



3. februar 2011

Drosjene:

Limet i kollektivtransporten



Mange fly-, tog- og busspassasjerer trenger drosje i én eller begge ender av reisen. Drosjene er limet i kollektivtrafikken. (Asker stasjon).



Innhold:

	Side
Våre politiske ønsker	4
Sammendrag.	5
1: Regulert næring – en samfunnskontrakt	6
2: Nøkkeltall for næringen	7
3: Konkurransen for enhver pris?	8
4: Lønnsomhet = seriøsitet	9
5: Drosjenæringen prioriterer miljø og sikkerhet	10
6: Omdømme – et felles ansvar	12
7: Drosjene er limet i kollektivtransporten	13
8: Om Norges Taxiforbund	14
<u>Vedlegg</u>	
1: Partiprogrammer og politikere om drosjenæringen	15
2: Rammeverket for drosjenæringen	17
3: Utspill og forslag fra NT til myndighetene	18

”Det verste vi kan oppleve er at det blir så stor overkapasitet at det ikke blir mulig å skaffe seg en anstendig inntekt i drosjeyrket. Det er jo reguleringens hensikt at vi skal klare det. Som motpost har samfunnet en 24 timers gratis beredskap som må være gull verdt”.
Leder i Norges Taxiforbund Tor Johannessen. (TAXI nr 1 2011).

Våre politiske ønsker

Norges Taxiforbund vil:

- at drosjenæringen oppfattes som en selvsagt del av kollektivtransporten.
- ha en mer helhetlig myndighetsutøvelse overfor næringen. Ta konsekvensene av valgt regime (regulert næring).
- ha sentrale retningslinjer for løyvepolitikken og konkurransepolitikken – like kriterier i alle fylker.
- ha samarbeid om en offensiv miljøpolitikk, som også ivaretar de funksjonelle kravene til drosjene.
- ha tilbakeført CO2-avgiftsfritaket for biler med utslipp inntil 160 gram pr km.
- ha krav til sentralene kombinert med økt styringsrett, - mulighet til sanksjoner mot uønskede aktører.
- ha obligatoriske krav til opplæring av eiere og sjåførere og bedre kontroll med at løyvekravene overholdes.

Sammendrag:

Regulert næring – en samfunnskontrakt

Drosjenæringens rammevilkår har utgangspunkt i en samfunnskontrakt der kjøreplikt knyttes til rettigheter. Offentlige avtaler må ta utgangspunkt i denne samfunnskontrakten og i erkjennelsen av drosjene som uunnværlig del av kollektivtransporten. Hvis ikke ødelegges balansen i samfunnskontrakten, og tilbudet kan falle bort mange steder og til ”ulønnsomme” tider.

For svært mange er drosjetransport en viktig del av det offentlige velferdstilbudet.

Et anstendig lønnsnivå for eiere og andre sjåfører er en kritisk faktor som påvirkes av politikken.

Nøkkeltall for næringen

Drosjene i Norge omsatte for ca 7,5 mrd kroner i 2009. 8.559 løver er fordelt på 5.923 løyvehavere som samarbeider gjennom 230 små og store sentraler. 25 prosent av passasjerene står for 88 prosent av turene. Hvert døgn kjøres i gjennomsnitt 94.000 drosjeturer, én hvert sekund.

Kjøring med passasjer opptar 41 prosent av tilbudt tid. Resten er venting uten lønn. Gjennomsnittlig timelønn for sjåfør er kr 140 mot 219 i industri og 216 i varehandel.

Konkurransen for enhver pris?

Taxinæringen i Norge har gjennom årene utviklet mange fortrinn, som kan trues dersom en ikke er oppmerksom på rammevilkårene. Myndighetene må se næringens rammebetingelser i et helhetlig lys, og ta konsekvensene av det valgte reguleringsregime. Dagens blanding av til dels motstridende politikk, gjør at konkurranse overfokuseres på bekostning av andre uttalte mål. Det er flere ulike drosjemarkeder. Økt konkurranse har i noen markeder gitt økte priser, ikke lavere.

Lønnsomhet = seriøsitet

Redusert lønnsomhet gir dårligere service, dårligere tilbud og flere useriøse utøvere, særlig fordi marginene er små. Drosjene skal være et selvsagt tilbud overalt, til enhver tid på døgnet. Men næringen kan ikke tas som en selvfølge. Dekningsplikten kan bare opprettholdes ved ”internsubsidiering”, slik at høytrafikk finansierer tilbud under lavtrafikk.

Drosjenæringen prioriterer miljø og sikkerhet

Norges Taxiforbund ønsker samarbeid om en offensiv miljøutvikling av næringen som også tar hensyn til funksjonelle krav til drosjene og til de faktiske tilbud av miljøvennlige løsninger. Ingen er tjent med at krav ikke kan møtes i praksis, men bare virker konkurransevridende, kostnadsdrivende og svekker sikkerheten.

Omdømme – et felles ansvar

Drosjenæringen har stolte og serviceorienterte utøvere, med godt omdømme i sine nærmiljøer. Myndigheter og næring bør samarbeide tett for å rette på forhold som bidrar til dårlig omdømme. Blant annet gjennom obligatoriske kvalifikasjonskrav til utøverne og bedre kontroll. Rammevilkårene er vesentlige for en seriøs næring og et godt omdømme.

Drosjene er limet i kollektivtransporten

Drosjene er en uunnværlig del av det kollektive transporttilbudet og – med sin fleksibilitet - helt vesentlig for et velfungerende kollektivt transporttilbud i hele landet. Rammevilkårene må ta utgangspunkt i dette. Arealbruken i byer og tettsteder kan reduseres betraktelig dersom de ulike fortrinn ved buss og taxi ble utnyttet optimalt i utforming av et helhetlig kollektivt transporttilbud.

