

1 Resolusjon 2

2 Seriøs drosjenæring for fremtiden

3 Drosjene utgjør i dag den fleksible delen av kollektivsystemet i Norge, og er helt nødvendig for å sikre
4 et adekvat, døgnkontinuerlig transporttilbud til publikum til enhver tid. Det viktig å erkjenne at
5 drosjenæringen har et viktig samfunnsoppdrag som en del av det offentlige transportsystemet.

6 Det må også erkjennes at drosjemarkedet ikke er selvregulerende, hvilket betyr at i et
7 samfunnsøkonomisk perspektiv det ikke oppnås en effektiv ressursallokering ved fri konkurranse i
8 markedet. Grunnen er at det eksisterer en rekke såkalte «markedssvikter» i drosjemarkedet, altså
9 forhold som hindrer balanse mellom tilbud og etterspørsel i et fritt marked.

10 I reguleringsarbeidet er det viktig å ikke ha en overdreven tillit til drosje-markedets evne til
11 selvregulering.

12 Det er viktig å påpeke at drosjetjenester er transport av mennesker, og at kundegruppen er svært
13 sammensatt. Mange kunder er dessuten helt avhengig av drosje i hverdagen for å sikre egen
14 mobilitet, særlig sårbare kundegrupper som eldre, pasienter, funksjonshemmede, skoleelever/barn
15 osv. Det er derfor helt nødvendig at samfunnet har tillit til at drosjenæringen utfører
16 transportoppdraget på en trygg og tillitsvekkende måte. For å sikre dette er det viktig å stille strenge
17 krav til både løyvehavere og sjåførere. Samtidig er det viktig å ha effektive kontrollordninger for å luke
18 ut useriøse aktører.

19 Den historiske utviklingen i drosjenæringen i Oslo viser tydelig behovet for drosjesentraler, strenge
20 kvalitetskrav og gode kontrollrutiner. I næringen i Oslo har det i en årrekke vært store utfordringer
21 med skattesvik og kriminalitet. Dette er også bakgrunnen for vedtaket av drosjeforskriften i Oslo, og
22 de strenge kravene som stilles til løyvehavere og drosjesentralene. Av samme grunn, ble også de
23 nasjonale taksameter kravene skjerpet av Stortinget.

24 Historikken i Oslo viser at frislipp av løyver og drosjesentraler ikke er et egnet virkemiddel for å sikre
25 lave priser og god kvalitet på drosjetjenester.

26 Drosjereguleringen bør i hovedsak være lokal da drosjereguleringen er en lokal utfordring som må
27 løses på lokalt nivå mens den overordnede reguleringen av sikkerhets- og kvalitetskravene bør skje
28 på nasjonalt plan. Derfor bør også dagens løyvedistrikter opprettholdes, og fylkeskommunene bør
29 fortsette som lokale løyvemyndigheter for drosjenæringen. Dessuten vil innføring av eneretter og
30 eventuelt nullutslippskrav i enkelte kommuner, medføre en uoversiktlig oppsplitting av Norge som et
31 felles løyvedistrikt.

32 Oslo Senterparti vil:

- 33 • At Stortinget vedtar streng regulering for å ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at vi har
34 en ryddig og seriøs drosjenæring
- 35 • At Konkurransetilsynet gjeninnfører maksimalprisregulering av drosjetakster i hele landet
- 36 • At løyvemyndigheten (fylke) opprettholder behovsprøving (antallsbegrensningen) og
37 driveplikt for å sikre et døgnkontinuerlig drosjetilbud i hele Norge, hindre prisøkning, ivareta
38 kvalitet og seriøsitet i drosjenæringen, unngå sosial dumping og hindre trafikale og
39 miljømessige utfordringer
- 40 • At den sentrale tilknytningsplikten opprettholdes for å sikre en ryddig og seriøs drosjenæring,
41 med strengere krav til sentralenes kontrollfunksjon
- 42 • At seriøsiteten i drosjenæringen økes, kvaliteten i drosjetjenestene og sikkerheten til
43 passasjerene styrkes, og det er derfor nødvendig å stille strengere krav til løyvehavere og

44 sjåfører gjennom obligatoriske opplæringsprogrammer vedtatt av det offentlige samt
45 skriftlige og praktiske prøver som gjennomføres i regi av Statens Vegvesen
46 • At det er nødvendig med streng håndheving av drosje regelverket og å ha kontrollordninger
47 med at tydelig og effektivt sanksjonssystem
48 • At taksameter kravet videreføres for å unngå prismanipulering og skatteunndragelse
49 • At de særskilte løyvekategoriene, dvs. drosjeløyve, selskapsvognløyve, løyve for transport av
50 funksjonshemmede og utvidet drosjeløyve, videreføres
51 At streng statlig regulering med mulighet for lokal tilpasning av drosjenæring er nødvendig