

MOTTATT

07 MAI 2012



Samferdsledepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

## Høring – Endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Norges Turbileierforbund (NTEF) takker for høvet til å gje sitt syn i denne saka til kjenne for Samferdsledepartementet (heretter SD).

1

### 1. TIL FRAMLEGGET OM UTVIDA GRUNNLAG FOR VANDELSVURDERING

NTEF har forståing for at SD orienterar seg ut frå at det har vore svindel i drosjenæringa og at noko må gjerast. Men NTEF meiner at dette har vorte eit alt for dominerande perspektiv i framlegget. Tiltaka synest å inkrimina heile transportnæringa i Noreg. Det er utan tvil sterkt inngripande tiltak SD gjer fremlegg om, så inngripande at ein undrar seg på om SD har gått dei naudsynte rundane med Datatilsynet.

Ein generell lovfesta adgang til slik kartlegging av løyvehavarane som det her er tale om, synest å krenka personvernet. Det må ikkje vera slik at einkvar som ynskjer eit eller anna løyve i Noreg, skal vera "fritt vilt" for gjennomgåande etterrøkjing. NTEF tykkjer dette nærmar seg overvåking.

Det må vera nok at loven gjev adgang til nærare etterrøkjing når det utfra klare moment i søknaden kan konstaterast skjellig grunn til mistanke om noko.

Det opplevast som urettmessig at svindelen i drosjenæringa skal råka heile transportbransjen i Noreg. Noko motsvarande er ikkje avdekkja eller kjent korkje i turbilbransjen eller lastebilbransjen.

Den forespeila endringa i yrkestransportforskrifta § 6 legg også opp til å råka mykje vidare enn det er trong for.

At løyvestyresmakta også kan leggja vekt på administrative sanksjonar som er blitt gjevne når den skal utføra vandelsvurderinga ved tildeling og tilbakekalling av løyve, blir også som generell regel svært problematisk. Dette blir ei utviding av vandelsvurderinga som går langt utover det naudsynte og ikkje har nokon hensikt. Vi meiner at det berre skal vere **relevante** administrative sanksjonar ein skal sjå etter. Om ein har komen i skade for å rekne feil i sjømeldinga på et heilt privat område og får tilleggs skatt på 30 % som no diverre er minimum, skal dette ikkje ha nokon relevans i handsaminga av løyvesøknaden.

Høyringsnotatet er uklårt på kor mykje som skal til for at løyve blir nekta. Og like uklår vil praktiseringa verte. Her kan det lett verte slik at ein trekkjer inn likt og ulikt, og det blir kanhende moralske vurderingar i staden for juridiske vurderingar som vert lagde til grunn.

Vi skjønar heller ikkje relevansen når det heiter: “Det blir foreslått ein heimel som gir rett for løyvestyresmaktene til å krevja framlagt kopi av innlevert næringsoppgåve og sjølvmelding frå løyvesøkjar/løyvehavar, jf. forslaget § 32.”

Kan hende har dette relevans i drosjesamanhang. Men normalt er ein søkjar i våre rekkjer ein vanleg ansatt i eit selskap, og har ikke noko næringsoppgåve å leggja fram. Dessutan finst det mange som har samansette næringsoppgåver – dei driv i fleire bransjer og leverar ei samansett oppgåve. Skal dei no tvingast til å syne fram alle sine aktivitetar? Dette rimer dårleg med det personvernet vi har i norsk rett i dag.

Noreg har ei stor trong for transport. Det er manko på sjåførar og manko på drivarar. Samstundes blir det stadig meir av krav på kompetanse til drivarane. Lagar ein no nålauget så trongt at folk må vere idealmenneske for å kome inn i og bli verande i bransjen, så “stoppar Noreg”. Og me er redd for dei lokale variasjonane i praktiseringa.

Me vert ein smule provosert når SD skriv at “Forslaga vil vidare kunne føra til ein styrka kontroll med drift av løyvepliktige verksemd.” Her syner SD at ein berre har hatt drosjene i tankane – og tenkjer på dei akutte og høge ropa frå almenta om “Lille-Røkke” og liknande fenomen.

Vi meiner at det sjeldan blir god lovgjeving av framlegg som stig opp av dagsaktuelle ein-skildhende. Ein lovgjevar skal ha eit breiare og lengre perspektiv. Her skortar det på meir prinsipiell horisont.