Løyvepolitikken, sentrale retningslinjer

Behovsprøvingen praktiseres i dag ulikt fra fylke til fylke, og over tid forskjellig av det enkelte fylke. Det er behov for nasjonale retningslinjer for utøvelsen av behovsprøvingen for å gjøre denne forutsigbar for nye og gamle utøvere i næringen.

1: Regulert næring – en samfunnskontrakt

Reguleringene av drosjenæringen bygger på en samfunnskontrakt: Tilbud om drosje til alle døgnets tider, overalt (kjøreplikt i løyveområdet) – mot rammevilkår som gir et anstendig inntektsnivå i drosjeyrket. Samfunnet og næringen har felles interesse av, og ansvar for en seriøs næring. Balansen i samfunnskontrakten trues fordi ulike krav og rammer trekker i ulike retninger.

Tilbudet til befolkningen kan bare sikres ved en politikk som ivaretar alle hensyn: Tilgjengelighet, effektivitet, sikkerhet, pris, betalingsformer, anstendig lønnsnivå, kontroll, miljø, service og komfort.

Taxinæringens utfordringer kan oppsummeres slik:

- Ulike myndigheters krav trekker i ulike retninger. Det skapes tvil om grunnlaget for samfunnskontrakten – og dermed tilbudet til passasjerene.
- Distriktdrosjene trues av en til dels ulik konkurranse i skole- og pasienttransport som undergraver grunnlaget for kjøreplikt, og kan føre til bortfall av drosjetilbud mange steder.
- Drosjene i de større byene trues av overkapasitet og dårlig lønnsomhet, med påfølgende svekket kvalitet og seriøsitet. Timeprisen for utøverne blir uanstendig lav, hovedsakelig på grunn av mye ventetid.
- Liten kontroll med at løyvekrav og standardkrav følges.

Myndighetene har valgt en regulert næring som opprettholder kjøreplikt til alle døgnets tider overalt. Alternativet er fri konkurranse om de lønnsomme markedene, og å overlate det ulønnsomme til seg selv eller til offentlige subsidier.

Norges Taxiforbund mener at både samfunnet, kundene og næringen er best tjent med at samfunnskontrakten bibeholdes. Motstridende myndighetskrav forvirrer, og gir ikke gode resultater.

Uklarheter i lovverket:

NT vil redusere uforutsigbarheten som ligger i ulik politikk og stor grad av skjønnsutøvelse i fylkeskommunene, og vil fremme forslag om sentrale retningslinjer for behovsprøvingen og konkurransepolitikken. Konkurranse er i seg selv ikke et kriterium for skjønnsutøvelsen.

Samfunnsmessig effektivitet må fokuseres tydeligere i regelverket – i tråd med samfunnskontrakten. Økonomiske og beredskapsmessige konsekvenser må tas med når oppdrag settes ut på anbud. Konkurransevilkårene må være like.

Vi trenger en tydeligere lovgiver med instruksjonsmyndighet, slik at viktige bestemmelser ikke blir sovende i den praktiske hverdag. Løyvehaverne må kunne kontrolleres etter at løyve er gitt, slik at vandelskrav, kompetansekrav og økonomisk habilitet ikke bare gjelder ved tildeling. Det bør være kriterier for inndragning av løyver, alternative sanksjoner (bøter) dersom inndragning er en uforholdsmessig reaksjon.

Norges Taxiforbund har senest i møte med samferdselsministeren våren 2010 bedt om at det utarbeides minstekrav til drosjesentraler i yrkestransportlovgivningen, f eks i ny § 46 a. Kravene bør stilles av hensyn til publikums, sjåførs og eiers behov for gode sentraler.

Forbundet har også i mange år bedt om at det innføres obligatorisk opplæring/fagbrev for drosjeeiere og obligatorisk kurs for drosjesjåfører, men uten å ha blitt hørt. (Forslagene ble fremmet med læreplaner og pensum i brev til henholdsvis Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i november 2001. Gjentatt i 2007).

2: Nøkkeltall for næringen

Drosjenæringen hadde i 2009 en omsetning på 7,5 mrd kroner. Av dette utgjør offentlige oppdrag anslagsvis en tredel, fordelt på pasientreiser, skolekjøring, TT-transport og tjenestereiser.

Det er pr. desember 2010 i alt 8. 559 løyver, hvorav ca. 2.100 reserveløyver ¹⁾, fordelt på i alt 5.923 løyvehavere. (Noen har flere løyver). For hvert løyve kjøres i gjennomsnitt 71.880 km og omsettes for ca 870.000 kroner pr. år. 30 prosent av løyvene er i Oslo/Akershus.

Det utføres anslagsvis mellom 12.000 og 13.000 årsverk i næringen. Ca 5.500 enkeltmannsforetak samvirker gjennom 230 små og store sentraler.

I 2009 ble det kjørt 34 millioner turer med ca. 62 millioner passasjerer (1,8 pr tur). Det er 12 prosent nedgang fra 39 millioner turer i 2007.

Hvert døgn kjøres i gjennomsnitt ca 94.000 turer, eller en hvert sekund. Over 40.000 av turene kjøres i Oslo og Akershus.

Gjennomsnittsturen er på ca 11 km, tar 26 minutter, går i 26 km/t, og koster 220 kroner.

25 prosent av passasjerene står for 88 prosent av turene. Offentlig kjøring er grunnplanken i drosjenæringen i det meste av landet. Drosjene er en viktig del av velferdstilbudet til eldre, skolebarn, syke, funksjonshemmede og andre. Drosjene er den fleksible del av kollektivtilbudet.

Kjøringen med passasjer opptar 41 prosent av tilbudt tid. 59 prosent er altså ledig tid uten betaling til eier eller sjåfør.

Omsetning pr. time eks. mva var i 2009 beregnet til kr 335. Sjåførs lønn er i henhold til tariffen 42 prosent, som gir timepris på kr. 140,70. Mange vakter gir vesentlig lavere timepris. Industriarbeiders timelønn var samme år på kr 219. Ansatte i varehandelen tjente kr 216.

