



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo

24.09.2024

Høringssvar: En bedre regulert drosjenæring (deres ref: 24/1412)

Pensjonistforbundet og SAKO-organisasjonene (LO-Stats Pensjonistutvalg, Telepensjonistenes Forbund, Fagforbundets sentrale pensjonistutvalg, Postens Pensjonistforbund, Politiets Pensjonistforbund, Jernbanepensjonistenes Forbund og Statens Vegvesens Forbund) viser til ovennevnte høring og vil under komme med våre kommentarer.

For gruppen eldre er det viktig å ha et forutsigbart og trygt drosjetilbud. De benytter seg oftere av pasientreiser og TT-reiser, og mange har mobilitetsutfordringer og funksjonsnedsettelse som gjør dem avhengige av et godt, trygt og tilgjengelig transporttilbud. Den demografiske utviklingen med flere eldre, særlig i distriktene, tilsier også at det må være viktig å ha et forsvarlig drosjetilbud over hele landet. Tilgang på gode kollektivtransporttjenester er nødvendig for å realisere Bo trygt hjemme-reformen.

Vi vil rose regjeringen for å ha innført endringer i yrkestransportloven, som både pålegger sentraltilknytning for alle med drosjeløyve og sentralløyve for de som ønsker å drive drosjesentral. Det var et viktig grep for å avhjelpe mange utfordringer i drosjemarkedet; økt sikkerhet for passasjerer og sjåførere, bedre forbrukerrettigheter og klageadgang, og bedre tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne i byer og tettsteder. Likeledes støtter vi forslaget i revidert nasjonalbudsjett for 2024 om å innføre fullt unntak for engangsavgiften for drosjer som er tilpasset rullestolbrukere.

Men disse nødvendige tiltakene er dessverre ikke tilstrekkelige for sikre et godt drosjetilbud over hele landet. Det er fortsatt behov for tiltak som gir et bedre tilbud i distriktene, både for regulære passasjerer i enkeltturmarkedet og passasjerer med funksjonsnedsettelse. Kundegrunnlaget i distriktene er ofte lavt. Derfor er det nødvendig med offentlige tiltak som sikrer at drosjene kan levere persontransport på alle steder og hele døgnet, også når og der det er lav etterspørsel. Vi vil imidlertid advare mot at kravene til tjenestetilbyderne i distriktene lempes for å gi et økt tilbud; det må være like god kvalitet på tilbudene i by og land.



I likhet med utvalgets flertall, tror vi at eneretter er den løsningen som best sikrer et godt drosjetilbud i distriktene, fordi de lettere og bedre kan kombineres med samordning av tjenester og kvalitetskrav til disse. Vi er imidlertid åpne for at også andre former for driftsstøtte til flere aktører (sentraler) samtidig kan gi gode resultater, hvis lokale hensyn tilsier at det er å foretrekke. Vi er pragmatiske i forhold til valg av reguleringsløsninger (modeller), så lenge det er brukernes behov som avgjør hva man velger. Siste års erfaringer har vist at drosjenæringen har behov for mer regulering, fordi det såkalte "frislipet" verken har vært til kundenes eller sjåførenes beste. Lisenser og løyver må derfor være underlagt folkevalgt styring.

Det er særlig viktig at lokale hensyn vektlegges, fordi tjenestetilbud og -etterspørsel, samt geografiske og topografiske forhold, gjør lokale tilpasninger nødvendige. Fylkeskommunene må derfor ha et raust handlingsrom for hvordan tjenestene kan reguleres, for eksempel hvordan tildelingen og praktiseringen av driftsstøtte og eneretter utøves. Det må være mulig å innføre (ytterligere) tiltak i et nærmere definert område, hvis behov tilsier det. Helse-, sosial og beredskapspolitiske hensyn må være avgjørende, fremfor økonomiske hensyn når innkjøp av transporttjenester gjøres og drosjeløyver etableres.

Ved anbud og kontraktsinngåelser må eldre og andre med funksjonsnedsettelse sikres tilgang på spesialtilpassede drosjer. Likeledes må tjenestene innrettes slik at de ikke gir unødig lange ventetider til og fra nødvendige tjenester, fordi det ofte har uheldige helsemessige konsekvenser. Det må være krav om at sjåførene gis god opplæring i å kommunisere og ta hensyn til passasjerenes ulike funksjonsbehov og sykdomsbilde. Dette for å motvirke uheldige hendelser, som at passasjer blir forlatt før de er kommet helt fram til sitt bestemmelsessted. Og det må være krav om at sjåførene har anstendige arbeidsvilkår.

Om lag 600 000 voksne defineres som digitalt utenforstående. Halvparten av disse er eldre, og personer med funksjonsnedsettelse er overrepresentert i den yngre befolkningen. Begge gruppene er oftere avhengige av å kunne bestille drosje selv, enn befolkningen ellers. Derfor må det være krav om at analoge bestillingsløsninger som å ringe til sentral eller "praie" på gata opprettholdes, samt at brukere som velger disse løsningene får samme pris som de som behersker digitale løsninger. Prisene må være standardiserte og kontrollerbare.

Med ovennevnte forbehold støtter Pensjonistforbundet og SAKO-organisasjonene utvalgets anbefaling om ny § 9 b og justert § 9 a i yrkestransportloven. Forslaget gir fylkeskommunene mulighet til å innføre driveplikt der det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud gjennom kontraktsfestede krav til tilgjengelighet og kvalitet på drosjetjenester. I samspill med de allerede vedtatte endringer i yrkestransportloven, samt fullt unntak for engangsavgiften for drosjer som er tilpasset rullestolbrukere, vil



endringene kunne gi et drosjetilbud som er bedre for alle, også sårbare grupper med særlig behov for drosjetjenester.

Vi ønsker regjeringen lykke til med å utvikle en sikker, trygg og tilgjengelig drosjenæring for alle. Ta gjerne kontakt hvis dere ønsker utdyping av våre innspill.

Vennlig hilsen
For Pensjonistforbundet

Jan Davidsen
forbundsleder

Merete J. Orholm
leder av fag og politikk