Vi er glad for at SD konkret nemner Lov 19. juni 2009 nr. 58 om meirverdiavgift (meirverdiavgiftslova). Alle som har med denne lova å gjere, veit kor lite som skal til for å gjere ein feil som inneber tilleggsavgift. Lova er objektiv, det hjelper ikkje at du berre har vore litt aktlaus. Dette er det beste eksempel på at SD kan kome til å kaste nokon og kvar inn i ein runddans av diskusjonar der vurderingane vert urimeleg vanskelege.

Vi noterar oss at SD skriv: “Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er det eit klart behov for at opplysningar om administrative sanksjonar gitt av skatte- og avgiftsstyresmaktene kan bli gitt vekt både ved tildeling og tilbakekall av løyve.” Dette er bastant formulert.

Om SD står fast på dette, er det etter vårt syn betre at det lagast ei eiga **drosjeforskrift**. Som vi no les høyringsnotatet, kjenner vi oss alle nedvurdert.

## 2. TIL 4.1.3 ENDRING AV YRKESTRANSPORTFORSKRIFTA § 6

Her heiter det: “Som nemnt tidlegare vil Samferdselsdepartementet i etterkant av høyringa koma med eit forslag om endring i yrkestransportforskrifta som inneber at det kjem klart fram at løyvestyresmakta og kan leggja vekt på gitte administrative sanksjonar når den skal utføra vandelsvurderinga ved tildeling og tilbakekall av løyve. Ei endring av yrkestransportforskrifta slik at det utan tvil blir tillatt å leggja vekt på administrative sanksjonar som er blitt gitt i vandelsvurderinga, og ei innføring av heimel i yrkestransportlova som gjer unntak i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt er etter Samferdselsdepartementet si vurdering heilt nødvendig for at løyvestyresmakta skal kunna gjennomføra ein tilfredsstillande vandelskontroll. Ein slik utvida kontrollmåte vil i tillegg verka preventivt i forhold til potensielle lovbrytarar”.

Vi vonar SD vil sjå kor generelt dette er formulera – og korleis det på det næraste kriminaliserar bransjegreinar som ikkje har det minste med drosjenæringa å gjere – og samstundes kor skjeivt dette rammar.

Mange av våre medlem er personlege drivarar. Dei vil bli ramma med ein gong noko av reint personleg karakter kjem feil ut. Likeeins vert det truleg med eit lite og lett gjenomsynleg AS. Store verksemdar og AS med masse ressursar og ansette vil på ein heilt annan måte kunne sno seg. Det ferskaste eksemplet er Unibuss AS som etter korrupsjonsavdekkinga i 2011 berre sette inn ein ny dagleg leiar. Korrupsjonen fekk ingen konsekvensar for selskapet. Ein personleg drivar ville ha gått konkurs, og eit lite AS ha blitt stansa. På vegner av våre medlem, som langt på veg er små drivarar, må vi be om at SD no ikkje skapar reglar som gjer skilnad i sanksjonshandsaminga til ugunst for dei små.

Dagleg leiar av Unibuss AS vart fengsla heilt i byrjinga av desember 2011. Ultimo april sto han framleis i Løyveregisteret som dagleg leiar. Då hadde selskapet drive med 738 ulovlege turløyver i 4 månader. Vi har til no ikkje registrert nokon sanksjon i det heile.

Konklusjonen vår til dette punktet er med andre ord at SD sitt framlegg ikkje vil få nokon konsekvens for store selskap, men store konsekvensar for dei små.

## 3. KVA MED HABILITETEN TIL LØYVEINSTANSEN?

Dømet med Unibuss AS leiar oss til ein annan problematikk. Oslo kommune er løyveinstans i Oslo, men er samstundes eigar av Unibuss AS. Det fins fleire døme på at fylkeskommunar

eig eller har eigenlutar i selskap som driv rute- og turtransport. Kva då med habiliteten? Rett nok skal ein lite på dei offentlege instansane, men biletet i Oslo er skræmmande. Det er som vel kjend avdekka korrupsjon i samferdselsetaten tidlegare, og no altså i i et stort kommunalt busselskap.

Det er forstemmande at høyringsnotatet ikkje har tangert ei så sentral problemstilling.