Kostnadsutviklingen fra 2009 til 2010 var på 3,07 prosent. Gjennomsnittlig takstøkning for hele næringen (skjuler geografiske forskjeller) var på 1,7 prosent.

¹⁾ **Reservedrosjer.**

Kapasitet ved høytidene er en utfordring for næringen. I den sammenheng er reserveløyvene og sentralenes disponering av dem helt avgjørende. NT vil advare mot å inndra reserveløyver. Vi anser også at det er ulovlig å inndra gitte løyver uten at vilkårene er brutt.

"De ulike regelsett griper inn i hverandre, men er etablert for å ivareta ulike formål som til en viss grad motvirker hverandre. Dette medfører at anbudsutsetting blir utfordrende for involverte aktører som har ulike interesser å ivareta".

Fra "Evaluering av pasientreiser 2004-2009", Helse Nord nov. 2010.

3: Konkurransen for enhver pris?

Taxinæringen i Norge har gjennom årene utviklet mange fortrinn, som kan trues dersom en ikke er oppmerksom på rammevilkårene:

- Enkeltmannsforetakenes samarbeid om sentralene har skapt kultur, sterk lokalkunnskap, stolthet og bedrifter på høyt nivå mht service, teknologi, sosiale hensyn, kompetanse, reservekapasitet, samordning, effektivitet.
- Løyvehavernes eierskap til sentralene er en verdi i seg selv med mange positive effekter.
- Drosjene og sentralen(e) har viktige funksjoner i alle lokalsamfunn, nødvendig for manges velferd i hverdagen.
- Næringen har utviklet et godt samspill med annen kollektivtrafikk. F eks terminaler og knutepunkt.
- Norsk taxinæring er fremst i verden mht teknologiutvikling. Det gjelder utstyr, bestillingsformer, betalingstjenester, logistikk. (Prøv å betale med kort i en tysk drosje).
- Næringen har ryddige forhold organisatorisk og avtalemessig, og en sterk kultur for å ta oppgjør med brudd på lover og regler.
- Maxi-taxi er et særnorsk, men sårbart tilbud i drosjenæringen. Spesielt viktig for funksjonshemmede.

Fra drosjenæringens synspunkt er samarbeid om sentraler en ubetinget fordel. Det sikrer en rasjonell og effektiv drift med høyt teknologisk nivå, god kundeservice og optimal trafikkstyring til alle døgnetstider i hele dekningsområdet.

Enkelte offentlige bestillere og konkurransemyndighetene uttrykker at dette samarbeidet er negativt, fordi det svekker konkurransen. Det blir derfor et mål å bryte opp det samarbeidet som er etablert, sette tak på eksisterende sentraler, og aktivt stimulere til å etablere nye gjennom løyvepolitikken. Målet med dette skal være å få ned kostnadene. Vel så ofte skjer det motsatte, og man kan få useriøse aktører i nye og små sentraler, som ikke er i stand til å ivareta dekningsplikten.

NT mener at konkurranse overfokuseres som mål. Andre viktige hensyn nedprioriteres, og priseffekten av stordriftsfordeler underkjennes. Prissettingen er i hovedsak kostnadsstyrt. Økt konkurranse om samme antall turer er prisdrivende.

NT er ikke imot konkurranseutsetting der det er grunnlag for konkurranse, men politikken må måles mot de faktiske resultater – både mht pris og andre konsekvenser. I de fleste kommuner er det ikke markert for flere sentraler. Hvis politikken skal brukes til å tvinge gjennom flere selskaper, må en ta skrittet fullt ut, og fristille næringen fra dekningsplikten.

Dekningsplikten kan bare opprettholdes ved ”internsubsidiering”, slik at høytrafikk finansierer tilbud under lavtrafikk. Ensidig prisfokus undergraver dette ved å åpne for at aktører kan skumme markedet for de lønnsomme tidene og turene, men velge bort de ulønnsomme.

Det er avgjørende at anbud i pasienttransporten deles opp slik at det er mulig for drosjenæringen i distriktene å delta i konkurransen. Helseforetakene må vurdere konsekvensene av at drosjene kan forsvinne helt dersom de fratras denne muligheten.

Sentralisering av sykehus tjenester og skoler har konsekvenser for transportbehovet i sektorene. En kan ikke forene lengre reiser med lavere kostnader. Helsereiser må ses som en del av helsetilbudet og ha en kvalitet som ikke gjør folk sykere. (Jfr rapport om stress under pasientreiser. Høgskolelektor Guri Bitnes Wiik, Høgskolen i Nord.Trøndelag.).

4: Lønnsomhet = seriøsitet

Drosjenæringens viktigste utfordring er lønnsomheten, som ligger til grunn for hele bransjens seriøsitet, kvalitet og omdømme.

De siste årene har vist betydelig nedgang i trafikken (se kap 2: nøkkeltall). Det er ikke grunnlag for å hevde at drosjetakstene har økt urimelig mye på grunn av monopol i mange markeder. Prisutviklingen følger tilsvarende i andre deler av transportnæringen, og ligger under kostnadsveksten. Enkelte mindre sentraler i spotmarkedet viser størst prisstigning når dieselpriisen vokser raskt.

Ca. 60 prosent av tilbudt tid brukes til venting på tur. Det fører til dårlig inntjening pr skift og tidvis svært lav timebetaling. Dette gir problemer med rekruttering, med å holde på sjåfører og generelt holde en høy standard. Yrket oppfattes av mange som lite attraktivt.

NT mener generelt at det ikke er behov for flere løyver. I mange distrikter er det problem å få besatt løyver, og enkelte løyvehavere gir opp hvis de mister pasienttransporten. Da forsvinner hele drosjetilbudet i områder der det heller ikke finnes et godt kollektivtilbud for øvrig.

Ikke bare pris

Kundens krav til drosjer handler om mye mer enn pris: Tilgjengelighet, framkommelighet, sikkerhet, komfort, pålitelighet, service, lokalkunnskap, miljø. Dernest pris, betalingsform, individuell tilpasning, markedsføring/rykte.

