

Samferdselsdepartementet  
Kollektivtransport- og baneavdelingen

Deres ref: 18/1690-

Oslo 3.januar 2019

## **Høringsvar - endringer i drosjereguleringen - opphevingen av behovsprøvinger mv.**

Vi viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementets brev av 1. oktober 2018, og takker for utsatt innsending av høringsvar.

SAFO er en paraplyorganisasjon for Norges Handikapforbund (NHF), Norsk Forbund for Utviklingshemmede (NFU) og Foreningen Norges Døvblinde (FNDB). SAFO arbeider for likestilling og likeverd for mennesker med funksjonsnedsettelse, med lik rett til deltakelse i samfunnet.

### **Norges forpliktelser**

Et tilfredsstillende transporttilbud er en forutsetning for å delta i samfunnet, i utdanning, i arbeid og på fritiden. Et likeverdig transporttilbud for alle er derfor viktig for å nå et likestilt samfunn. Norge ratifiserte i 2013 FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD). Artikkel 9 omtaler tilgjengelighet, og tilgang til blant annet transport, både i byene og i distriktene. Likestillings- og diskrimineringsloven pålegger videre offentlige myndigheter å arbeide aktivt for likestilling, og Regjeringens strategi for likestilling av mennesker med nedsatt funksjonsevne for perioden 2020 – 2030, legger strategi for realisering av likestilling for funksjonshemmede. Dette er ramme for samferdselspolitikken. Det er nødvendig å sikre en drosjepolitikk som fører til et godt og forutsigbart drosjetilbud i hele landet. Alle mennesker må ha samme mulighet til å benytte drosjetransport og til samme pris, uavhengig av funksjonsevne

### **Konsekvenser for personer med funksjonsnedsettelse må utredes**

Slik vi ser det, vil forslagene til endringer ha konsekvenser for personer med funksjonsnedsettelse, og at konsekvensene må utredet tilstrekkelig før endringer innføres. SAFO mener at drosjepolitikken må utvikles, ikke avreguleres.

## Konsekvenser for passasjerer med funksjonsnedsettelse

- **Færre biler som kan frakte passasjerer i rullestol**

Det er etter vår vurdering sannsynlig at endringsforslag vil redusere antall biler som kan frakte passasjerer i rullestol, og føre til et dårligere transporttilbud. Både store og små biler brukes i dag til bestillingstransport, pasientreiser, TT-reiser, skolekjøring, arbeidskjøring og reiser til ordinær takst. Norges Handikapforbund melder om at det oppleves stor usikkerhet rundt store drosjer i distriktene. Det meldes om at mange steder kun har en bil tilgjengelig der passasjerer kan sitte i egen rullestol under reise. Dette blir et sårbart tilbud. For drosjeeiere er det en risiko å investere i stor bil dersom det ikke er trygghet for inntjening.

Dersom kravet til universell utforming på biler med færre enn 9 seter fjernes, vil det medføre at færre vil investere i biler som kan kjøre personer i rullestol og at denne type biler som er innrettet for transport av personer i egen rullestol vil forsvinne fra markedet. Det vil være mer lønnsomt å investere i små biler. Selv om det kan stilles krav om universell utforming i enerettavtalene og kontraktkjøring så er man fortsatt avhengig av at noen har slikt materiell å tilby.

- **Tryggheten for passasjerene**

For mange er det stor trygghet i å ha faste sjåførere som har erfaring og kjennskap til passasjerene. Dette er spesielt viktig for passasjerer som selv ikke er i stand til å uttrykke sine behov. En fragmentert bransje med flere aktører og mye utskiftninger av sjåførere, vil være utfordrende for mange. Hvis drosjeyrket ikke lenger skal være hovederhverv, og begrensingen på antall løyver oppheves, vil det bli langt flere deltidssjåførere. Vi deler arbeidstakerorganisasjonenes bekymring for at sosial dumping og lavere status for yrket, kan gå utover service og sikkerhet til passasjerene.

I dag er det mulig å gi tilbakemelding til drosjesentralene ved avvik og mangelfull service. Å fjerne kravet om å være tilknyttet et drosjesentral vil gjøre oppfølging og kvalitetssikring langt verre. Vi er også bekymret for sikkerheten til passasjerene når kontrollmekanismene som ligger i tilknytningen til drosjesentralene svekkes. Alle som driver persontransport må ha kontrollsystemer som kan fange opp avvik.

Vi støtter forslaget om fagkompetansekrav til fører. Vi mener det må kreves vandelsattest av alle sjåførere, opplæring i førstehjelp, tilfredsstillende språkkunnskaper og kunnskap om sikring av f.eks. rullestoler i bil. Vi anbefaler at funksjonshemmedes organisasjoner tas med på råd i utarbeidelsen av innholdet i kompetansekravet.

Vi setter et spørsmålsteget ved å gi dispensasjon fra kravet om taxameter. Taxameter gir seriøsitet og trygghet som vi mener at vanskelig kan erstattes av teknologinøytrale løsninger. Vi frykter større feilbruk og i verste fall misbruk på ordninger som pasientreiser og TT. Det er avgjørende at TT-kort kan benyttes i

samtlig drosjer. Sammenhengen med andre, offentlige ordninger må vektlegges under behandlingen av innstillingen fra arbeidsgruppen som utreder muligheten for å erstatte dagens taksameter med teknologinøytrale funksjonskrav.

- **Universell utforming**

Departementet foreslår å ikke videreføre et særskilt løyve for transport for funksjonshemmede og heller ikke stille krav om universell utforming til alle drosjer. Til sistnevnte henvises det til at dette skal tas opp til vurdering på et senere tidspunkt og at et generelt krav om universell utforming er mulig, men ikke rasjonelt ut fra et økonomisk synspunkt.

Vi undrer oss over argumentet om at universell utforming av drosjene ikke er rasjonelt. Norges Handikapforbunds erfaring er at tilgangen på universelt utformede drosjer i flere andre byer, som London og Helsinki, er godt, med kombinasjonsbiler med f.eks. fleksible seteløsninger. Vi forventer at slike løsninger utredes også for det norske markedet.

Konsekvensene av departementets forslag, med tanke på transporttilbudet for funksjonshemmede, vil bli store. Det å skulle løse de utfordringene de vil skape på et senere tidspunkt, vil bli komplisert og fordyrende. Vi forventer at departementet tar aktivt stilling til hvordan sikre et godt tilbud av drosjer som kan frakte passasjerer i rullestol, før endringer blir vurdert.

- **Heldøgns tilbud**

Å fjerne dagens mulighet for å sikre heldøgns tilbud gjennom pliktkjøring, kan gi store konsekvenser for brukere av stor bil. Sett i sammenheng med fraværet av krav til universell utforming og eventuell manglende videreføring av drosjeløyve for funksjonshemmede, nevnt over, kan utfallet bli svært uheldig for våre målgrupper.

## Oppsummert

SAFO er svært bekymret for de konsekvensene endringsforslagene vil ha for personer med funksjonsnedsettelse. Det er spesielt bekymringsfullt at det foregår og vil bli igangsatt andre utredninger, som kan få konsekvenser for funksjonshemmedes transporttilbud, uten at tilbudet sees i sammenheng. Regjeringen har varslet en helhetlig gjennomgang av transportordningene for funksjonshemmede. Resultatet av denne gjennomgangen bør være klar før endringer i drosjereguleringer blir vurdert. SAFO viser for øvrig til Norges Handikapforbunds høringsuttalelse, som vi støtter.

Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner - SAFO

Vigdis Endal  
Daglig leder