



Samferdselsdepartementet

0030 OSLO

Hamar, 31.05.2012

Deres ref: 2011/991

Vår ref: Sak. nr. 12/2322 - 3 Ark N13 &13

Saksbeh. Grethe Blystad Tlf. 62 54 44 85, Anders Paulsen Tlf. 901 54 222

Svar - Høring - diverse endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Vi har arbeidet med flere versjoner av høringsuttalelsen. Beklageligvis ble feil versjon oversendt ved høringsfristen. Vi anmoder derfor om at Samferdselsdepartementet ser bort fra vår tidligere oversendelse med vårt dokumentnummer 12/2322 – 2 og heller anser denne oversendelsen som Hedmark fylkeskommunes høringsuttalelse i saken. Vi beklager ulempen ved dette.

Herved oversendes Hedmark fylkeskommunes svar på høring vedrørende diverse endringer i yrkestransportloven.

Fylkeskommunes kommentarer er framkommer i §§-enes stigende rekkefølge.

Del II

Ny §9 fjerde ledd, godkjenning av drosjesentral og daglig leder

Vurdering: Løyvemyndighet skal godkjenne drosjesentraler. Drosjesentraler bør dokumentere sin økonomiske evne, og det kan gjerne stilles krav om garanti. Dette fordi det ved løyvehavers inntreden i sentralen må betales et innskudd, beløpets størrelse avhenger av om lokalaler og utstyr er eid eller leid, antall tilsluttede løyvehavere mv.

Fylkesdirektøren

BESØK: Parkgata 64, Hamar POST: Pb. 4404, Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
TELEFON: 62 54 40 00 E-POST: postmottak@hedmark.org ORG.NR: 942 116 217

www.hedmark.org



Ofte ser vi at sentralen ikke har tilgjengelige midler til utbetaling av innbetalt innskudd når en løyvehaver slutter og det ikke kommer inn ny løyvehaver ved sentralen. Krav om garanti og dokumentasjon for den økonomiske situasjonen må gjelde både ny og eksisterende drosjesentraler.

Krav om at daglig leder skal ha god vandel er en selvfølge, men det kan ikke stilles et generelt krav om vandelsattest med begrunnelse i at sentralen/dens leder håndterer tilsluttede løyvehavers kjøreoppgjør. Kravet kan oppfattes som å stigmatisere næringen. Konsekvenser for leder av drosjesentral/drosjeløyvehaver som begår en feil, kan ikke være verre for disse enn for andre løyvehavere eller personer med samme ansvar. Det synes urimelig at kravet kun skal gjelde leder av drosjesentraler når det ikke gjelder for andre løyveavhengige virksomheter som godstransportsentraler og annen persontransport.

Mange steder har drosjeløyvehaverne opprettet sitt eget forretnings-/faktureringselskap, som ivaretar all fakturering og oppgjør mellom kunder og transportør. Krav om vandelsattest og garantistillelse må således evt. gjelde slike sentraler.

Konklusjon: Det kan ikke stilles strengere krav til daglig leder i drosjesentral/drosjeløyvehaver enn til andre personer i lignende næring. Daglig leder i sentraler som foretar oppgjør/fakturering mv. på vegne av løyvehaverne kan evt. avkreves vandelsattest. Det bør stilles krav om økonomisk dokumentasjon og garanti for drosjesentraler, men dette må gjelde både nye og eksisterende sentraler.

Del V

Ny § 20 tredje ledd, løyvefritak for frivilligsentraler

Vurdering: Å gi frivillighetsentraler – med eller uten statsstøtte – fritak fra løyveplikten, er å undergrave løyveregimet. I store deler av landet, i grisgrendte strøk og på landsbygda, vil frivillighetsentralenes mulighet til å utøve persontransport gripe inn i drosje- og turvognløyvehavernes kjøregrunnlag på en svært negativ måte. Det er oppgitt å være 371 frivillighetsentraler fordelt på 308 kommuner i Norge, mens det er 230 drosjesentraler i hele landet. Siden det i høringsen ikke er gitt begrensninger i kjøreområder – vil et evt. løyvefritak i mange områder medføre en stor risiko for vesentlig reduksjon i drosje- og turvognnæringens marked.