Ensidig prisfokus kan redusere andre og viktigere mål på en god drosjetjeneste, også for privatkunden. Press på pris betyr samtidig press mot to andre hensyn som er uttalt politisk viktige: Anstendig lønnsnivå og et dekkende tilbud av drosjetjenester. I noen tilfeller kan en nærme seg sosial dumping i deler av drosjemarkedet.

Uten kontrakter blir spotmarkedet for lite å leve av. Prisene stiger i spotmarkedet eller markeder med begrenset etterspørsel. Kortvarige kontraktsperioder skaper usikkerhet. Økt konkurranse fra nye, mindre sentraler har tidvis ført til økte priser, ikke lavere.

Priser, takster.

Drosjetakstene i Norge er maksimalprisregulert, men dette omfatter nå bare en liten del av markedet. Større byer med omegn ble unntatt fra år 2000, og dekker ca. 60 prosent av næringen. I de øvrige, regulerte, områdene utgjør kontraktmarkedet 60-90 prosent av omsetningen.

Dermed er bare ca 15 prosent faktisk prisregulert, men de regulerte prisene har betydelig innflytelse på prisdannelsen i andre markeder, som i anbud, forhandlinger og i uregulerte områder. (Jfr. vedlegg 2)

5: Drosjenæringen prioriterer miljø og sikkerhet

Norges Taxiforbund ønsker samarbeid om en offensiv miljøutvikling av næringen, som også tar hensyn til funksjonelle krav til drosjene og til de faktiske tilbud av miljøvennlige løsninger. Ingen er tjent med symbolkrav som bare virker konkurransevridende, kostnadsdrivende og som svekker sikkerheten for passasjerene.

Forslag som å kaste drosjene ut av kollektivfeltet og å diskriminere funksjonelle biler pga noe høyere utslipp, fremmer ikke miljøet. Forslag om å prioritere selskaper med ”miljøkonsept” (forslag fra byrådet i Oslo) betyr å la disse skumme fløten av trafikken, mens andre selskaper må ta mer krevende trafikk som å frakte funksjonshemmede, barnefamilier og passasjerer med mye bagasje. Miljøbiler er ikke nødvendigvis de mest trafikksikre.

Taxi skal gi sitt bidrag

Norges Taxiforbunds miljøstrategiplan har dette overordnede målet:

”Taxinæringen skal yte sitt bidrag til reduserte utslipp til vann, jord og luft. Bidraget ytes i et samspill mellom næringens utøvere (løyvehavere, sjåførere og sentraler), offentlige og private kunder, leverandører og myndigheter”.

Forbundet har de siste årene blant annet gjennomført disse tiltakene:

- Tilbud om Eco-driving-kurs, i samarbeid med Autoriserte trafikkskolers Landsforbund (ATL). (Gir 15 % reduksjon i drivstofforbruket).
- Utformet standardiserte bransjekrav i forbindelse med anbud.
- Utarbeidet vilkår for sertifisering av **Miljøfyrtårn** blant sentralene
- Kursing av miljøveiledere i næringen.

Synkende CO₂ utslipp fra drosjebiler

CO₂-utslipp fra nye drosjebiler er synkende (gram CO₂ pr km):

2007 og 2008: 190

2009: 176

2010: 158 (1.-3. kvartal)

En endring i bilparken fra 190 g/km til 150 g/km gir 20 prosent reduksjon i utslippene.

Engangsavgiften og funksjonelle krav

Drosjer skal ivareta et mangfold av kundebehov og er sjåførenes arbeidsplass. Drosjer skal ha høye krav til sikkerhet, kjøre døgnet rundt på alle slags veier, uansett vær- og føreforhold. Gjennomsnittlig kjører en drosje ca 80-90.000 km i året. Funksjonelle krav slår ut i valg av bilmodeller med noe kraftigere motorer, høyere vekt, automatgir og andre egenskaper som gjør det vanskelig å ligge under det nivå på CO₂-utslipp som avgiftsreglene i dag favoriserer (dvs. under 120 g CO₂ pr km).

Varetransport har bare 22 prosent CO₂-andel av engangsavgiften. Frakt av mennesker er viktigere enn frakt av varer.

Norges Taxiforbund (NT) mener at refusjon i engangsavgiftens CO₂-element for drosjebiler må gjeninnføres for taxier med CO₂-utslipp opp til 160 g pr km. Dette avgiftselementet utgjør ca 30.000 kroner pr bil.

Biler/minibusser med plass til rullestol koster etter endringen 70-100.000 kroner mer. Avgiften har ingen miljøeffekt, utover eventuelt å fjerne flere av disse kjøretøyene fra trafikken, og fra funksjonshemmede passasjerer som trenger dem.

Slike vedtak viser mangel på forståelse for drosjene som del av kollektivtrafikken. De blir behandlet som om de var privatbiler.

Sikre biler gir færre ulykker

Drosjene har en langt større reduksjon i ulykker de siste 20 år enn øvrig veitransport. Samtidig er alvorlighetsgraden ved ulykkene kraftig redusert. Avgiftspolitikken bør ikke stimulere kjøp av mindre sikre biler.

*Flere enn drosjenæringen har funksjonelle krav som må balanseres mot miljøhensyn:
(Aftenposten 11/10 2010):*



Stoltenberg har en BMW 760iL som statsministerbil. Den slipper ut 317g/km - før pansringen er tatt med. FOTO: MATTIS SANDBLAD

Her er regjeringens miljøbomber

Store og tunge biler blir enda dyrere, for å tvinge folk flest til å velge mer miljøvennlige biler. Selv kjører statsrådene rundt i miljøverstinger.

6: Omdømme – et felles ansvar

Drosjenæringens omdømme er en funksjon av hele næringens seriøsitet og dens evne til å yte gode tjenester og god service med lønnsomhet. Rammevilkårene er vesentlige i den sammenheng.

