



Forbrukerrådet
Postboks 4594 Nydalen
0404 OSLO

Dato: 30.01.2013

Deres ref.:

Vår ref.: 2013/00030/BS

Høringssvar - organisering av drosjemarkedet

Vi viser til høring datert 27. desember 2012 samt møte med Forbrukerrådet i januar 2013. Innledningsvis vil vi si at Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) er tilfreds med at Forbrukerrådet ønsker å utrede organiseringen av drosjemarkedet i Norge. NTF mener det er en rekke forhold i dette markedet som ikke fungerer og som bør endres.

Vårt høringssvar følger disposisjonen i høringsnotatet. NTF ser naturligvis på drosjemarkedet fra et arbeidstakersynspunkt. Vi har likevel mange synspunkter av både politisk og mer generell karakter som bør være relevante i denne høringen.

Dette er våre svar og kommentarer på Forbrukerrådets spørsmål om organiseringen av drosjemarkedet i Norge.

1. Generelle spørsmål om organisering av drosjemarkedet

A. Hva fungerer etter deres mening bra ved dagens organisering av drosjemarkedet?

Mange av våre medlemmer i drosjenæringen gir uttrykk for at de setter pris på den frie og selvstendige jobben de har de selv har stor innflytelse på sin egen arbeidsdag

B. Hva fungerer etter deres mening mindre bra/dårlig ved dagens organisering av drosjemarkedet?

Systemet med ett løyve – en bil, er ikke et optimalt system. Fra arbeidstakersynspunkt, gir dette systemet en rekke enbilseiere som ikke har god nok kompetanse til å være arbeidsgivere. Dette fører til en rekke unødige konflikter og saker mellom arbeidsgiver og arbeidstaker som kunne vært unngått med mer profesjonelle arbeidsgivere. Vi tror også at løyvesystemet, der de fleste drosjeeiere/løyvehaverne operer hver for seg, fører til en mindre effektiv og dyrere drift av drosjene enn nødvendig.

I de store byene er det uheldig at drosjeeierne selv eier og driver drosjesentralene. Dette fører blant annet til at overholding av kjøreplikt, som



sentralene skal følge opp, blir en illusjon. Fordi drosjeeierne eier sentralene, blir det i praksis slik at det er drosjeeierne som kontrollerer seg selv og gir seg selv oppdrag og kontrollerer kjøreplikten. Dette går ut over både kunder og den enkelte drosjeeier. Et utslag av dette, er at det i Oslo kan være flere drosjer i trafikk en mandags morgen enn natt til fredag og lørdag når kundebehovet er aller størst. For sjåførene betyr det at de må kjøre flere timer for å få den lønna de kunne hatt om kjøreplikten hadde vært bedre overholdt i helgene.

Frislipp av takster og løyver i storbyene, fungerer ikke etter hensikten. Tanken bak var at slike tilsynelatende konkurransefremmende tiltak skulle føre til at flere drosjer er i trafikk, og at en priskonkurranse skulle føre til lavere priser for kundene. Slik er det ikke blitt. Antallet drosjer i trafikk til enhver tid, korresponderer ikke med kundenes behov for drosjer. Det samlede antall løyver i de frie områdene, er for høyt. SSBs statistikker viser at i 2. kvartal 2012, var drosjene uten kunder i 61 % av tiden de var i trafikk. Denne ledigtiden har økt kraftig de siste årene. For å ha inntjening på drosjene, blir takster satt opp langt utover den gjennomsnittlige pris- og kostnadsutviklingen.

Utsetting av sykekjøring til og fra sykehus på anbud, har ført til store konsekvenser for enkelte drosjeeiere i distriktene. I mange grisgrendte strøk, er drosje ofte det eneste alternativet innen kollektivtrafikk. Særlig gjelder dette for eldre og uføre som ikke kjører egen bil. I små kommuner er det vanlig å ha bare ett eller få antall løyver med en eier. Grunnlaget for å ha inntjening for mange av disse drosjene, har vært sykekjøring og skolekjøring. Vi kan som eksempel nevne at anbudsutsettingen av sykekjøringa i Nord-Trøndelag, førte til at en drosjesentral ble nedlagt, og at løyvehavere oppga sitt løyve.

**C. Hvilke tiltak mener dere kan bidra til at drosjemarkedet fungerer bedre?
Det er fint om dere kan nevne tiltak i prioritert rekkefølge.**

1) Antall løyver i de frie områdene må reduseres. Dette er en forutsetning for at inntjeningen i næringa kan øke. I dag står drosjene alt for mye stille, det fører til dårlig lønnsomhet for drosjeeierne som igjen fører til takstøkninger, og det fører dårlige lønns- og arbeidsforhold for sjåførene som har lønn i prosent av innkjørte penger. Mange sjåfører kjører i dag 10 – 12 timer pr dag for å oppnå ei lønn/inntekt andre arbeider 7.5 timer for.

