

MOTTATT

10 MAI 2012

Det kongelige samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse) Dykkar ref.:  
201201735-2/831/ANNVEDV

Bergen, 7. mai 2012

## Høyringsuttale - diverse endringar i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Me viser til høyringsbrev av 09.02.2012 med høyringsnotat og kjem med dette med vårt høyringssvar. Hordaland fylkeskommune meiner det er behov for endringar i regelverket for yrkestransport. Me er såleis positiv til mykje av det som departementet no foreslår, på nokre felt ynskjer me å gå lengre eller me legg vekt på andre vinklingar:

### Innleiing

Dei endringar som no vert foreslått frå departementet, har mest å seia for drosjenæringa. Balansen mellom å oppretthalda ei samfunnsteneste som drosjetilbodet representerar og den personlege økonomiske interessa til løyvehavarane, er sett under press etter at det vart innført konkurranse her. Dette fører til større kontrollbehov med drosjenæringa i høve til dei reguleringar som gjeld. I dag opplever løyvestyresmakta at sjølv om det er grunnlag for mistanke om ulovlege tilhøve blant løyvehavarane, må me la saker liggja fordi me ikkje har tilgang til relevante opplysingar. Endringane i høyringsnotatet opnar for at skatte- og avgiftsstyresmaktene kan gje fleire og meir utfyllande opplysingar til løyvestyresmakta som skal utøva ein utvida vandelskontroll. I motsetnad til dagens praksis, skal løyvestyresmakta med dei nye endringane kunna leggja vekt på administrative sanksjonar som skjerpa tilleggsatt og/eller ordinær tilleggsatt og ikkje berre straffedomar. Endringane inneber òg at løyvestyresmakta ikkje berre skal ha kontrollansvar ved tildeling av løyve, men skal ha kontroll med løyvehavarane til ei kvar tid. Slik endrar løyvestyresmakta sin grunnleggjande karakter frå å ha reint løyvemynde til å ha kontrollmynde. Dette er ei endring som kan vera problematisk.

Hordaland fylkeskommune kommenterer i det fylgjande berre dei lovendringar me finn problematiske eller som me har spesielle merknader til. Dei endringar som er foreslått, men som ikkje er nemnde her, ser me positivt på, t.d. innføring av vandelskrav for dagleg leiar av drosjesentralane.

Me tek først for oss § 26 a) og b) som gjev skatte- og avgiftsstyresmaktene rett, men ikkje plikt til å gje relevante opplysingar om løyvehavarane, og § 32 nr (1) som pålegg løyvehavarane plikt til å levera næringsoppgåve og sjølvmelding til løyvestyresmakta. Desse endringane stiller krav til skatte- og avgiftskompetanse hjå løyvestyresmakta, men det er ikkje sjølvstøtt at slik kompetanse finst der i dag. Hordaland fylkeskommune vil hevda at å gje relevante opplysingar bør vera ei plikt for skatte- og avgiftsstyresmaktene. Ny § 32 nr (1) bør etter vårt syn ikkje einseitig påleggja løyvehavane ei opplysningsplikt, men opna for at skattestyresmaktene skal kunna gje slike opplysingar. Då vil løyvestyresmakta kunna nyttiggjera seg den kompetansen som allereie finst hjå skatte- og avgiftsstyresmaktene, og løyveforvaltninga vert meir effektiv. Lovendringane slik departementet skisserer dei, vil etter vårt syn få økonomiske konsekvensar ved at dei genererer behov for opplæring og fleire stillingar innan løyveforvaltninga grunna nye arbeidsoppgåver og meirarbeid.

Me vil òg kommentera endring i § 38 om kontroll av dokumentasjon i køyretøy, der me stiller spørsmål om endringa dreier seg om sjølvstendig utekontroll i regi av løyvestyresmakta, og i så tilfelle er me ueinige i dette. Til slutt kjem våre synspunkt endring i § 20 - unntak frå krav om løyve for transport i regi av frivilligsentralar og spørsmål om krav til køyresetel, samt synet vårt på lemping av driveplikta i distrikta.

#### Utvida grunnlag for vandelsvurdering og tiltak for effektivisering av løyvestyresmaktene si forvaltning og kontroll av løyveordninga.