I en meningsmåling opptatt i uke 2, 2011, svarte 59 prosent at de har et godt eller svært godt inntrykk av taxinæringen der de bor. 32 svarte ”både og”. Bare 9 prosent har et dårlig inntrykk.

På spørsmål om hvor fornøyd de spurte var med sin siste drosjetur svarer hele 87 prosent positivt, 9 prosent ”både og”, mens 4 prosent var misfornøyd.

På spørsmålet ”Når brukte du drosje sist” svarte 17 prosent siste uke, 30 prosent siste måned, og 48 prosent lenger siden. De første tallene er nok høyere enn vanlig på grunn av nærheten til jule- og nyttårshelgen. 42 prosent sa de var svært fornøyd med siste tur, 45 prosent sa fornøyd – til sammen 87 prosent tilfredse kunder. 9 prosent svarte ”både og”, 3 prosent misfornøyd, en prosent svarte ”svært misfornøyd”.

De få som var misfornøyd med siste tur ble også spurt om årsaken. Her var det ventetid som kom høyest, foran service. Pris kom sist med bare fire personer av 1.000 spurte.

Det kjøres i gjennomsnitt 94.000 drosjeturer i døgnet, i hektiske perioder kanskje to-tre ganger så mange. Noen enkelt saker har bidratt til å svekke næringens omdømme. De kan måles i desimaler av promiller, men må likevel tas høyst alvorlig. NT har sterkt fokus på at drosjenæringen skal framstå med høy kvalitet i tjenestene og med høy etisk standard hos utøverne.

I samspill mellom myndigheter og næring gjennomføres nå tidenes største taksmeterutskifting, i forbindelse med ny taksmeterforskrift og overgang til parallelltakst.

NTs etiske regelverk forplikter medlemmene til å følge lover og regler. Sentralene stiller også stadig strengere krav til sine utøvere, og de ber myndighetene styrke kontrollene og luke ut løyvehavere som bryter vandelskravene. Taxiskolen (som drives av NT) bidrar til høy kvalitet hos dem som skal ha kjøreseddel, men NTs gjentatte krav om obligatorisk opplæring av sjåførere, er neglisjert.

Noen få graverende voldssaker har rammet drosjenæringen. NT støtter at voldsdømte sjåførere og løyvehavere fratras kjøreseddel og løyver. Generelt er vold mot sjåførere et vesentlig større problem enn motsatt. Av alle næringer har drosjene den høyeste andelen av berusede kunder i omsetningsøyeblikket. Ofte krangler passasjerene om betalingen. I ett tilfelle har en slik krangel endt i drap på drosjesjåføren.

Dårlige kunder:

Oversikt over nyhetssaker på nett i desember 2010 viser 58 tilfeller av dårlig oppførsel fra passasjerer mot drosjesjåførere, herav 14 med vold, fire av dem ran. I samme periode var det tre negative saker for sjåførere, alle om dårlig service.

7: Drosjene er limet i kollektivtransporten

Drosjene er - med sin fleksibilitet - en uunnværlig del av et velfungerende kollektivt transporttilbud i hele landet. Rammevilkårene må ta utgangspunkt i dette.

En stor del av taxiturene skjer i tilknytning til lengre reiser med andre transportmidler, som fly, bane, båt eller buss. Uten drosje som del av tilbudet, kunne mange ikke ha reist kollektivt.

Personbilen er kollektivtrafikkens konkurrent, i nesten alle reiserelasjoner. For å redusere avhengigheten av den, må man se på helheten i transporttilbudet. Taxi kan dekke individuelle behov på en annen måte enn resten av tilbudet. Av de kollektive transportmidler er taxi det eneste som tilbyr dør-til-dør-tilbud døgnet rundt og på alle offentlige veier.

Utfyllende rolle

Taxi utfyller øvrig kollektivtrafikk, når:

- Volumet er for lite til at man kan gi et tilbud med rutebuss el. Dette kan gjelde strekninger, områder og bestemte tidsperioder.
- Passasjer/kunde har krav til transport som rutetransport ikke klarer å tilfredsstille uten betydelige merkostnader.
 - Funksjonshemmede og eldre er betydelige brukere av taxi, i og utenfor TT-ordningen.
 - Vær og føreforhold skaper egne behov for dør-til-dør-transport
 - Bagasje og lignende er ofte argument for valg av taxi
 - Kunden stiller ofte krav om trygghet og komfort som de ikke får tilfredsstilt ved massetransport. Slike krav kan ofte være situasjonsbetinget (på vei til/fra lege, kvinner om natten osv) hvor den individuelle service teller mye.
- I organisert samtrafikk vil taxi representere en utvidelse av tilbudet fra øvrige transportmidler. Ulike former for matetilbud og billettsamarbeid mellom taxi og ekspressbuss eller tog finnes flere steder. Taxi kjører ofte skolebarn i underentreprise for ruteselskap.
- Taxi utgjør en nødvendig reservekapasitet for trafikkavvikling, når øvrige kollektive transportmidler har driftsproblemer. Større kollektivtrafikksselskaper har reisegarantiordning basert på taxibruk i slike tilfeller.

Taxi er arealbesparende

Som transportmiddel er taxi arealeffektiv. Dersom all taxitrafikk fra 60 oppstillingsplasser på en flyplass erstattes med personbiltrafikk, ville det kreve 4.000 langtids parkeringsplasser.

I byer og tettsteder benyttes store arealer til parkering for tjenestebiler og privatbiler de ansatte bruker til/fra arbeid. Arealbruken kan reduseres betraktelig dersom de ulike fortrinn ved buss og taxi ble utnyttet optimalt i utforming av et helhetlig kollektivt transporttilbud.

