

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 28.02.17

Endringer i Yrkestransportloven – taxi

Det vises til høringsbrev og -notat datert 09.12.16 vedrørende forslag til endringer i Yrkestransportloven på taxi-siden. NHO Transport organiserer de største taxisentralene i Norge og har diskutert de foreslåtte endringer med disse medlemsbedriftene. Norgestaxi har imidlertid et avvikende syn på punkt tre i dette brevet og vil dermed sende separate høringskommentarer.

Forslagene til endringer er knyttet til tre hovedpunkt:

1. Samkjøring

Økt samkjøring gir en positiv miljøgevinst og reduserer presset på veikapasiteten, noe som gjør at plass frigjøres til kollektivtrafikken og annen nyttetransport. Det er dermed positivt at Departementet åpner for økt bruk av samkjøring, også på sporadisk basis. Det er også positivt at man etablerer klare regler for samkjøring og skaper et tydelig skille i forhold til løyvepliktig persontransport.

NHO Transport har imidlertid svært vanskelig for å se hvordan disse reglene skal håndheves og dermed hvordan etterlevelsen skal kontrolleres. Selv om prinsipper for kostnadsdeling er nøye spesifisert, er det svært vanskelig å kontrollere pengestrømmen mellom privatpersoner eller hvilke andre ytelser som gis utover lovgivers rammer. Det kan også til syvende og sist reises spørsmål om hvilke kostnader som skal deles på antall personer i bilen, og det bør dermed vurderes å la statens satser legges til grunn for kostnadsdelingen.

2. Aldersgrense

Øvre aldersgrense for å inneha løyve foreslås økt fra 70 til 75 år. NHO Transport støtter denne endringen fordi det er unaturlig å ha ulike aldersgrenser for løyve og kjøreseddel. I tillegg er det samfunnsøkonomisk riktig å stimulere arbeidstakere til å forbli yrkesaktive utover ordinær pensjonsalder. Det må dog understrekes at en heving av aldersgrensen kan medføre en lavere

sirkulasjon av løyver, noe som kan gjøre det mindre attraktivt for yngre sjåførere å starte eller forbli i taxi-bransjen.

3. Tilslutningsplikt og-rett

NHO Transport støtter også forslaget om å oppheve retten og plikten til å være tilknyttet en taxisentral. Denne endringen vil føre til bedre tjenester via økt konkurranse i markedet. For å rekruttere og beholde de beste løyvehaverne, må taxisentralene da måtte videreutvikle sin attraktivitet og tilbud overfor så vel løyvehavere som passasjerer. Løyvehaverne må på sin side yte en god service overfor passasjerene, tilfredsstillende konkrete kvalifikasjonskrav og lojalt følge opp forpliktelsene overfor taxisentralene for å få eller beholde tilknytningen til en attraktiv sentral.

Erfaringer fra Sverige viser imidlertid at opphevelse av tilslutningsplikten har skapt en egen gruppe av såkalte "friåkare", som opererer på siden av det organiserte markedet og dermed i en gråsoner. For å minimalisere slik virksomhet, bør det under visse omstendigheter være mulig å inndra løyvener til operatører uten sentraltilknytning.

På den annen side må løyvehavere med anledning til å operere fritt uten sentraltilknytning underlegges samme rapporteringskrav og sporingsmuligheter som det "regulerte" segmentet av markedet. Dette er nødvendig for å unngå skatte- og avgiftsunndragelser. I tillegg er registrering av turer og sporingsmuligheter nødvendig av hensyn til passasjerenes sikkerhet, og prisopplysninger må være lett tilgjengelig. Så lenge en løyvehaver er tilknyttet en sentral, kan misfornøyde passasjerer kanalisere eventuelle klager til den aktuelle taxisentralen. Dette vil selvsagt ikke være mulig så lenge løyvehavere opererer fritt, og det må dermed opprettes en uavhengig instans for behandling av klager på disse løyvehaverne. Denne funksjonen kan muligens ivaretas av dagens persontransportklagenemnda.

NHO Transport håper at disse kommentarene vil bli hensyntatt i den videre saksgangen. Skulle det være spørsmål til de ulike punkter, er det selvsagt bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange
Jon H. Stordrange

Administrerende direktør