige ressurser slik at rutiner og kapasitet kan styrkes for en smidig gjennomføring av kurs og eksamen.



Kapittel 6.2 – Løyvegaranti

En garanti forutsetter finansiell styrke. Dette kan være en faktor som reduserer mulighet for nye aktører i distriktene der kjøring kan være en bijobb. Vi må erkjenne at det er stor forskjell på næringen i distriktene sammenliknet med tettbygde områder/byer.

Kapittel 6.3 – Dispensasjon for krav om fagkompetanse

Vi oppfatter at den største utfordringen i dag ligger i kompetansen til sjåførene, ikke løyvehaver. Det bør derfor presiseres hva «opplæring av ansatte» innebærer.

Tidligere stilte man krav til «kjentmannsprøve», og selv med utstrakt bruk av digitale karttjenester i bilen, ser vi i praksis at det er et behov for mer geografisk kunnskap for sjåfører som kjører på oppdrag fra det offentlige.

Andre temaer vi opplever sjåfører i større grad trenger opplæring i, er riktig bruk av taksameter, og i yrkesetikk. Er løyvehaveren involvert i en offentlig rammeavtale må sjåfør også ha hensiktsmessig kunnskap til denne rammeavtalens til enhver tid gjeldende vilkår.

For blant annet skoleskyss er det også særdeles viktig at sjåførene har god nok kompetanse med tanke på elever med behov for tilrettelegging, eksempelvis hvordan rullestoler manøvreres og sikres i bilen, og hvordan håndtere og opptre overfor sårbare og særlig utsatte elevgrupper.

Kapittel 6.4 – Gebyr for utstedelse av drosjeløyve

Ingen vesentlige kommentarer.

Kapittel 6.5 – Krav om at alle drosjer skal ha taklampe

Vi ser på dette som et viktig tiltak for å synliggjøre drosjene. For eksempel er det viktig for elever som skal ha skoleskyss at de enkelt kan identifisere bilen som skal hente dem.

Når det gjelder dagens krav om at løyvenummer skal fremgå tydelig på utsiden av drosjen, så er det vel så viktig at løyvenummeret er inkludert kundens kvittering. Dette gjøres av aktører som etablerte seg før drosjereformen, mens nye aktører ikke inkluderer dette i kvittering.

For kunder som bruker for eksempel Uber som et alternativ blir dette problematisk da kollektivselskap som Ruter krever at løyvenummer skal fremgå av kvitteringen, noe som gjøres for å sikre at man kun betaler refusjon for en og samme drosjetur én gang.

Kapittel 6.6 – Krav om registrering av drosje i kjøretøyregisteret

Det er også viktig at antall plasser om bord står oppført, og at antall rullestolplasser er definert (der det er relevant).

Kapittel 6.7 – Krav om at løyvehaver skal dokumentere at visse driftsvilkår er oppfylt

Ingen vesentlige kommentarer.

Kapittel 6.8 – Retting av feil i § 5 andre ledd



Forslaget støttes, men foreslås løst via egenerklæring fra løyvehaver/daglig leder. Innhenting av dokumentasjon på driftsvilkår vil gi løyvemyndigheten en bedre kontroll og oversikt over hvilke drosjer som er satt i drift, men samtidig betydelig merarbeid for administrasjonen. En ordning med egenerklæring hvor det framgår at unnlatelse kan medføre tilbakekalling av løyve antas å ha god preventiv virkning.

Kapittel 6.9 – Hjemmel for å gi unntak fra miljøkrav for drosje

Forslaget støttes. Dette er viktig mht. ivaretagelse av transporter som utføres med spesialtilpassede kjøretøy og veterankjøretøy som ønskes brukt som selskapsvogn. Iverksettelsen av endringen må skje sammen med § 48 om merking, taklykt, tilleggsutstyr mv, og § 48c om krav til dokumentasjon, den 1. oktober 2022.

Øvrig innspill

Vi ber om at det i gjennomgangen drosjeutvalget skal ha, blir vektlagt at kommuner, frivilligsentraler og tilsvarende, skal kunne ha drosjeløyve for å løyse transport i områder drosjene ikke klarer å stille med tilstrekkelig kapasitet, for eksempel som følge av lav etterspørsel.

Oppsummering

Kollektivtrafikkforeningen er opptatt av en velfungerende drosjenæring, og anser det som en sentral del av det helhetlige kollektiv- og mobilitetstilbudet. Vi mener forslagene som fremmes er et steg i riktig retning, og ser fram til å følge det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Håvard Sagbakken Saanum