

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Saksbehandler:  
Janne Pedersen  
Epost:  
janne.pedersen@forbrukerradet.no

Vår dato:  
10.10.2014

Vår referanse:  
14/3420 - 2

Deres dato:

Deres referanse:

### **Høringssvar - endring av yrkestransportforskriften (veipakke, løyveordning)**

Forbrukerrådet er opptatt av at kvaliteten på persontransport er så god som mulig. Derfor ser vi positivt på den nye forordningen og på de kravene som stilles til virksomheter som skal drive persontransport i Norge.

Vi forstår departementet slik at taxivirksomhet ikke vil være direkte omfattet av den nye forordningen, men at man i hovedsak velger å videreføre dagens ordning og de generelle kravene til yrkesadgang på dette området, med mindre endringer. Som kjent har Forbrukerrådet tidligere vist bekymring for organiseringen av taximarkedet og det vi mener er en betydelig kvalitetsutfordring i markedet. Vi ser ikke de samme utfordringene i eksempelvis markedet for busstransport, og vil derfor nedenfor konsentrere oss om taximarkedet. Når vi nedenfor skriver forordningen så viser vi til EF nr. 1071/2009.

### **Manglende kvalitet i dagens taximarked**

En del av dagens utfordringer med kvaliteten i taximarkedet har etter vårt syn direkte tilknytning til løyvekravene og hvordan disse håndheves. Forbrukerrådet gjennomførte i 2013 en [utredning om taximarkedet](#) der vi stilte spørsmål til sentrale aktører om utfordringer i markedet.

Tilbakemeldingene i forhold til dagens løyveordning og krav til løyvehaver kan oppsummeres slik:

- Kompetansen hos løyvehaverne er for lav
- Norsk kunnskapene hos mange av løyvehaverne er for dårlige
- Tilliten til dagens eksamensordning er lav (flere av løyvemyndighetene sa rett ut at de mistenkte juks)
- Rapporteringsrutiner mellom politi, løyvemyndigheter og sentral er for dårlige og fanger ikke opp forhold som kan gi grunnlag for fratakelse av løyve
- Sanksjonsmulighetene overfor løyvehavere er for dårlig

For øvrig konkluderte vi i høringen med at mange av dagens utfordringer knyttet til manglende kvalitet hadde sammenheng med organisering av taximarkedet i bredere forstand (herunder løyvetildeling til enkeltmannsforetak).



## Krav til faglig kompetanse

Forslaget fra samferdselsdepartementet om at løyveeksamen for taxi skal gjennomføres i regi av Statens Vegvesen vil avhjelpe noen av utfordringene knyttet til kompetanse. For det første vil det bli en sikkerhet for at eksamen gjennomføres på en korrekt måte. For det andre vil det i tilknytning til eksamen kunne avdekkes manglende kompetanse og mangler ved norskkunnskapene som er til hinder for en god drift av selskapet. Vi støtter derfor forslaget.

Det er likevel verdt å merke seg at det er en generell bekymring for kompetansenivået hos løyvehaverne blant de vi har spurt i vår taxiutredning, spesielt er det bekymring for manglende norskkunnskaper. Etter vårt syn er det ønskelig at det arbeides for å settes strengere kompetansekrav innenfor dagens regelverk slik at kompetansenivået kan høynes. Dette mener vi kan gjøres ved en ny gjennomgang av hva som skal anses som «faglig kompetanse», og vi håper at departementet kan ta initiativ til et samarbeid om dette mellom bransje, myndigheter og forbrukerapparatet. Dersom departementet mener at dette ikke kan gjøres innenfor rammen av gjeldende rett, vil vi oppfordre til at det gjøres nødvendige endringer i dagens regelverk som kan styrke kravene til kompetanse og norskkunnskaper.

Vi er for øvrig glad for at departementet går bort i fra ordningen med fritak fra å avlegge eksamen for personer med annen høyere utdanning da det vil være vanskelig å vurdere direkte relevans for utdannelsen i forhold til de konkrete løyvene.