2) Drosjeeierne bør ikke eie og drive drosjesentralene. Det ideelle ville vært å organisere drosjesentralene som fylkeseide innkjøpsselskaper for kollektivtrafikk på linje med fylkenes innkjøpsselskaper for annen kollektivtrafikk. Dette vil gi helt andre muligheter for oppfølging av f.eks. kjøreplikt og andre viktige forhold knyttet til drosjeløyvene. Dette ville også gjøre det mulig for fylkeskommunene å se all kollektivtrafikk i sammenheng. Løyver kan bli tildelt etter kundenes behov for drosjetjenester, og ikke etter drosjeeiernes ønsker, eller enkelte politikeres ønske om "mer konkurranse", slik det er i dag.



3) Det bør åpnes for at selskaper kan eie flere løyver. Dette vil føre til en profesjonalisering av drosjeeierne som arbeidsgivere, og en mer effektiv og lønnsom drift av drosjene gjennom fordeler knyttet til store innkjøp av både drifts- og vedlikeholdstjenester. Selskapene kan da inngå kjørekontrakter med sentralene der kjøreplikten og andre vesentlige forhold knyttet til løyvene blir klarere og enklere å følge opp.

4) Fastsetting av maksimumtakster bør gjøres av løyvemyndighetene (fylkeskommunene) og ikke av Konkurransetilsynet. Fylkeskommunene fastsetter i dag takstene for annen kollektivtrafikk (buss, trikk og t-bane), og vi ser ingen grunn til at det ikke skal gjelde også for drosjetakstene.

E. Kjenner dere til tiltak som andre aktører ønsker å iverksette og som dere mener vil fungere bra/dårlig?

Konkurransetilsynet foreslår å ikke begrense antall drosjeløyver i framtida. Dette mener NTF vil forverre en allerede krevende situasjon med for mange løyver, særlig i de store byene.

F. I dag er det flere ulike myndigheter som forvalter ulike deler av regelverket på drosjeområdet.

1. Hva fungerer etter deres mening bra og hva fungerer mindre bra/dårlig med dagens organisering av forvaltningsmyndighet?

Det er fornuftig at fylkeskommunene tildeler løyver for drosjekjøring. Dette gir fylkeskommunene muligheter for å se all kollektivtrafikk i sammenheng

Fastsetting av maksimumtakster gjøres i dag av Konkurransetilsynet. Vår erfaring er at Konkurransetilsynet ikke har gode nok kunnskaper om denne næringen. Deres vurdering av takstfastsetting gjøres utelukkende ut fra konkurransehensyn, og ikke ut fra et helhetlig bilde av kollektivtrafikktilbudet der drosjene inngår.

2. Har dere forslag til tiltak som kan bidra til at dette fungerer bedre?

Jf vårt svar på C4.

2. Behovsprøving, kjøreplikten og løyve

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system for tildeling av løyver?

Som nevnt tidligere, er det fornuftig at fylkeskommunen som forvaltningsmyndighet for kollektivtrafikk også skal tildele løyver.



Dagens retningslinjer for tildeling av løyver i de uregulerte områdene, bør endres. Antall løyver i disse områdene har økt kraftig med dårligere inntjening, dårligere sjåførlønninger og kraftig økte takster som resultat.

B. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som en følge av at behovsprøvingen blir opphevet?

NTF mener at behovsprøvingen må opprettholdes og forvaltes av fylkeskommunen. Kundenes transportbehov må være utgangspunktet for behovsprøvingen, og ikke mest mulig fri konkurranse slik enkelte aktører tar til orde for. Et frislipp av løyver i f.eks. Oslo, har ført til det motsatte av det som var hensikten, nemlig bedre og billigere drosjetilbud for publikum.

C. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som en følge av at kjøreplikten oppheves?

Kjøreplikten må overholdes. Dette er viktig i utkantene, der drosje ofte er det eneste kollektivtilbudet store deler av døgnet. I byene er det viktig at kjøreplikten overholdes, særlig for å sikre at det er et godt nok drosjetilbud på de tidspunktene der etterspørselen er størst. Hvis drosjesentralene ikke lenger skal eies av drosjeeierne, kan sentralene få et førstelinjeansvar i å se til at kjøreplikten overholdes gjennom kontrakt mellom sentral og drosjeeier. I områder uten drosjesentral, må fylkeskommunen se til at kjøreplikten overholdes.

D 1. Vil det være mulig og/eller hensiktsmessig å opprettholde kjøreplikten uten behovsprøving?

Ja. Kjøreplikt er viktig uansett for å sikre at de eksisterer et godt nok tilbud når transportbehovene er størst.

D 2. Vil det være mulig og/eller hensiktsmessig å opprettholde behovsprøving uten kjøreplikt?

