



# Representantforslag 77 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik

Dokument 8:77 S (2010–2011)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen

Til Stortinget

### Bakgrunn

Taxinæringen er en svært detaljregulert bransje, der lokale myndigheter gjennom behovsprøving bestemmer hvor mange taxier det skal være forskjellige steder i landet. Dette ville ha vært helt utenkelig i de fleste andre bransjer, og det finnes for eksempel ingen instans som regulerer antall butikker eller spisesteder. Forslagsstillerne er generelt skeptiske til detaljregulering av næringsvirksomhet. Et fritt marked forutsetter fri nyetablering, og unødvendige og byråkratiske barrierer mot økt kapasitet innenfor blant annet taximarkedet bør reduseres til et minimum.

Kravet om tallfesting av antall drosjeløyver fører til en unødvendig politisk debatt mellom dem som ønsker å ivareta drosjeeierens interesser av å ha færrest mulig konkurrenter på veiene, og dem som ønsker at forbrukerne i størst mulig grad skal ha tilgang til drosjer med kort ventetid hele døgnet. Kravet om at løyvemyndigheten fastsetter antall løyver i hvert løyvedistrikt finnes i § 37 i forskrift til yrkestransportloven. Selve kravet om løyve for å drive persontransport mot vederlag står i yrkestransportloven § 4. Yrkestransportforskriftens § 3 slår fast at fylkeskommunen er løyvemyndighet, men § 37 slår fast at kommunen er et løyvedistrikt dersom løyvemyndigheten/fylket ikke treffer annet vedtak. Del 3 i forskriften utdyper begrepet drosjeløyve (§§ 43-53). Yrkestransportloven og forskriften følges opp av detaljerte lo-

kale drosjeforskrifter, for eksempel sendte Oslo kommune et revidert forslag til ny drosjeforskrift på høring 4. november 2010.

Forslagsstillerne mener dagens regelverk for drosjenæringen for lengst har gått ut på dato, og at drosjenæringen nå er overmoden for en omfattende reform. Taxivirksomheten må bringes inn i den moderne tid med reformer som sørger for nytenkning og konkurranse i næringen. Forslagsstillerne vil fjerne ansiennitetslistene – som bestemmer når en drosjesjåfør kan bli drosjeeier – og vil også ha slutt på at kommunen skal bestemme hvor mange drosjer det skal være.

På bakgrunn av Oslo kommunes høring om ny drosjeforskrift (drosjereglement), er det i samråd med Samferdselsdepartementet igangsatt et arbeid for å vurdere konkrete endringer i yrkestransportloven slik at kommunen selv kan føre kontroll med løyvepliktig transport i løyvedistriktet. Forslagsstillerne ønsker å utvide dette arbeidet slik at man også ser på større reformer og endringer i lovverket som sørger for at norske kommuner selv kan være kontrollmyndighet for næringen. Kommunen må selv kunne følge opp at det er synlig prisinformasjon i bil og på holdeplasser, at kundene skal være forsikret om at sjåføren i bilen faktisk er riktig sjåfør, at kundene skal føle seg trygge og kunne ha valgfriheten til å velge den sjåføren, den bilen, eller den drosjesentralen de selv vil. Kundene skal være trygge på at den enkelte kommune sørger for kontroll av sentralene og tett oppfølging og kontroll med løyvehavere og sjåførere, slik at drosjetilbudet oppleves som ryddig, og er et trygt og sikkert transporttilbud. Det bør være et minimumskrav om at sjåføren behersker forståelig norsk og har bestått kjentmannsprøve. Dersom det oppstår uregelmessigheter, skal kommunen ha rett til å inndra løyvet.

Drosjer er svært viktige når det gjelder helsetransport, ikke minst i Distrikts-Norge der det ofte er store avstander. Forslagsstillerne mener at ordningen med anbud må videreføres, og at pasientenes fleksibilitet og behov må prioriteres sterkt i anbudskriteriene. Pasienttransport må ha pasientenes behov som grunnplanke. Dette vil i mange tilfeller favorisere taxi fremfor andre løsninger som buss. Pasienttransport bør finansieres direkte fra folketrygden og ikke gjennom de regionale helseforetakene. Forslagsstillerne vil for øvrig vise til at drosjenæringen er svært viktig for transporttjenesten for forflytningshemmede, dvs. TT-ordningen. Forslagsstillerne viser i den forbindelse til sitt representantforslag Dokument 8:30 S (2010–2011) om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene. Nok løyver er dessuten en forutsetning, og et viktig element, for myndighetenes mulighet til å kunne bruke drosjer til TT-transport og helsetransport.

Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiets og Høyres medlemmer av kommunal- og forvaltningskomiteen tok opp spørsmålet om reguleringen av drosjenæringen i Innst. S. nr. 166 (2006–2007) i forbindelse med den såkalte regionsreformen. Den felles merknaden lød som følger:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er skeptiske til statlig detaljregulering av næringsvirksomhet, og mener at kommunene bør ha ansvaret for drosjekonsesjoner i den grad man i det hele tatt skal ha en konsesjonsordning. Hvis én kommune har en restriktiv holdning med tanke på drosjekonsesjoner, bør dette kunne oppveies av at nabokommunen gjør det motsatte. Et fritt marked forutsetter fri nyetablering, og unødvendige og byråkratiske barrierer mot økt kapasitet på tilbudssiden bør, etter disse medlemmers mening, reduseres til et minimum.»

## Forslag

Forslagsstillerne mener det er på høy tid å frigjøre drosjebransjen og forbrukerne av drosjetjenester fra dagens omfattende byråkratiske løsninger, som blant annet tallfestingen av antall løyver, og fremmer på denne bakgrunn følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag til endret lov- og regelverk for drosjenæringen med vekt på avregulering og effektiv kontroll.

1. februar 2011