Forslag til ny § 26 a) gjev skatte- og avgiftsstyresmaktene rett til å gjeva skriftlege opplysingar om tilleggsskatt og tilleggsavgift etter skriftleg førespurnad frå løyvestyresmakta, i samband med søknadsbehandling til ledige løyve. Forslag til ny § 26 b) dreier seg om eksisterande løyvehavarar. Paragrafen opnar for at skatte- og avgiftsstyresmaktene på eige initiativ kan melda frå til løyvestyresmakta når det vert gjeve ordinær og/eller skjerpa tilleggsskatt. Dei kan òg melda frå om andre forhold som kan vera i strid med yrkestransportlovgivinga, t.d. om løyvehavar har anna hovuderverv eller at andre enn løyvehavar vert likna som næringsdrivande i transportverksemda. Brot på vilkåra for å inneha løyve skjer hovudsakleg etter at det er tildelt. Dette er den delen av løyveforvaltninga har minst kontroll fordi løyvestyresmakta i dag har liten tilgang til dokumentasjon.

Lovendingane gjev inga plikt, berre ei rett, men me legg til grunn at skatte- og avgiftsstyresmaktene faktisk vil gje opplysingar etter skriftleg førespurnad etter § 26 a). Derimot er det meir usikkert om dei på eige initiativ vil bruka tid på å halde løyvestyresmakta orientert etter § 26 b). Vert føresegna ein sovande paragraf, har løyvestyresmakta inga nytte av den. Hordaland fylkeskommune meiner derfor at § 26 a) og b) bør gje skatte- og avgiftsstyresmaktene ei opplysningsplikt.

Ny § 32 nr. (1) pålegg løyvehavar plikt til å levera rettskjende kopiar av næringsoppgåve og sjølvmelding når løyvestyresmakta ber om det. Ikkje alle løyvehavarar leverer det dei er forplikta til, dette kan gjera sakshandsaminga tidkrevjande. Lovendinga føreset dessutan skatte- og avgiftskompetanse hjå løyvestyresmakta til å lesa og vurdere næringsoppgåver og sjølvmeldingar som løyvestyresmakta per i dag ikkje har. Løyvestyresmakta får på denne måten ikkje nyttiggjera seg kompetansen som allereie ligg hjå skattestyresmaktene, noko som ville vore ei stor forbetring om paragrafen i staden opna for at skattestyresmaktene kan utlevera relevante opplysingar frå næringsoppgåver og sjølvmeldingar på førespurnad frå løyvestyresmakta. Hordaland fylkeskommune meiner at det er her effektiviseringsvinsten ligg.

#### Kontroll etter yrkestransportlova § 38

Politiet og Statens Vegvesen har i dag sporadisk utekontroll av dokumentasjon i løyvepliktige køyretøy, men også i dag opnar lova for at departementet kan gje annan offentleg tenestemann rett til å utføra kontroll. Med utgangspunkt i utgreiinga frå departementet synest tillegget som er føreslått i § 38, å leggja opp til at "annan offentleg tenestemann" kan utføre utekontroll uavhengig av politiet eller Statens Vegvesen. "Annan offentleg tenestemann" vil etter det me forstår, først og fremst dreia seg om tilsette hjå løyvestyresmakta.

Dersom løyvestyresmakta skal driva utekontroll i eigen regi, vil dette vera ein heilt ny arbeidsform for løyvestyresmakta som krev andre kvalifikasjonar enn dagens tilsette har. Løyvestyresmakta har i dag utelukkande løyvemynde med dokumentkontroll. Dersom me òg skal ha kontrollmynde ute i køyretøya, vil dette radikalt endra løyvestyresmakta sin karakter og relasjonen mellom løyvestyresmakta og løyvehavarane. Kan henda vil det få preventiv effekt, men truleg vil det skapa eit mistillitsforhold mellom partane. Etter vårt syn bør § 38 berre gje løyvestyresmakta høve til å delta i utekontroll saman med dei etatane som i dag står for slik kontroll.

#### Unntak frå kravet om løyve for transport i regi av frivilligsentralar og spørsmål om køyresetel for frivillige sjåførar.

At frivilligsentralar som får statstilskot skal vere fritekne frå løyveplikt når dei i samband med persontransport krev betaling for kilometergodtgjersle, bensin, bompengar og liknande er ikkje kontroversielt. Det problematiske med forslag til endring i § 20, er kva som skal omfattast av omgrepet "relle utgifter".

