



Det kgl. Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

09 .05.12

Deres ref.: 11/991

Endringer i yrkestransportloven – høring.

Vi viser til departementets høringsbrev av 9. februar, vedlagt høringsnotat om endringer i yrkestransportloven.

Innledende bemerkninger:

Innledningsvis finner vi det beklagelig at departementets forslag ikke representerer noen helhetlig gjennomgang av næringens rammebetingelser, kun en "flikking" på det rammeverk som har ligget der. Det beklager vi og savner en slik helhetlig gjennomgang av regelverket. Uavhengig av denne høringen vil vi derfor fremme andre forslag for departementet, med sikte på det vi mener er nødvendige endringer i næringens rammevilkår.

I denne sammenheng vedlegger vi et notat utarbeidet av advokat Broch, på oppdrag for Norges Taxiforbund, vedrørende forholdet mellom løyveholderne og sentralene og, med sikte på å modernisere regelverket på dette området.

Fraværet av tilfredstillende handlingsrom og valgfrihet for løyveholderne og sentraler, forhindrer naturlig konkurranse, med den konsekvens at næringen ikke oppnår dynamisk utvikling og egenkontroll, det ellers kunne være lagt til rette for en dynamisk utvikling av næringen. Forslag til forskriftsendring fremgår av Brochs notat.

Etter vårt syn bygger høringsnotatet i for stor grad på erfaringene fra skattesaken i Oslo, for snart 10 år siden og er følgelig ingen representativ eller helhetlig tilnærming til de drosjepolitiske utfordringer.

Samferdselsloven av 1976 hadde i § 1 en formålsbestemmelse. Denne falt ut ved vedtagelsen av yrkestransportloven og vi foreslår å gjeninnføre denne, for å understreke,

2.

også i lovs form, hva som er hovedhensikten med samferdselsespolicyen. Forbundet foreslår derfor en ny § 1a i loven. Denne kan, f. eks. lyde slik:

"Føremålet med denne lova er å fremja eit transporttilbod til ulike trafikantgrupper i ulike delar av landet, samt å sikre utøvarane eit rimeleg utkomme av verksemda."

Vi har bygget opp vår vidare uttalelse på same måte som høringsnotatet deler opp forslagene og vil bemerke:

Del 1 – vandelsvurdering, opplysningsrett m.m..

Vi ser, som utgangspunkt, de foreslåtte regler om informasjonsrett fra skatte- og avgiftsmyndighetene til løyvemyndigheten, som positive tiltak. Vi har merket oss departementets bemerkninger om at forslagene vil gi en opplysningsrett, ingen opplysningsplikt.

Det er dog noen av forslagene her vi ikke finner grunnlag for å støtte. Det gjelder særlig adgangen til å kunne gi informasjon om ileggelse av (simpler) tilleggsskatt. Vi begrunner dette slik:

I forslaget åpnes det for at både ileggelse av tilleggsskatt og forhøyet tilleggsskatt skal kunne opplyses om. Når det gjelder forhøyet tilleggsskatt forutsetter ileggelse av denne grov uaktsomhet eller forsett og vi er enige i at dette bør kunne omfattes av informasjonsretten. Når det gjelder den normale tilleggsskatt kreves ikke skyld for ileggelse av denne. Slik tilleggsskatt skal også ilegges ved temmelig uskyldige feil fra skattepliktige. Vi kan derfor ikke se det er behov for å ha noen opplysningsrett om dette. Ilegges slik tilleggsskatt kan det vanskelig ses at det overhode kan ha betydning for vandelsvurderingen, hensett til vilkårene for ileggelse av slik skatt. Vi går derfor mot forslaget om at det kan gis opplysninger videre om at normal tilleggsskatt er ilagt.

Vurderingen av om ileggelse av forhøyet tilleggsskatt skal få noen konsekvenser vil bli skjønnsmessig, og vi er enig med departementet at tidsperspektivet må veie tungt ved vurderingen av om dette skal få konsekvenser for løyvet. Forhøyet tilleggsskatt ilegges regelmessig svært lenge etter at det underliggende forhold fant sted. Videre slutter vi oss til Deres vurdering av at det vil være lite hensiktsmessig å regne opp alle relevante argumenter og viser her til at de ulike reglene i lov og forskrift til dels verner svært ulike interesser og at vurderingene av hva som er relevant vil kunne endres over tid.

Når det gjelder den foreslåtte regelendring i § 32 nr. 1 om løyvemyndighetens adgang til å kreve fremlagt næringsoppgave/selvangivelse har vi merket oss departementets synspunkt om at denne retten kun skal nyttes når den "finnes nødvendig". Vi legger derfor til grunn at det må foreligge objektive momenter som gir fylkeskommunen grunnlag for å gå inn i en nærmere kontroll av vedkommendes virksomhet, slik at bestemmelsen ikke vil gi løyvemyndighetene en hjemmel til en full "scanning" av samtlige løyvehavere.

3.

Del 2 – Krav til sentraler.

Vi ser – dessverre – behovet for å innføre hjemmel for å kunne kreve vandelsvurdering av daglig leder ved en sentral, slik som for andre daglige ledere i transportselskaper. Etter vårt syn vil en slik vandelsvurdering måtte bli noe annerledes enn den som i dag foretas for løyvehavere, og vi vil komme nærmere tilbake til dette når forskriften her blir tilpasset lovhjemmelen.

