



Til: Samferdselsdepartementet
Høringsinnspill NOU 2023:22

Oslo, 8. september 2023

Hørings svar Drosjeutvalget

Nasjonalforeningen for folkehelsen er en frivillig, humanitær organisasjon som jobber med folkehelse, forskning på hjerte- og karsykdommer og demens, og er en interesseorganisasjon for personer med demens og deres pårørende.

Nasjonalforeningen for folkehelsen takker for muligheten til å avgi hørings svar. I likhet med Norges Handikapforbund og Norges Blindforbund er vår erfaring at reguleringsendringen i drosjemarkedet har medført at det er blitt mer krevende for personer med demens å benytte seg av drosjetjenester. Vi har fått tilbakemeldinger om at det er vanskelig å forholde seg til mange ulike aktører, og at det er en uoversiktlig prisstruktur. Det er erfaringer med manglende kunnskap hos sjåførere fra særlig mindre selskaper knyttet til både språk, geografi og demens. I tillegg er det erfaringer med at enkelte mindre selskaper ikke aksepterer TT-kort

Gjennom vårt prosjekt Demensvennlig samfunn tilbyr Nasjonalforeningen kursing til ulike kommuner og servicenæringer i hvordan ansatte kan møte personer med demens. På kurset får de kunnskap om hva demens er, og hvilke følger sykdommen kan gi. De får tips om hvordan kommunisere med en person som har demens, noe som gir trygghet både til brukeren av tjenesten og til den som skal yte servicen. Nasjonalforeningen har avtale med Oslo Taxi og Norgestaxi, der deres sjåførere jevnlig tilbyr kurs. I tillegg får mange sjåførere kurs gjennom de kommunene som har inngått avtale med oss om å bidra til et mer demensvennlig samfunn. Personer med funksjonsnedsettelse og eldre utgjør en stor del av kundegrunnet til drosjenæringen. I utgangspunktet er det drosjenæringens eget ansvar å sikre at de har kompetanse til å møte kunder med ulike funksjonsnedsettelser, men vi tilbyr med vår kompetanse om demens. Et fragmentert drosjemarked med mange små aktører kan gjøre det vanskelig for oss som kunnskapsleverandør å bidra til å sørge for viktig kompetanse om demens hos drosjesjåførere.

Kontrollutrustning

Utvalget foreslår at det skal være sentraltilknytningsplikt, og skriver at de i sin delutredning II vil vurdere om andre teknologinøytrale kontrollutrustninger enn taksameter vil kunne ivareta hensynene som ligger bak sentraltilknytningsplikt. Vi viser her til vårt hørings svar til forslaget om krav til kontrollutrustning i drosje som ble sendt på høring i 2021, der vi løftet vår bekymring for hvordan forslaget kan påvirke ikke-digitale brukere. I departementets høringsnotat ble det den gang pekt på at innføring av heldigitale kontrollutrustninger uten fastmontert enhet kan føre til et todelt drosjemarked, med et dyrere og dårlig drosjetilbud til ikke-digitale brukere som konsekvens. Vi fastholder vårt syn om at krav til nye kontrollutrustninger skal ha som forutsetning at alle drosjetjenester er tilgjengelige for alle kundegrupper, uavhengig av om de bruker smarttelefon eller ikke. Det innebærer at det også bør være mulig å betale uten en digital enhet (smarttelefon).

Krav om løyve

Utvalget mener løyvekravet bør forbeholdes transport som drives yrkesmessig eller kommersielt, og foreslår at løyveplikten skal gjelde der løyvehaveren har mål om fortjeneste. Dette innebærer at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, som for eksempel frivillige organisasjoner, ikke vil være omfattet av løyvekravet selv om de driver transport mot vederlag. Nasjonalforeningen for folkehelsen mener dagens utforming av krav om løyve har negative konsekvenser og støtter utvalgets forslag om å avgrense kravet til virksomhet som har fortjeneste som mål.

Muligheten for å kunne tilby transport som en del av aktiviteter er en viktig forutsetning for at mange aktiviteter kan gjennomføres. Det kan være alt fra å hente eller bringe deltakere til gågrupper for personer med demens, samtalegrupper, tilrettelagte treningsgrupper eller gi skyss til personer med demens og pårørende i forbindelse med kurskvelder. Det å kunne tilby transport for personer med demens til aktiviteter i regi av frivilligheten er så mye mer enn bare en transportetappe. Dette er for å skape tillit og kontinuitet for personer med demens og deres pårørende. Konkret eksempel på dette er aktivitetsvenner som henter personer med demens før de drar på felles tilpasset gruppetrening. De bruker tiden på vei til trening på å mentalt forberede seg og snakke om hva de skal, og turen hjem på å prosessere hva de har vært med på. Det sosiale aspektet ved tjenesten er minst like viktig som selve transporten. Engasjementet, ressurs- og tidsbruken til de frivillige som bidrar, gjenspeiles av at tilbudet er bygget nedenfra og ut ifra behov. Frivilligheten gir folk i alle aldre og fra alle samfunnslag anledning til å møtes, engasjere seg og være en del av et fellesskap. Det skal ikke koste noe å være frivillig, og kravet om løyve utfordrer selve prinsippet for frivilligheten.

Helsepersonellkommisjonen har pekt på frivillige organisasjoner som del av løsningen i møte med en økende andel eldre i befolkningen. Frivilligheten kan og vil bidra mer, men da må det legges til rette for det fra myndighetenes side. Løyveplikt for frivillige som får dekket direkte utgifter i forbindelse med kjøring knyttet til frivillig innsats vil være til hinder for økt frivillig innsats.

Det finnes i dag over 100 000 personer med demens i Norge, og dette er forventet doblet i løpet av få tiår. Det er etter vårt syn prinsipielt viktig å sørge for at sårbare grupper i samfunnet har lik tilgang til drosjetjenester på like vilkår som den øvrige befolkningen. Skal vi få til dette, må næringen sørge for å ha et tilrettelagt tilbud. Da er det nødvendig med kompetanse om demens og praktisk og teknisk tilrettelegging. Et demensvennlig samfunn er et samfunn som inkluderer alle.



Mina Gerhardsen
generalsekretær