Departementet føreslår å tolka vederlagsomgrepet innskrenkande og legg til grunn at leige av buss/minibuss òg er utgifter som kan krevjast dekt av brukarane. Ved ei slik tolking, vert det berre vederlag for sjølve køyringa som kan utløysa løyveplikt. Etter vårt syn vert då vederlagsomgrepet tolka for snevert. Dersom ein frivilligsentral må ut på leigemarknaden for å skaffa bil, kan me ikkje sjå at det frivillige aspektet går ved skilje mellom leige av bil og leige av sjåfør. Utgifter til leige av bil er ikkje meir "reell" enn utgifter til leige av sjåfør. Logisk førar det med seg at utgifter til leigd sjåfør òg må kunna krevjast dekt av brukarane utan at dette utløyser løyveplikt.

Departementet ser at endringa i § 20 vil ha innverknad på drosje- og turvognløyva, men uttrykkjer at enkelte av transportane frivilligsentralane utfører ville vorte svært reduserte dersom brukarane av tilbodet skulle måtta nytta seg av det ordinære drosjetilbodet eller leige av turvogn. Her ser det ut for at departementet ønskjer å legalisera ein eksisterande praksis som er i strid med dagens regelverk. Hordaland fylkeskommune kan ikkje sjå at det er rette vegen å gå, og gjer merksam på at ei slik endring særleg vil råka drosje- og turvognnæringa i distrikta der marknaden allereie er sårbar.

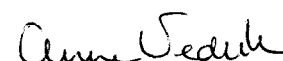
Det frivillige aspektet vert ikkje redusert ved at turar arrangerast ved å leiga t.d. turvogn frå ordinær turvognoperatør, men det motsette kan skje dersom det vert mogleg å leiga bil og sjåfør i den uregulerte marknaden, samstundes som det reduserar inntektsgrunnlaget for den løyvepliktige marknaden. Korleis skal ein t.d. kunna kontrollera kva avtalar dei frivillige lagar med sjåførar og bileigarar? Det frivillige aspektet vil då utelukkande liggja i sjølve turarrangementet, medan ein opnar for ein praksis som med det formål å halda kostnadsnivået nede, faktisk overfører inntektene frå den løyveregulerte marknaden til den uregulerte. Hordaland fylkeskommune ser dette som svært uheldig både for den løyveregulerte marknaden, men ikkje minst for legitimiteten til frivilligsentralane. Me rår derfor til at vederlagsomgrepet ikkje vert snevrare enn til å gjelda kilometeravgift/bensin, bompengar og andre direkte utgifter dei frivillige har med å gjera det konkrete arbeidet, og ikkje leige av bil og/eller sjåfør.

Etter dagens regelverk krev ein berre køyresetel for sjåførar som driv persontransport mot vederlag, altså ikkje frivillige sjåførar. Køyresetelen er basert på vandelskontroll for å sikra at persontransport vert utført av personar med vandel som er foreinleg med å transportera menneske. Me kan ikkje sjå nokon grunn til at kravet til vandel skal vera lågare fordi det dreier seg om persontransport i regi av frivilligsentralar. Hordaland fylkeskommune meiner det bør innførast krav til køyresetel for sjåførar som tek på seg å transportera passasjerar gratis for ein frivilligsentral. Ei slik endring vil kan henda òg måtta gjelda for annan organisert persontransport, t.d. i regi av kommunar.

#### Lemping av køyreplikta for drosje

Hordaland fylkeskommune har hatt fleire saker der løyvehavarar med bustadløyve i distrikta søkjer om lemping av køyreplikta for drosje. Då det ikkje er heimel i lov eller forskrift for slik lemping, og det heller ikkje tidlegare har vore signal frå departementet om lemping av kravet, har Hordaland fylkeskommune konsekvent avslått slike søknader. Me har eksempel på at løyvehavarar i distriktet har levert inn løyva grunna avslag på søknad om lemping av køyreplikta, noko som forverrar drosjesituasjonen i distrikta ytterlegare. Hordaland fylkeskommune er derfor positiv til ei endring i forvaltningspraksisen, men berre på dei vilkår departementet skisserar i høyringsnotatet.

  
Rolf Rosenlund  
seksjonsleiar

  
Anne Vedvik  
rådgyvar