”Drosjen var der”:

I desember 2010 var det 37 nyhetssaker på nett der drosjer var viktige problemløsere for andre. 17 ved stans i annen kollektivtrafikk som drosjene tok over, 7 saker hvor drosjer assisterte politiet, 13 saker hvor drosjesjåfører bidro til å hjelpe personer i nød, to varsler om trafikkfare.

9: Om Norges Taxiforbund

Norges Taxiforbund (NT) er drosjeeiernes (løyvehavernes) interesseorganisasjon og ble stiftet i 1919. I dag har forbundet 4.627 medlemmer, ca. 78 prosent av alle løyvehavere. Forbundet gjennomfører en vervekampanje i 2011, spesielt rettet mot nye løyvehavere og nye sentraler. Gjennomsnittsalderen blant medlemmene er 50,4 år. 9, 6 prosent er kvinner.

NTs formål er formulert i vedtektenes § 1:

”Norges Taxiforbund (NT) er en bransjeorganisasjon som skal ivareta taxinæringens interesser gjennom å styrke bransjens rammebetingelser og omdømme.

NT skal være en medlems- og arbeidsgiverorganisasjon med formål å sikre medlemmenes politiske, økonomiske, faglige og organisasjonsmessige interesser.

NT kan samarbeide med tilsvarende organisasjoner og sammenslutninger”.

Fra forbundets ”Visjon for taxinæringen”:

”Norsk taxinæring skal fremstå som en seriøs bransje med høyt aktede og tilfredse utøvere som tilbyr effektiv, komfortabel, sikker og miljøvennlig persontransport med høy kvalitet i sitt lokalmiljø”.

Norges Taxiforbunds høyeste organ er landsmøtet, som holdes hvert annet år. Det er fylkesorganisasjon i alle fylker pluss Bergen. Sentralstyret består av forbundsleder Tor Johannessen, Bergen, nestleder Knut Thomassen, Finnmark, Øystein Trevland, Vestfold, Lars Chr. Kvisten, Hedmark, Rune Lian, Oslo, Bente Stokkeland, Vest-Agder, Roger Kjønstad, Nord-Trøndelag. Fast møtende varamedlemmer er Arve Halvorsen, Bergen og Sajjad Hussain Naqvi, Oslo. Neste landsmøte holdes i september 2011.

Taxisentralene blir stadig viktigere og mer profesjonelle aktører i næringen. For å integrere disse i forbundet, ble Forum for taxisentraler stiftet i oktober 2010. Leder er Jan Valeur, direktør i Bergen Taxi.

Forbundet driver også **Taxiskolen**, som er sentral i kursvirksomhet for medlemmene og i opplæring av nye sjåførere og løyvehavere. Hovedvirksomheten er gjennomføring av kjennsprøven for Oslo og Akershus.

Administrasjonen ledes av kst. direktør Wiggo Korsnes og består av 15 ansatte på ulike fagområder. Forbundets kontor ligger på Helsefyr i Oslo.

Forbundets strategiplan fokuserer på temaene rammebetingelser, omdømme, taxi som del av kollektivtrafikken, tilslutningen til forbundet, organisasjonsutvikling, faglige tilbud til medlemmene og medlemstilbud (leverandøravtaler).

Forbundet er sterkt engasjert i **miljøutvikling** av næringen, **trafikksikkerhet** og **vegpolitikk**. Forbundet er med i en rekke samarbeidsfora og -organisasjoner innen veg og trafikk.

Vedlegg 1:

Partiprogrammer (2009-2013) og politikere om drosjenæringen

Arbeiderpartiet:

Arbeiderpartiet vil:

- se syketransport og drosjetilbud og evt. andre transporttilbud i distriktene i sammenheng for å sikre et godt tilbud.

Fremskrittspartiet:

"For å imøtekomme nye krav til kollektivtransport ønskes en fleksibel og brukervennlig modell hvor både båt, fly, tog/sporveier, buss og drosje brukes ut fra et samlet behov i befolkningen".

Frp vil: - Avskaffe alle løyveordninger innen transportsektoren.

Sosialistisk Venstreparti:

"Rimelig pris sammen med god frekvens og fleksibilitet er grunnleggende for et godt kollektivtilbud".

Senterpartiet:

Sp vil: "Prioritere kollektivtilbudet, buss og bane, i tettbygde strøk og samordne og styrkje kollektivtilbudet i distrikta gjennom bedre samordning og styrking av buss-, båt- og drosjetenestene".

Venstre:

Venstre vil: "Sette strenge miljøkrav til kjøretøy i offentlige anbud, drosjekonsesjoner og i kjøregodtgjørings- og firmabilordninger".

Hva har politikere sagt om og til drosjenæringen?

Tor Arne Strøm (A): "Jeg er klar over at uten taxi stopper Norge. Taxi er en viktig del av det samlede transporttilbudet". (Taxi nr 10 2009).

Marianne Aasen (A), også styremedlem i Asker & Bærum Taxi: "Mange mener mye om taxi, men få kjenner de kronglete rammebetingelsene næringen arbeider under. ... Taxisentralene har i dag for få virkemidler overfor de få taxieierne som ødelegger for de mange. Taxi faller liksom mellom mange stoler. Jeg tror det i framtiden blir viktig at taxi defineres som en del av kollektivtransporten, og får sine egne rammebetingelser på linje med for eksempel buss- og lastebilnæringen. Vi må få en egen drosjepolitikk i dette landet". (Taxi nr 10/2008).

Øyvind Halleråker (H) og Hallgeir Langeland (SV): Positive til NTs utspill om flere kontroller og endret forskrift som kan frata løyver etter økonomisk kriminalitet (Taxi nr 5/2007).

Langeland: "Jeg synes dette er et meget positivt initiativ. Vi må rett og slett få vekk de aktørene som ødelegger for flertallet i drosjenæringen, som undergraver sentrale kjøreregler i det norske velferdssamfunnet".

Halleraker: "Det er veldig positivt at næringen tar initiativ til å få bukt med dette. Høyre er innstilt på å støtte en endring i loven eller forskriften".