## Om kravet til godandel

Tilbakemeldingene i Forbrukerrådets høring om taximarkedet viste en betydelig frustrasjon hos løyvemyndighetene i forhold til mulighetene for å frata løyve, spesielt i tilknytning til vandelskravet. Utfordringen ligger i at det må foreligge rettskraftig dom eller vedtatt forelegg før myndighetene kan frata løyvet, eller for øvrig grove brudd på forutsetningene for å få tildelt løyve. Organiseringen med å gi løyve på livstid (inntil 70 år) hever åpenbart terskelen for løyvemyndighetene til å fatte vedtak om fratakelse fordi dette er et stort inngrep i løyvehavers muligheter for fremtidig inntekt. Et av innspillene fra løyvemyndighetene, som vi også støtter, er derfor mulighetene til å frata løyve midlertidig. Vi tillater oss å be departementet vurdere muligheten for å lovfeste midlertidig fratakelse av taxiløyve i sammenheng med pågående lovarbeid med vegpakken.

Vi merker oss at forordningen har et strengere vandelskrav enn det som følger av yrkestransportloven. Vi er glad for at departementet foreslår at dette også skal gjøres gjelde for taximarkedet. Samtidig tillater vi oss å be departementet vurdere en skjerping av vandelskravet i forhold til taxiløyver slik at det blir mulig for løyvemyndighetene å frata løyve der det foreligger forhold som gjør løyvehaver uskikket til å inneha løyvet, i tillegg til tilfeller der det foreligger dom, vedtatt forelegg eller grove brudd på vilkår. Det særskilte ved dagens taximarked er at taxiløyve gis til enkeltmannsforetak og ikke til større selskap. Det er gjerne innehaver av løyvet som selv er fører av taxien. Uansett vil det være tale om svært små selskap med kun et fåtall ansatte tilknyttet hver løyvehaver, der løyvehaver har sterk innvirkning på kulturen i selskapet. Dette tatt i betraktning, og tatt i betraktning at løyvehaver har ansvar for persontransport der kundene ofte er alene i bilen eller for øvrig i en sårbar situasjon (pasienter, eldre, barn), mener vi at det er behov for skjerpede krav til skikket for å drive taxivirksomhet.

Vi er for øvrig glad for at departementet foreslår at løyvemyndighetene fortsatt skal innhente politiattest ved søknad om løyve og at man skal gis anledning til å foreta rutinemessig kontroll av vandelen hvert femte år. Vi oppfatter det slik at dette også skal gjelde for taxiløyver. Samtidig



merker vi oss at departementet har tillit til at behovet for en aktiv kontroll fra løyvemyndighetenes side vil bli mindre når underretningsplikten etter politiregisterforskriften § 10-7 fungerer optimalt.

Etter Forbrukerrådets kjennskap er det en stor utfordring at politiet i dag ikke rapporterer til løyvemyndighetene om forhold som kan gi grunnlag for fratakelse av løyve. Dette må også ses i sammenheng med politiets manglende rapportering til løyvemyndigheter om liknende forhold i tilknytning til kjøreseddel. Her er det svikti i rutinene både internt mellom påtaleenhet og forvaltningsenhet i politiet, og eksternt fra disse myndighetene og til løyvemyndigheter. (Se vedlagt våre synspunkter omkring dagens kjøreseddelordning.)

For at man skal nå dit hen at underretningsplikten fungerer optimalt, tror vi det vil være behov for en betydelig fokus på politiets rutiner på dette området. Vi håper at samferdselsdepartementet kan være pådriver i et slikt arbeid i forhold til de rette instanser.

Vi skulle gjerne sett at departementet benyttet anledningen i forbindelse med implementering av vegpakken, til å gjøre større og mer strukturelle endringer i taximarkedet for å bedre kvaliteten på markedet. Vi håper imidlertid at det vil bli anledning til å diskutere dette ved en senere anledning og avventer regjeringens initiativ på området slik det er forespeilet.

Vennlig hilsen  
**FORBRUKERRÅDET**

Anne Haabeth Rygg  
fagdirektør offentlige tjenester og  
samferdsel

Janne Pedersen  
seniorrådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke signatur.*