Forbundet er glad for at det foreslås hjemmel for å stille krav til sentralenes soliditet. Erfaringer fra de senere år tilsier at dette er nødvendig for å sikre økonomien til de tilsluttede løyvehavere.

Krav til sentraler om soliditet er viktig, men vi vil understreke at f. eks. krav om større bankgarantier vil kunne medføre betydelige kostnader for hele næringen som sådan og det er derfor viktig at et regelverk på dette område er tilstrekkelig fleksibelt, slik at næringen ikke påføres unødige utgifter, som følge av at noen få "sorte får" ikke følger opp sine økonomiske forpliktelser.

Forslagene til endringer i lovens §§ 25, 26, 29 og 31 er i denne sammenhengen viktige for at løyvemyndigheten kan føre en effektiv kontroll ikke bare med løyvehaverne, men også sentralene og kunne inndra godkjenning for sentraler som ikke følger regelverket de er undergitt.

Vi har merket oss at det forutsettes innført overgangsregler for eksisterende sentralene og ser frem til å diskutere innholdet i så vel økonomikravet som overgangsordningene, når forskriftendringene skal behandles.

Del 3 – endring i § 26.

Vi tar til etterretning at bestemmelsen – rent teknisk – må endres som følge av nye regler i politiregisterloven og at bestemmelsen derfor ikke realitetsendres.

Ved praktiseringen av det nye reguleringsregimet for vandelsvurderingen/ innhenting av politiattest, er det viktig at departementet instruerer løyvemyndigheten om hvorledes dette skal praktiseres, med sikte på å skape en lik praksis ut over landet.

Del 4 – lovens § 38.

Vi konstaterer at det i første omgang kun foreslås å innføre en lovhjemmel for at departementet kan gi forskrifter om nye former for utekontroller og at nye myndigheter kan komme til å få kontrollmyndighet.

Ettersom de nærmere regler omkring dette skal fastsettes i egen forskrift, ser vi frem til en nærmere diskusjon om innholdet i disse regler når den nye forskrift skal fastsettes, og

4.

støtter forslaget om at hjemmel til å gi slik forskrift gis. Vi vil imidlertid understreke at slik hjemmel må gjelde for alle løyvetyper i det samme markedet.

Del 5 – lovens § 20, 3 ledd.

Forslaget om å lette på vederlagsbegrepet i relasjon til transport utført av frivillighetsentral går vi i mot og vil begrunne dette slik:

Vår næring har – den senere tid – blitt påført nye og strenge tiltak med sikte på å bedre sikkerheten ved transportene. Våre sjåførene må ha kjøreseddel for å utøve sitt yrke. Det stilles nå krav om omfattende utdanning av nye sjåførere, i tillegg til opplæring i vedkommende kjøretøyklasse. Alle må – hvert femte år gjennom til sammen en ukes oppfriskningskurs. Våre biler er godkjent for transport av rullestoler. Dette gjelder bl.a. krav til innfesting, rømningsveier og krav til avstander og høyder. Alle disse tiltak er sikkerhetsmessig begrunnet og påfører næringen økte kostnader.

Slik vi leser forslaget vil nå andre kunne få utføre slike transporten uten at det stilles noen krav til sikkerhet, slik vi er underlagt. Selv om disse transporten skal utøves "gratis" av personell fra frivillighetsentralen, er det et paradoks at sikkerheten – for brukerne – spiller mindre rolle enn sjåførens lønn.

Vi er også svært redd for at dette forslaget vil svekke det økonomiske grunnlaget for drosjedrift, særlig i utkantstrøk, hvor lønnsomheten allerede fra før av er presset. Vi ser en klar nedgang i nyregistreringer av såkalte maxi-taxier de senere år og dette forslaget vil ytterligere kunne forsterke denne utviklingen, fordi dette forslaget vil øke presset på lønnsomheten. Dette vil kunne ramme tilbudet til funksjonshemmede som er avhengig av drosje som sitt kollektive trafikkmiddel.

Vi vil dessuten få understreke at alle grupper – også funksjonshemmede har et krav på et forsvarlig transporttilbud. Dette må bygge på at transportøren har en plikt til å utføre transporten, ikke på frivillighet. Transporttilbudet kan ikke bygge på at noen har "lyst" til å kjøre, når det måtte passe dem, men på døgnkontinuerlig drift.

Del 6 – lemping av kjøreplikten.

Vi har merket oss departementets syn om at dette skal være en snever unntaksregel, som bare kan nyttes der løyvet er plassert på veimessige isolerte steder og at slik lemping skal skje for tidsavgrensede perioder.

Etter vårt syn er denne omleggingen av administrativ praksis fornuftig, under forutsetning av at ordningen blir praktisert slik departementet gir uttrykk for i høringsnotatet. Vi vil understreke at ordningen ikke må føre til noen form for "generell" lemping av kjøreplikten, slik at denne kan bli undergravet.

5.

Overnevnte er våre bemerkinger til Deres forslag til endringer i yrkestransportloven De fremmet i nevnte høringsnotat.

Med vennlig hilsen
Norges Taxiforbund

Knut Thomassen
Knut Thomassen
Leder

Vedlegg: notat av 20.04.2012 fra advokat Broch.