NTF mener at behovsprøving og kjøreplikt henger nøye sammen og at begge må opprettholdes.

E. I dag er hovedregelen ett foretak (en mann/kvinne), en bil, ett løyve.

1. Hva fungerer etter deres mening bra og hva fungerer mindre bra/dårlig ved dette systemet?

Systemet med ett løyve – en bil, er ikke et optimalt system. Fra arbeidstakersynspunkt, gir dette systemet en rekke enbilseiere som ikke har god nok kompetanse til å være arbeidsgivere. Dette fører til en rekke unødige konflikter og saker mellom arbeidsgiver og arbeidstaker som kunne vært unngått med mer profesjonelle arbeidsgivere. Vi tror også at løyvesystemet, der de fleste



drosjeeierne/løyvehaverne operer hver for seg, fører til en mindre effektiv og dyrere drift av drosjene enn nødvendig.

2. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som følge av en endring til et system der et foretak kan ha flere løyver.

Det bør åpnes for at selskaper kan eie flere løyver. Dette vil føre til en profesjonalisering av drosjeeierne som arbeidsgivere, en mer effektiv og lønnsom drift av drosjene gjennom fordeler knyttet til store innkjøp av både drifts- og vedlikeholdstjenester. Selskapene kan da inngå kjørekontrakter med sentralene der kjøreplikt og andre vesentlige forhold knyttet til løyvene blir klarere og enklere å følge opp.

3. Sentraler

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens organisering av løyvehavere i sentraler?

I større byer og tettsteder er det en stor fordel for kundene at de har ett sted/ett eller få telefonnummer å henvende seg til for å bestille drosje. Derfor bør løyvehaverne også i framtida organisere seg gjennom sentraler og ha tilknytningsplikt til disse.

B. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved at sentralene er:

1. eid/styrt av løyvehaverne

Drosjeeierne bør ikke eies/styres av sentralene. Dette kompliserer organiseringen av drosjemarkedet og vanskeliggjør sentralenes mulighet til å imøtekomme markedet slik at det er kundebehovene som er avgjørende for hvor mange drosjer som er i trafikk til enhver tid.

2. eid/styrt av andre enn løyvehavere

Det ideelle ville vært å organisere drosjesentralene som fylkeseide innkjøpsselskaper for kollektivtrafikk på linje med fylkenes innkjøpsselskaper for annen kollektivtrafikk. Dette vil gi helt andre muligheter for oppfølging av f.eks. kjøreplikt og andre viktige forhold knyttet til drosjeløyvene, og å kunne styre kapasiteten i markedet etter transportbehovet. Dette ville også gjøre det mulig for fylkeskommunene å se all kollektivtrafikk i sammenheng. Løyver bør tildeles etter kundenes behov for drosjetjenester. I distriktene er opptil 80-90 % av inntjeningen i drosjemarkedet finansiert av det offentlige gjennom pasienttransport, skolekjøring og TT-trafikk.

C. Har dere forslag til alternative måter å organisere drosjene/løyvehaverne på enn gjennom tilknytning til sentraler?

Nei.



D. Har dere forslag til andre og/eller flere funksjoner som sentralene kan ha ut over dagens ordning?

Hvis sentralene blir fylkeseide innkjøpsselskaper for drosjetjenester, bør det vurderes om disse selskapene også kan tildele løyver og være tilsynsmyndighet for kjøreplikt og behovsprøving.

E 1. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system med tilknytningsplikt til sentraler?

Vi er positive til tilknytningsplikten til sentraler.

E 2. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som en følge av at tilknytningsplikten til sentralene oppheves?

En oppheving av tilknytningsplikten vil gjøre det mye vanskeligere for kundene å få drosjetjenestene de etterspør.

G 1. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser du ved dagens system med regional regulering av antall sentraler og størrelse på sentralene?

Vi har ingen sterke synspunkter på dette.

G 2. Har dere forslag til andre måter å regulere dette på?

Nei.

4. Kontraktsmarkedet

A. I sammenheng med offentlig konkurranseutsetting har kontraktsmarkedet for drosjenæringen endret seg de siste årene.

1. Hvilke positive og/eller negative effekter har dere sett som følge av endringer i kontraktsmarkedet?

For drosjenæringen i utkantene, har det ført til alvorlige konsekvenser for enkelte drosjeeiere ved at de har tapt pasienttransport. For utkantdrosjene utgjør denne transporten en vesentlig del av omsetningen, og er med og sikrer at utkantkommuner har et drosjetilbud. Vi viser for øvrig til siste avsnitt av vårt svar til punkt B.

2. Har dere forslag til tiltak som kan bedre situasjonen i kontraktsmarkedet?

Fylkeskommunene bør overta innkjøp av anbudsutsatte transporttjenester også knyttet til helseforetakene. Dette vil gjøre det mulig for fylkeskommunene å se alle offentlige innkjøp av transporttjenester i sammenheng, og ta de nødvendige beslutningene for å sikre at utkantstrøk også i framtida kan ha drosjetjenester.