Ettersom Frivilligsentralenes tjenester er tilgjengelige i avgrensede tidsrom i døgnet, vil den løyvepliktige næringen miste kjøring, men forventes å være tilgjengelige på andre tider: helger, kvel/natt, helligdager mv.



Det må antas at også brukere av frivilligsentralers transporttilbud kan ha nedsatt funksjonsevne og for eksempel behov for bruk av rullestol. For løyvepliktig transport av funksjonshemmede sittende i rullestol stilles det strenge krav til motorvognens utførelse; takhøyde, heis/rampe, rømningsveier, innfesting av rullestol mv. Disse kravene ivaretar tilgjengelighet og sikkerhet. Det stilles ikke samme kvalitetskrav til biler som eventuelt skal brukes av frivilligsentraler uten løyveplikt. For løyvepliktig transport medfører oppfyllelse av kravene en ikke uvesentlig merkostnad.

De fleste sentraler og oppdragsgivere stiller krav om maks alder for motorvogner som benyttes i persontransport. Dersom drosje/turvogn som fyller disse alderskravene får begrenset sine oppdrag eller kjøring kun på ugunstige tidspunkt fordi frivilligsentralene tar deler av kjøringen, kan det i mange områder bli vanskelig å opprettholde et transporttilbud fra drosje-/turbilnæringens side. Det vil være uheldig dersom brukere som er avhengig av tilpasset transportbehov blir prisgitt frivilligsentralenes åpningstider og kapasitet.

I loven heter det at den som vil drive transport mot vederlag, må ha løyve. Drivebegrepet tolkes til at transportvirksomheten må ha likhetstrekk med virksomhetsutøvelse, hvor det legges vekt på bl.a. noenlunde regelmessighet, virksomhetens varighet, systematisk utnyttelse av transportmidlet og hvor sannsynlig det er at transporten kunne vært utført av løyvehaver. Det kreves ikke løyve ved tilfeldige, enkeltstående tilfeller av transport. Hva som er enkeltstående, tilfeldige transportoppdrag må avgjøres i hvert enkelt tilfelle.

Frivillighetssentralene er i virksomhet til faste tider. Hvis de tilbyr transport, og med en fast, relativ stor brukergruppe vil transportoppdrag være noenlunde regelmessig med systematisk bruk av transportmidlene. Transporten kan med stor sannsynlighet utføres av andre løyvehavere.

Frivillighetssentralenes anledning til å fastsette pris for transporten med egne eide/leide kjøretøy etter faktiske utgifter, er ikke en god eller kontrollerbar ordning. Dersom frivillighetssentralene selv skal fastsette pris ihht. faktiske kostnader, vil dette bli svært ulikt, avhengig av bl.a. om sentralen eier eller leier motorvogn, type motorvogn mv.

I høring er det ikke tatt med tilfeller hvor frivillighetssentralenes brukere benytter sine egne biler til felles transporter. Selv om frivillighetssentralen har løyvefritak utløses løyveplikten dersom bileier og sjåfør er samme person, idet det er bileier/sjåfør som har det økonomiske og administrative ansvar for transporten. Brukernes kjøretøy kan ikke defineres og benyttes som frivillighetssentralenes eiendom.



Det er i lovs form i dag definert hva som menes med vederlag, og når løyveplikten utløses, og dette må ikke tas ut i revidert yrkestransportlov.

Kostnader ved å eie/leie kjøretøy, forsikring og drift, vil på årsbasis utgjøre et ikke uvesentlig beløp for en frivillighetssentral. For dette beløpet kan det kjøpes mange km transport av andre aktører med nødvendige tillatelser (løyve, kjøreseddel) i markedet. Det kan også stilles spørsmål om det er rett bruk av statstilskuddsmidler å benytte deler av disse til å drifte transportmiddel, som nå også er foreslått fritt å kunne konkurrere med den løyvepliktige transportnæringen.

Forslaget om løyvefritak kun for frivilligsentraler som mottar statsstøtte, er noe som kan bli vanskelig både å forklare og praktisere for løyvemyndigheten. Dette kan også oppleves urimelig for andre frivilligsentraler.