#### 4. AD ENDRINGA TIL YKRESTRANSPORTLOVA § 38

Atter ein gong er det “den omfattande drosjesvindelsaka i Oslo tidlegare på 2000 talet og ønsket om ei ryddig drosjenæring” som er bakteppet for SD.

Vidare heiter det at “Oslo kommune (har) bedt departementet om at løyvestyresmakta sjølv skal kunna utføra kontroll med drosjenæringa. For å få luka ut useriøse aktørar og rydda opp i drosjebransjen, ser departementet at løyvestyresmaktene kan ha behov for meir aktivt å kunna gå ut og kontrollera om løyvehavarane følgjer gjeldande reglar.”

Vi oppmodar SD til å tenkje grundig igjennom dette, og ber om at dette uansett ikkje tas inn i lova. Det er nok av kontrollar som det alt er. Slike kontrollar skjer utan varsel, og alltid utan omsyn til om ein har passasjerar i bussen eller ikkje. Vi har oftast 50 menneske i bussane våre, og kontrollar fører ofte til kollisjon med planlagt kjøring og reglane om kjøyre- og kviletid. I visse høve leiar kontrollen til at vi kjem for seint fram til ferger, til hotell og til andre avtalar. Dette er øydeleggjande for bransjen vår.

For oss er det meir enn nok allereie. Og viser med undring på at motsvarande kotrollar ikkje blir handheva overfor utenlandske bussar og lastevogнар. Dette er sterkt konkurransevridande.

Skal slike reglar endrast, så måtte det bli til gunst for oss og passasjerane. Det er greitt at ein tek ein kontroll på heilt grunnleggjande ting langsmed vegen, som løyvedokument, overlasing, beltebruk og lignande. Men kontrollar som tek lang tid og går på firmaet si generelle drift, trengst ikkje å gå føre seg langsetter vegen. Slik kontroll kan ein innkallast til i ettertid.

#### 5. LØYVEUNNTAK FOR FRIVILJUGSENTRALAR

Vi undrar oss over at Samferdselsdepartementet no også gjer framlegg om at det i yrkestransportlova § 20 tredje ledd vert teke inn ei føresegn som gir “Frivilligsentralar” med stats-tilskot unntak frå løyveplikt når sentralen transporterer personar og det ikkje blir teke betalt for anna enn reelle utgifter i samanheng med transporten.

Tidlegare har motsvarande regel gjeve helse- og sosialinstitusjonar samme adgangen. Ei utviding no er med på å undergrave heile løyveordninga. Vi ser at det stadig dukkar opp operatørar som ikkje har dei same kostnadane som oss som skal ha til levemåten av det vi arbeidar med, til dømes yrkesutdanningsinstitusjonar og organisasjonar. Det finst sågar døme på at

politiet har en “velferdsbuss” som brukast til litt av kvart. Nye unntak skapar manglande oversyn og gjer det vanskelegare for oss som satsar på å drive seriøst.

For kva er no “reelle utgifter”? Vi er redd for at slike reglar opnar for piratar som manipulerar med tall. Og om ikkje sjåføren får løn, kan han få andre ting. Dessuten opnar det og for at frivilljugsentralane berre kan laga eit tillegg i medlemskontingenten som skjular eit skyssbidrag.

Vi ser ikkje noko grunnlag for dette framlegget. Folk som samlast i slike samanhengar, utgjør ein stor del av kundemassen vår. Og dagens pensjonistar er jamt over ikkje fattige. Å leiga ein turbuss er framleis den billegaste måten å reise på i dagens Noreg.

Vi merkar oss at “Departementet er noko usikre på om det skal krevjast at sjåførane som tek på seg å transportera passasjerar gratis for ein frivilligsentral skal måtte ha køyresetel og ber om høyringsinstansane sitt syn på dette.” Vi må berre si at dette må vere ein skrivefeil. Ein kjøyresetel er eit vitnemål om kompetanse. Ein kvar som skal frakte mange menneske, må kunne dokumentera røynsle og oppdatering. I lys av det stendig aukande krava til obligatorisk etterutanning for sjåførane av tunge bilar, vert eit slikt framlegg etter vårt syn temmeleg dramatisk.

Oslo 4. mai 2012



For NTEF

Steinar Stenvaag