

Geir A Finnevolden
Ørgenvika
3536 NORESUND

06.05.2012

Buskerud Fylkeskommune
Samferdselsavdelingen
V / Bjørn Svendsen
3007 DRAMMEN

08 1222
07 MAY 2012
800
BSV

HØRING – FORSLAG TIL ENDRINGER I YRKESTRANSPORTLOVEN

Det som interesserer meg ved denne endringen er forvaltningspraksis for lempninger i driveplikten for bopelsdrosjer. Jeg ser at det er foreslått at de som trenger drosje skal bestille denne før 21.00 på kvelden, i distriktene så tror jeg at de som vet at de trenger drosje i løpet av kveld / natt kunne bestilt før 18.00 på kvelden. Det kan også være visse helger hvor vi har en tur til 200 - 300 kr. Seint lørdag kveld, dette er jo ikke økonomisk forsvarlig å ha en mann på vakt for å dekke opp disse helgene. I andre helger som etter våres målestokk er greit med kjøring, er det selvfølgelig ingen problem å stille bil.

Noe av problemet med å drive drosjeløyve i distriktene er at vi blir hele tiden pålagt økte kostnader og utgifter, uten at vi for tatt igjen dette i økte inntekter. Nå seinest ble vi pålagt nye taksameter som beløper seg til godt over 60 000 pr. taksameter ferdig montert. Disse vil det også påløpe månedlige kostnader å bruke, selv om bilen står stille i 2 måneder. (Dette skjer ofte med reserveløyve som nesten kun går i skoletransport.) Årlig kontroll fra Justervesenet på hvert taksameter, som tar 10 min. men koster ca 2500,- kr.

Det virker på meg som alle nye regler er tilpasset store sentraler, og at det ikke er tatt hensyn til bopelsdrosjer som kanskje har ett område med ca 2000 innbyggere.

Økte kostnader vil føre til at mange bopelsløyvehavere vil levere inn løyvene sine, da de ikke har mulighet til å øke inntektene. Dette medfører rett å slett nedgang i inntektene for bygdedrosjene.

(Hvor mange andre godtar en reel lønnsnedgang?) Bostedsløyvene trenger fritak for driveplikt og også lempninger i reglene om taksameter. (Da dette medfører negativ omsetning. Direkte tap.)

Anbud på både syke transport og skoletransport medfører at hvis disse går til utenbygdsdrosjer er det ikke grunnlag for å drive videre med drosjer i bygdene. Offentlig transport utgjør ca 90 – 95 prosent av omsetningen.

Mvh.

Geir A Finnevolden