5. Prisstruktur

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system for prissetting i konkurranseutsatte områder?

Frislipp av løyver og nivå på takster hører nøye sammen. I de områdene der konkurransen i praksis er sluppet fri, har dette ført til dårligere drosjetilbud og betydelig høyere takster, altså det stikk motsatte av hensikten med frislippet.

B. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som følge av disse tiltakene:

- Innføring av makspris/prisregulering

NTF er prinsipiell tilhenger av prisregulering med enhetlige maksimaltakster innefor et løyveområde. Dette vil gi forutsigbare priser både for private og offentlige kjøpere av drosjetjenester. Om noen ønsker å legge seg under maksimaltakst, bør det være mulig å gjøre dette.

- Felles takstsystem med lik definisjon av tidsrom for dag-, kveld-, natt- og helgetakst

Det ønsker NTF.

- Lik starttakst

Det bør fastsettes en maksimal starttakst, men med muligheter for å legge seg under denne.

- Bedre tilgjengeliggjøring av priser

Dette bør gjøres i form av oppslag både på holdeplassene, i drosjene og på internett.

- Verktøy for sammenligning av priser

Innenfor hvert fylke bør det etableres et nettsted der kundene på enkelt vis kan orientere seg om prisene. Det bør utvikles applikasjoner for mobil og nettbrett der drosjeprisene enkelt kan sjekkes.

6. Kjøreområde

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens regulering av kjøreområde?

Prinsipielt mener vi at et løyve bør knyttes til et bestemt kjøreområde. Dette er en forutsetning for å sikre at kapasiteten på drosjetjenester korresponderer med transportbehovet i området. Regulering av kjøreområder må allikevel ikke



praktiseres så rigid at det ikke er mulig å flytte kapasitet mellom områdene når behov oppstår.

B. Har dere forslag til andre måter å regulere kjøreområdet på som etter din mening kan fungere bedre?

B. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som følge av at en regulering av kjøreområde oppheves?

Dette vil kunne få negative konsekvenser for drosjetilbudet i kommuner med en eller få drosjer som ligger i nærheten av større befolkningssentra. Disse drosjene vil da kunne trekke inn til disse befolkningssentrene på tidspunkter der etterspørselen er høyest.

7. Kjøreseddel og kompetanse

A: Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system for tildeling av kjøreseddel?

Vi er tilfredse med dagens ordning med at politiet utsteder kjøresedler. Det eneste alternativet til dette, kunne være Statens Vegvesen.

B. Hvem bør etter deres mening føre kontroll med tildeling av kjøreseddel?

De samme myndighetene som utsteder kjøreseddel.

C 1. Er dere fornøyd med dagens system for skolering av sjåførere?

NTF er ikke fornøyd med dagens skolering av drosjesjåførere. I de store byene, er kjentmannsprøve i praksis den eneste form for opplæring. Med dagens utvikling av navigeringsteknologi, er systemet med kjentmannsprøve i ferd med å gå ut på dato.

C 2. Hvis nei, har dere forslag til tiltak som kan heve sjåførenes kompetanse?

Det bør utvikles en sjåføropplæring som legger mye mer vekt på kjøreferdigheter, service, holdningsskaping samt trening i konfliktløsning.



8. Brudd på regelverk og retningslinjer – sanksjoner

A. Hvem bør etter deres mening ha mulighet til å sanksjonere løyvehavers brudd på:

1. vilkår for tildeling av løyve, herunder brudd på vilkår om kjøreplikt og kjøreområde

Den som utsteder løyve, bør også ha sanksjonsmulighetene. I en framtidig organisering av drosjemarkedet der sentralen ikke eies av løyvehaverne, kan det vurderes om sentralene skal ha sanksjonsmulighetene gjennom kontraktene som sentralen inngår med løyvehaverne.

2. vilkår for tildeling av kjøreseddel

NTF er enig i dagens vilkår med vandel og helse.

3. Andre retningslinjer, eks vedtekter for sentralenes virksomhet

Myndighetene bør lage retningslinjer for hvordan sentralenes virksomhet skal drives.

C. Er det etter deres mening nødvendig og/eller hensiktsmessig med en samordning av sanksjoneringsmyndighet?

Det bør være nasjonale retningslinjer utarbeidet av myndighetene som sikrer at sanksjoner utøves likt over hele landet

D. Har dere forslag til tiltak som kan bidra til et bedre system for sanksjonering?

Vi viser til vårt svar på 8.A.1.

Med hilsen

Norsk Transportarbeiderforbund


Roger Hansen
Forbundsleder


Bjørn Sandnes
Kommunikasjons- og
utredningsansvarlig