Vi vil også peke på at personer/firmaer som tilbyr privat hjelp er et voksende marked. Disse tilbyr å følge til lege, behandling, handleturer, opplevelsesturer – tilbud som ligner på mange av tilbudene som frivilligsentraler har. Løyvemyndigheten har erfart at personer/firmaer som tilbyr slike tjenester forventer løyvefritak. Endringer i loven bør ta høyde for denne problemstillingen.

Det er vurdert om frivillighetssentralenes sjåførere skal fritas fra krav om kjøreseddel. Det stilles i dag stadig strengere krav til sjåførere; de skal dokumentere god vandel, god helse, ha oppdaterte kjørekunnskaper hvert 5. år mv. Det synes ikke rimelig at de som skal transportere brukere med frivillighetssentralenes egne/leide kjøretøy, ikke skal fylle de samme kravene som innleide transportørers førere, som må ha kjøreseddel for å transportere de samme passasjerene. Kjøreseddel skal dokumentere både god helse og god vandel, og kan gis til personen er max 75 år. Det bør ikke tillates ordninger hvor sjåførere skal utøve transportoppdrag uavhengig av alder og helse. Det må stilles krav om kjøreseddel også for de frivillige sjåførene.

Konklusjon: Frivillighetssentraler kan ikke gis fritak fra løyveplikten. Personer som utfører persontransport, skal ha kjøreseddel.

Del II

§25 tildeling løyve

Vurdering: Behov for annen type tillatelser; det er ikke nærmere definert hva som ligger i dette begrepet, men vi antar det bla.a. kan være på drosjesentraler, som pr.dd. ikke kan få egne løyver, og andre transportsentraler.



“Annen type tillatelser” er ikke uttømmende, og vi anbefaler at departementet å jobbe fram en bedre og klargjørende formulering (drosjesentralløyver, sentralløyver).

Konklusjon: Spesifisering av “annen type tillatelser” er nødvendig for å unngå utvanning og ulik tolking. Må også framkomme i andre, relevante paragrafer.

Del III

Ny § 26 Politiattest

Vurdering/konklusjon: OK. Det forutsettes at løyvemyndighet får hjemmel til å kreve politiattest for løyvehaver minimum hvert 3. år etter 31.12.2014 når ny politiregisterlov trer i kraft.

Del I

Ny § 26A, Tilleggsskatt og tilleggsavgift

Vurdering: Manglende informasjonsutveksling mellom ulike off. etater kan medføre saksbehandling og tildeling av løyver på sviktende grunnlag. Ved melding om tilleggsskatt/avgifter kan løyvemyndighet bidra til at en uheldig utvikling (for eksempel å utvide av løyveparken for å avbøte en presset økonomisk situasjon) stanses på et tidligere tidspunkt, og konsekvenser for både løyvehaver og impliserte parter blir redusert.

Når det foreslås at løyvemyndighet *kan* be om slike opplysninger, vil det være saksbehandlers oppgave og evt. be om utvidet informasjon om skatte- og avgiftsforhold. Det vil være vanskelig å vite på hvilket grunnlag en skal be om utvidet informasjon for nye løyvesøkere. Ordningen medfører forlenget saksbehandlingstid for løyvesøknader. Det bør vurderes om opplysninger om tilleggsskatt bør være en del av ordinær attest som søker må vedlegge søknaden. Ordningen må gjelde innehavere av alle typer løyver.

Konklusjon: Opplysninger om tilleggsskatt bør være en del av ordinær attest om skatte- og avgiftsforhold som kreves vedlagt ordinær løyvesøknad.

Ny §26b, opplysningar frå skatte- og avgiftsstyresmaktene:

Vurdering: Samme vurdering som 26a, bidrar til at løyvemyndighet kommer inn på et tidligere tidspunkt og kan evt. bidra til en positiv løsning for transportør.

Viktig at gjensidig informasjon ikke begrenses til kun skatte- og avgiftsrelaterte forhold. Dersom skatte- og avgiftsmyndigheter får en rett til å informere løyvemyndighet om forhold som kan ha betydning for retten til å ha løyve, kan en varsling til løyvemyndighet lett bli glemt, og ikke alle forhold blir fanget opp.



