



Samferdselsdepartementet

Att:

Pb 8010 Dep
8030 OsloVår fil: B12BTL-003
Vårt arkiv: 402
Saksbeh: Berit Therese LarsenMOTTATT
06 MAI 2012

Oslo, 3. mai 2012

Høringsinnspill om endringer i yrkestransportloven

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon er paraplyorganisasjon for 72 organisasjoner for funksjonshemmede og mennesker med kronisk sykdom, med til sammen over 335 000 medlemmer. Vår uttalelse til høringen om endringer i yrkesloven har fokus på to problemstillinger.

Vi ønsker at unntaket for løyveplikt i det nye regelverket utvides til å gjelde frivillige organisasjoner i tillegg til frivillighetssentraler med statlig driftsstøtte. Vi er også opptatt av at funksjonshemmede og mennesker med kronisk sykdom med arbeids-, utdannings-, og fritidsreiser skal ha et godt drosjetilbud lokalt. Hvis det nye regelverket viser seg å ha som effekt at frivillighetssentraler og frivillige organisasjoner i framtiden vil drive noe som ligner på drosjedrift, og dette igjen medfører at transporttilbudet lokalt blir dårligere, må man se på om vilkårene for unntaket skal skjerpes inn. Vi vil utdype våre synspunkter nærmere.

Unntaket for frivillighetssentralene må utvides til også å gjelde frivillige organisasjoner.

FFO er med i Frivillighet Norge, og vi viser til deres høringsuttalelse i saken. De argumenterer for at unntaket det legges opp til fra departementets side for frivillighetssentralene i regelverket må utvides til også å gjelde frivillige organisasjoner. Vi viser til deres argumentasjon rundt dette, som vi støtter. Hovedpunktene i argumentasjonen er slik:

"Frivillighet Norge ser ingen logiske grunner til at ein skal lage eit skilje mellom frivilligsentralar og frivillige organisasjonar i denne saka. Dersom ein frivillig organisasjon som yter transporttenester for ei brukargruppe, vel å ta betalt for direkte utgifter, bør denne - på lik linje med ein frivilligsentral - få fritak frå løyveplikta. Dette er fundert på følgjande resonnement:

1. Vi er einige med departementet i at frivilligsentralar som mottok statsstøtte stiller i ei særstilling, ved at dei blir forvalta av Kulturdepartementet og er underlagt statlege retningslinjer.

2. Trass i denne store organisatoriske skilnaden mellom frivilligsentralar og frivillige organisasjonar, er det fleire klare fellesstrekk som vi meiner er avgjerande i denne saka:

a. Begge er ikkje fortenestebasert.

- b. Begge har nedfelte vedtekter som gjev klare føringar på deira handlingar.
- c. Det fins både frivilligsentralar og frivillige organisasjonar som utfører regelmessige transporttenester for ulike brukargrupper. Mange menneske, som elles ikkje hadde hatt noko alternativ, får god hjelp av desse tenestene.
- d. Det herskar liten tvil om at dersom brukarane av ein frivilligsentral eller ein frivillig organisasjons transporttilbod skulle måtta nytte seg av det ordinære drosjetilbodet eller leige turvogn med dei utgiftene det medfører, ville desse aktivitetane blitt svært reduserte.

3. Mange frivilligsentralar blir drive nettopp av frivillige organisasjonar. Nærare 60 prosent har ein sivil eigarform, medan knappe 40 prosent er kommunale². Ein betydeleg del av dei sivile sentralane er eigd av frivillige organisasjonar (minst 22 prosent). Forslaget om fritak for utelukkande frivilligsentralar vil få svært spesielle utslag for dei organisasjonane som er (med)eigar av ein frivilligsentral. Transporttenester som dei gjennomfører i regi av frivilligsentralen vil vere fritatt frå løyveplikta, medan transporttenester i regi av eige lokallag vil vere løyvepliktig."

FFOs forslag til ny lovtekst

På bakgrunn av resonnementene overfor mener FFO at frivillige organisasjoner inngår i fritaket fra løyveplikten. Vi foreslår vi at ny § 20 i transportloven skal lyde:

"(3) Det trengst ikkje løyve når ein frivilligsentral eller ein frivillig organisasjon transporterer personar og berre tar betalt for reelle utgifter knytt til den einskilde transporten".

Unntaket må ikke føre til et dårligere drosjetilbud for funksjonshemmede og mennesker med kronisk sykdom

Departementet problematiserer i høringsnotatet at det å gi et generelt fritak for transport formidlet via en frivillighetssentral med statstilskudd sannsynligvis vil ha en viss innvirkning på andre løyvehavere, nærmere bestemt innehavere av drosje- og turvognløyver. Departementet ser at enkelte av transportene frivilligsentralene utfører alternativt ville blitt utført med drosje eller turvogn, men at det etter deres vurdering er forholdsvis klart at aktivitetene ville blitt svært reduserte dersom brukerne av transporttilbudet til frivilligsentralene skulle måtte nytte seg av det ordinære drosjetilbudet eller leie turvogn med de utgiftene det medfører.

FFO har i en tidligere uttalelse om hvile- og kjøretidsbestemmelsene til drosjesjåførene uttrykt bekymring for at innføring av nytt regelverk rundt dette ville få som konsekvens at antallet maxitaxier enkelte steder ville bli redusert, og at tilbudet enkelte steder ville bli dårligere for funksjonshemmede og mennesker med kronisk sykdom rundt arbeids- utdannings- og fritidsreiser. Vi har i etterkant fått tilbakemeldinger om at flere drosjeløyver står ubrukte, spesielt for maxitaxier. Vi tror endringen i hvile- og kjøretidsbestemmelsene, i tillegg til andre endringer i rammebetingelsene for drosjedrift de senere årene, kan være årsaken til dette.

Når drosjeløyver for maxitaxier står ubrukte, er det stor sannsynlighet for at drosjetilbudet for funksjonshemmede og mennesker med kronisk sykdom er svekket. Konsekvensene av endringer i rammebetingelser for drosjedrift, spesielt rundt maxitaxier, burde etter

FFOs mening undersøkes nærmere. Samferdselsdepartementet bør ta initiativ til en slik undersøkelse.

FFO verken tror eller frykter at innføring av et unntak fra kravet om løyve til frivillighetssentraler og frivillige organisasjoner vil føre til økt kommersiell virksomhet fra frivillighetssentralenes og frivillige organisasjoners side. Men hvis unntaket mot formodning skulle føre til en drosjelignende virksomhet fra deres side, som ytterligere marginaliserer drosjedriften i distriktene og medfører færre maxitaxier og et dårligere tilbud rundt arbeids- utdannings- og fritidsreiser med drosje, mener FFO man må se på unntaket på nytt. Det må da vurderes om det er nødvendig med strengere kriterier for unntak fra løyvekravet.

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESGRUPPESAMMENSLUTNING



Jarl Ovesen
ass. generalsekretær