Borghild Tenden (V): "Ingen har nok sett konsekvensene for de distriktdrosjene som har tapt i anbudsrundene. Dette er en samfunnsøkonomisk situasjon vi må se nærmere på. For jeg vet hvor viktig dette transporttilbudet er ute i distriktene, ikke minst for eldre, uføre eller syke mennesker". "Vi må se politiske saker i sammenheng, se de positive og eventuelt negative konsekvenser politiske vedtak får". (Taxi nr 2/2010)

Bendik Harald Arnesen (A): "Nå må alle gode krefter slå seg sammen og gi distriktdrosjene mulighet for å overleve. Dette er et viktig transporttilbud som vi må og skal ha". (Taxi nr 2/2010)

Eirin Faldet (A) på seminar hos NT region sør: "Regjeringen anser taxi som en del av det kollektive tilbudet". "Uten taxi stopper Norge". "Lønnsomheten i taxinæringen må heves, folk skal kunne leve av på kjøre taxi under anstendige forhold". (Taxi nr 1/2006),

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) hos NT avd Rogaland:
"Taxinæringen er pr definisjon en del av kollektivtilbudet. Ingen tvil om det".
Uaktuelt med avgift for oppstilling av taxi på flyplassene i Norge. (Taxi nr 9/2010)

Bård Hoksrud (Frp) (Nasjonen 1/12-2010): "Drosjene er en svært viktig del av kollektivtilbudet i distriktene og må reddes". "Fremskrittspartiet vil blant annet ha en ny gjennomgang av helseforetakenes anbudskriterier, slik at flere distriktdrosjer kan få avtaler om sykehuskjøring". "Myndighetene må spille mye mer på lag med drosjenæringa i framtida".
"I festtaler om kollektivtilbud er det kun bussruter og jernbaner som gjelder, mens drosjene blir glemt".

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) (Nasjonen 23/12-2010): "Eit godt drosjetilbod i distrikta er viktig både for Samferdsledepartementet og Helsedepartementet. Eg har teke kontakt med helseministeren, fordi me må i samarbeid sjå på korleis vi både kan få til ein meir fleksibel pasienttransport og samstundes styrke grunnlaget for distriktdrosjane".

Rune Gerhardsen (Oslo Ap) i DN 6/1 2011. "Vi ønsker jo at folk her i landet skal ha en anstendig lønn gjennom et ordinært arbeid med ordinær arbeidstid. Det er en luksus vi i dag ikke unner taxisjåfører. De må opp i 12-14 timer for å oppnå samme inntekt som de for ti år siden oppnådde på en vanlig åttetimersdag".

Vedlegg 2:

Rammeverket for drosjenæringen

Bevillingsplikten for drosjer ble innført i 1946. I Samferdselsloven av 1976 het det blant annet: *”Foremålet med denne lova er, som ledd i den allmenne samfunnspolitikken, å fremje eit transporttilbod til ulike trafikkantgrupper i ulike deler av landet”.*

I dag reguleres drosjenæringen i Yrkestransportloven av 2002, med tilhørende forskrift. Loven er fortsatt uttrykk for en samfunnskontrakt med plikter og rettigheter.

Tildeling av drosjeløyve krever ansiennitet som sjåfør, god vandel, økonomisk evne og faglig kompetanse. Tildelt drosjeløyve medfører plikt til å ha drosje som hovedervert, til å være tilknyttet sentral der det er slike, ha fast stasjoningssted, kjøreplikt i henhold til vaktplan, med videre. Det stilles krav til utstyr, uniform, kurs. Sentralene har i tillegg egne krav, herunder taushetserklæring.

Taxinæringens rammevilkår påvirkes av ulike myndigheter, som dels drar i ulike retninger: Fylkeskommunene (med ulike tolkninger), Samferdselsdepartementet, Helseforetakene, Konkurransetilsynet.

Myndighetsutøvelsen er dels lovgivende og utøvende, dels instruerende og fortolkende, dels synsende. Utviklingen har gradvis gått i fragmenterende retning.

Her er noen milepæler:

- Samferdselsloven 1976
- Løyvemyndighet til fylkeskommunene 1981
- Konkurrerende sentraler/behovsprøving 1993-98 (?)
- Delvis opphevet prisregulering 2000
- Kvalifikasjonskrav 2002
- Yrkestransportloven 2003
- Konkurranseloven 2004
- Anbud i offentlige anskaffelser 2004
- Justerplikt for taksameter 2010-2011
- Prisinformasjon og parallelltakst 2011

Prisregulering.

Drosjetakstene i Norge er i prinsippet maksimalprisregulert, men dette omfatter nå bare en liten del av markedet. Konkurransetilsynet fastsetter maksimalpriser ved forskrift. De gjeldende priser ble iverksatt fra 8. april 2009.

Følgende områder er unntatt fra prisreguleringene: Oslo, Akershus, Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum, Trondheim, Bergen, Askøy, Fjell, Sund, Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla

Disse unntaksområdene dekker ca. 60 prosent av næringen. I de øvrige, regulerte, områdene utgjør kontraktmarkedet 60-90 prosent av omsetningen. Dermed er bare ca 15 prosent faktisk prisregulert, men de regulerte prisene har betydelig innflytelse på prisdannelsen i andre markeder, som i anbud, forhandlinger og i uregulerte områder.

Vedlegg 3

Utspill og forslag fra NT til myndighetene:

1/11-2001 Til vegdirektoratet/kopi SD om obligatorisk kurs for sjåførere, med pensumforslag.

2/11-2001 Brev til Samferdselsdepartementet om obligatorisk opplæring/fagbrev for drosjeeiere. Forslag til pensum.