Dette bør innføres som en plikt, med eget, fells system for varslings.

Konklusjon: Skatte- og avgiftsmyndighet har plikt til å varsle løyvemyndighet om forhold som kan ha betydning for løyvehavers rett til å ha løyve, ikke bare skatt- og avgiftsforhold (utlei/leie av løyve, annet hovedervert mv.)..

§29, første ledd, tilbakekalling av løyve eller anna godkjenning etter denne lova

Vurdering/Konklusjon: Tilbakekallingskriterier må være like for alle typer løyver/godkjenninger, se kommentarer under §25.

Det må finnes uttømmende oversikt over hvilke typer lovbrudd som er tilbakekallingsgrunn for å unngå forskjellsbehandling mellom saksbehandler/fylkeskommuner og klageinstans.

Konsekvenser av administrative sanksjoner må være en naturlig del av tilbakekallingsgrunnlaget. Forebyggende kontrollvirksomhet er positivt.

§31, gebyr

Vurdering/Konklusjon: OK, se kommentarer under §25.

Nødvendig med uttømmende oversikt over hvilke lovbrudd som er tilbakekallingsgrunn.

§32 nr.(1), krav om næringsoppgåve og sjølmelding

Vurdering: Dokumentasjon i form av næringsoppgaver og/eller selvangivelse er et viktig verktøy i forbindelse med beregning av ansiennitet, som dokumentasjon for om krevd ansiennitet er korrekt. Det avdekkes tidvis at søker til drosjeløyver som utøver drosjeyrket på deltid eller sporadisk, også har annen inntekt eller støtte, men allikevel krever ansiennitet som full tids drosjefører.

Det er en god måte å avdekke om løyvehaver/løyvesøker (drosje) har annet hovedervert. Retten til innsyn i næringsoppgaver/selvangivelse skal kun brukes i enkelttilfeller (for løyvesøker som er i posisjon til å få løyve) når løyvemyndighet finner det nødvendig.

Konklusjon: Løyvemyndighet gis rett til å kreve at søker til transportløyver framlegger næringsoppgaver og/eller selvangivelse.

Del IV

§38, nytt andre punktum, kontroll

Vurdering: Løyvemyndighets mulighet til kontroll av transportører innenfor gitte rammer kan medføre oftere og grundigere kontroll av forhold som ikke alltid har prioritet ved politi og vegvesenets kontroller, som f.eks. utlei av løyver, ulovlige bestyrerordninger, kopi er av løyver og bruk av ugyldige løyver. Må gjelde alle typer løyver.



Konklusjon: Løyvemyndighet gis mulighet til utvidet kontroll og sanksjoner innenfor gitte rammer.

Del VI

§39 Opphevelse kjøreplikten for bopelsløyver

Vurdering: Lemping på kjøreplikten er et positivt tiltak for å opprettholde drosjetilbud i geografisk avgrensede områder. Høringsnotatet nevner øyer og områder uten vegsamband. Den geografiske avgrensinga bør ikke være uttømmende, men gi rom for vurdering som baseres på gravgrendte områder som trenger et drosjetilbud, men hvor drosjedriften alene ikke gir tilstrekkelig inntomme.

Det er anført at kjøreplikten for drosjeløyver delvis er kompensert ved at løyvehaver får refundert engangsgift ved registrering av motorvogn som drosje.

Slik refusjon gis kun for motorvogn for inntil 9 personer som registreres første gang i Norge, og på ordinært drosjeløyve. Det gis ikke refusjon på kjøretøy som registreres på løyver for reservedrosjer eller kjøretøy registrert for mer enn 9 personer (maxitaxi).

Begge disse løyvetypene er en vesentlig del av den samlede antall kjøretøy i drosjenæringen i Norge.

Konklusjon: Lemping på kjøreplikten gis i geografisk avgrensede områder hvor drosjedriften alene ikke gir løyvehaver tilstrekkelig inntomme.

Med vennlig hilsen

Per Gunnar Sveen
Fylkesråd

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.