15/6 2007: "Arbeidsgruppe for drosjevirkosomhet i Oslo, konklusjoner og anbefalinger". Bredt sammensatt. 9 forslag til tiltak:

- Styrkede krav for å opprette og drive sentraler i Oslo og Akershus. (Gjennom vedlagt forslag til revidert drosjereglement for begge fylker).
- Opplysnings- og meldeplikt for politi og skattemyndighet til løyvemyndighet. Endring i Yrkestransportloven.
- Pålegg om kurs fra sentralene før kjøreseddel.
- Tidsbegrenset løyve (10 år), vandelsattest hvert 5. år.
- Forsøk med flerbilseiere.
- Objektive kriterier/mekanisk regulering av antall løyver. Krever god statistikk først.
- Rådgivende organ for næringen i Oslo og Akershus.
- Differensierte sanksjoner – dagsbøter, inndragning av tillatelse til å drive sentral, løyve, kjøreseddel – tidsbegrenset eller permanent.
- Kontrollorgan for næringen. I reglementet, må utredes nærmere.

5/7 2007. "Forslag til kompetansekrav for nye taxisjåførere". Søknad om å få formalisert minimumskrav til opplæring for å få kjøreseddel.

19/9 2007: Brev til statsrådene Navarsete og Storberget om tiltak overfor utøvere som brytervilkårene for løyve og/eller ikke tilfredsstillende vandelskrav for kjøreseddel med mer: Bl.a.:

- Oftere vandelsattest (enn 10 år)
- Mulighet for sentralene til å utestenge aktører
- Lettere kontroll hvis mulig å organisere løyvebedrift som AS
- Endret yrkestransportlov og forskrift, slik at næringen gis mulighet til selv å rydde opp. Makteløse i dag.
- Ber om møte.

8/10 2007: Møte med samferdselsminister Navarsete og justisminister Storberget. NTs initiativ, hensikt felles tiltak mot ulovligheter i næringen. Fra referatet:

NT:

- Politiet må varsle løyvemyndighet og sentral ved kjøring uten seddel
- Krystallklare forskrifter som gjør det lettere å frata løyve.
- Dep må pålegge forvaltningen å bruke eksisterende regelverk
- Dep må pålegge strengere praksis fra løyvemyndighetene.
- Kontroller må foretas om kveldene.
- Justérvesenet må inn i bildet.
- Konkl. NT: Lovverket må brukes, strengere praksis.

Storberget:

- Åpenbart med kontroller - preventiv effekt
- Følge pengestrømmer
- Oftere vandelsvurderinger, "vasking" mot andre registre.
- Bedre informasjonsflyt og samarbeid mellom etatene.

Navarsete:

- Bedre informasjon mellom etatene

- Dep skal se på reglene og stramme opp praksis. Forutsetter raskere infoflyt.
- Synlig ID-kort i bilen – inn i forskriftene.
- Alt dette høyt på deps dagsorden.

Begge statsrådene ønsket senere møte for oppdatering. Storberget ville ta initiativ til møte når de har forslag til endringer, men har åpen dør også ellers.

13/11 2007: Interpellasjonsdebatt i Stortinget. Hans Olav Syversen (Kr.F). Statsråd Navarsete i sluttinnlegget: *”Alt dette handlar om manglande kontroll, det handlar om manglande kommunikasjon på grunn av teieplikta, og det handlar om manglande handheving frå løyvestyresmakta. Det arbeidar me no med”*.

16/1 2008: Høring i Stortingens Transport- og kommunikasjonskomité om ”Tiltak for å bekjempe juks, svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen”. Ref. til arbeidsgruppen. Notat fra NT:

- Lagrings- og rapporteringsplikt for sentralene (krever lovendring),
- Justervesenet – godkjenningsordning.
- Lovendring som gir politi og skattemyndigheter meldeplikt til løyvemyndigheter.
- Rådgivende organ i næringen – for Oslo og Akershus.
- Tilknytningsplikt til drosjesentral.
- Minimum for sentraler, 100 biler i Oslo, 40 i Akershus.
- Vurderes om drosjeeier selv skal kunne velge sentral.
- Felles kontrollkorps med rapporteringsplikt.
- Bransjestandard.
- Strenge krav til etablering og drift av nye sentraler.
- Forsøk med flerbilseiere. – prøveperiode med f eks 3-5 løyver.

Vår 2010: Krav til drosjesentraler. Notat til Oslo kommune. NT ber om at det innføres minstekrav til sentraler, gjennom forskriften til Yrkestransportloven, f eks ny § 46 A.

15/10 2010: NTs høringsuttalelse til forslaget om ny drosjeforskrift for Oslo kommune.

Forslag:

- Felles rådgivende utvalg som kan se på løyvepolitikk i regional sammenheng. Mønster fra København.
- Tak på løyvetallet for hele området. 1600 i Oslo inntil videre (dagens tall)
- Skuffet over manglende lovhjemler, ikke tatt hensyn til tidligere innvendinger.
- Tvilsom redigeringsteknikk.
- Skuffet over mangel på dialog med Akershus og dep i utarbeidelsen.
- Forutsetter godkjenning av SD.
- Felles kjøreområde har åpnet for omgåelse av dekningsplikt og stasjoneringssted. Disse bestemmelsene nevnes ikke i saken.
- Prisene i drosjemarkedet er relatert til kostnadene i bransjen. Ingen ekstrem økning.
- En del problemer knyttet til små sentraler. NT ønsker sanering av antallet for å få en virksom konkurranse.
- ”Miljøkonsept” er vagt og tvilsomt som grunnlag for løyver og som miljøtiltak.
- Overser betydningen av reserveløyvene. Ikke hjemmel for å inndra dem.
- Løyvemyndighetenes datainnhenting må være begrenset, unngå dobbelrapportering og tvil om fordeling av myndighet og ansvar.

15/10 2010: NT/Taxiskolen ber om møte med Næringssetaten i Oslo om drosjeforskriften, spes paragrafene 31, 32 og 42. Problemer: Løyve i Akershus, men kjøring i Oslo. Voksende problem at drosjer føres av ikke kvalifiserte sjåførere. Kontroll må på plass. (Møtet er ikke holdt).

