



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 16/9052-2
Saksbehandler Petter Hammarstrøm

Høring - endring av yrkestransportloven - Unntak fra løyveplikt for samkjøring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	31.01.2017	17/6

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 31.01.2017 sak 17/6

Votering

Fylkesrådmannens tilrådning ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets vedtak

Dermed ble fylkesrådmannens tilrådning vedtatt.

Høring - endring av yrkestransportloven - Unntak fra løyveplikt for samkjøring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak

1. Fylkesutvalget i Aust-Agder anbefaler at yrkestransportlovens § 20 vedrørende samkjøring endres som foreslått av Samferdselsdepartementet.
2. Fylkesutvalget i Aust-Agder anbefaler at yrkestransportlovens § 9 vedrørende øvre aldersgrense for å inneha drosjeløyve endres som foreslått av Samferdselsdepartementet.
3. Fylkesutvalget i Aust-Agder anbefaler at yrkestransportlovens § 9 vedrørende tilslutningsplikt til drosjesentral beholdes så lenge drosjeløyver er behovsprøvd.

2. SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet har sendt på høring endring av yrkestransportloven §§ 20 og 9. § 20 gjelder unntak fra løyveplikten for samkjøring. § 9 gjelder øvre aldersgrense for å inneha drosjeløyve og opphør av løyvemyndighetens mulighet til å bestemme at drosjeløyvehavere skal være tilsluttet drosjesentraler, der slike finnes. Fylkesrådmannen støtter forslagene til endring av øvre aldersgrense for å inneha drosjeløyve, samt forslaget om endring av bestemmelsene om samkjøring. Fylkesrådmannen støtter ikke forslaget om at løyvehavere ikke skal være tilsluttet drosjesentral der slike finnes.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Samferdselsdepartementet har sendt på høring endring av yrkestransportloven §§ 20 og 9. Departementet opplyser i oversendelsesbrevet at de foreslåtte endringene av yrkestransportloven er en del av et større arbeid med å revidere drosjeregulverket. Hvilke videre planer Samferdselsdepartementet har om endring av drosjeregulverket er ikke nevnt.

Samferdselsdepartementet ønsker med endringene å styrke forbrukernes interesser i tillegg til å legge til rette for en effektivisering av drosjenæringen ved å lette på noen av dagens krav.

Høringsfrist er satt til 2. mars 2017.

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Kjøring mot vederlag er løyvepliktig. Det kreves løyve dersom den som kjører mottar vederlag for transporten.

Forslaget til endring av yrkestransportlovens § 20 om samkjøring gjør det mulig at en som eier en personbil (inntil 9 seter) kan transportere en eller flere personer som har sammenfallende transportbehov som føreren selv. Vederlaget for transporten kan ikke overstige kostnadene for transporten fordelt mellom antallet personer i bilen. Fylkesrådmannen antar at utfordringene for politiet som kontrollmyndighet med å kontrollere ordningen verken blir lettere eller vanskeligere enn det den var med den tidligere bestemmelsen. Den tidligere bestemmelsen i yrkestransportloven sier at: transport av naboer og arbeidskolleger med personbil på nærmere vilkår er fritatt fra kravet om løyve.

Endring av yrkestransportlovens § 9 vedrørende endring av øvre aldersgrense for å inneha drosjeløyve fra 70 år til 75 år, er etter fylkesrådmannens vurdering riktig, og i tråd med utviklingen på andre områder i samfunnet. Øvre aldersgrense for kjøreseddel for turvognkjøring ble for få år siden økt fra 70 år til 75 år.

Den foreslåtte endring av yrkestransportlovens § 9 om at løyvemyndigheten ikke lenger kan bestemme at drosjeløyver skal være tilknyttet drosjesentral finner fylkesrådmannen det vanskeligere å tilrå.

I områder der det er drosjesentraler er alle løyver tildelt med tilslutningsplikt til sentralene. Det er sentralene selv som fastsetter kjøreplaner for de enkelte løyvene ved sentralen for å ha tilstrekkelig kapasitet for å betjene publikum. Løyvemyndigheten (fylkeskommunen) har mulighet til å påvirke både antallet løyver (behovsprøving), og kjøreoppsett for den enkelte

sentral. Bestemmelsen om tilknytningen til sentral har tidligere vært sterkt ønsket av Norges taxiforbund. Dette ønsket er i de senere år blitt overskygget av sentralenes ønske om selv å bestemme hvilke løyvehavere/løyver som skal kjøre ved sentralen. Det er også et ønske fra sentralene om fritt å kunne sanksjonere mot løyvehavere som ikke retter seg etter bestemmelsene for kjøring ved den enkelte sentral. Det er forståelig at sentralene ønsker seg denne friheten, men drosjenæringen er en gjennomregulert næring som er behovsprøvd og som har en kjøreplikt. Sentralenes sanksjonsmulighet overfor løyvehavere ved sentralene i dag er begrenset til å utelate den enkelte løyvehaver fra turformidling for kortere eller lengre tid.

I områder uten drosjesentraler tildeles såkalte bopelsløyver. Disse løyvene har stasjoningssted og prisberegning fra innehaverens bopel eller fra en sentral plass i kommunen.

Drosjeløyver er behovsprøvd. Det vil si at det er fylkeskommunen som løyvemyndighet som fastsetter antall løyver i løyvedistriktet (Aust-Agder) og hvor løyvene skal ha stasjoningssted. Det er knyttet driveplikt til løyvene og det er kjøreplikt 24 timer i døgnet, hele året.

Fylkeskommunen har mottatt flere klager på at det ikke er mulig å få tak på drosjer enkelte steder i fylket. Dette er særlig på steder der drosjetjenesten ikke er organisert i sentraler. Klagene går ut på at det ikke kjøres i helger, ikke når løyvehaveren er på ferie, eller at det ikke kjøres etter kl. 1700 på hverdager. Med bakgrunn i de klagene som er mottatt er det grunn til å anta at kjøreplikten ikke overholdes alle steder. At kjøreplikten overholdes til enhver tid er vanskelig å kontrollere. Det er også uklart hvem som skal kontrollere dette.

Fylkesrådmannen antar at dersom muligheten til å tildele løyver med tilknytningsplikt til drosjesentraler bortfaller, vil kontrollen med at kjøreplikten overholdes være den samme i områder med sentral som i områder der drosjene ikke er organisert i sentraler. Dette vil vanskeliggjøre fylkeskommunens behovsprøving av antall løyver. Det er også vanskelig å se at en endring av loven på dette området vil styrke forbrukernes interesser, slik det er nevnt i Samferdselsdepartementets oversendelsesbrev.

Dersom behovsprøvingen av drosjeløyvene opphører er det naturlig at kjøreplikten og takstreguleringen for bransjen opphører. Ved opphør av behovsprøvingen vil næringen selv kunne organisere seg på den mest hensiktsmessige måten.

5. KONKLUSJON

Ut fra ovennevnte vurdering av de foreslåtte endringene i yrkestransportloven anbefaler fylkesrådmannen at fylkesutvalget fatter følgende vedtak:

Fylkesutvalget i Aust-Agder anbefaler at yrkestransportlovens § 20 vedrørende samkjøring endres som foreslått av Samferdselsdepartementet.

Fylkesutvalget i Aust-Agder anbefaler at yrkestransportlovens § 9 vedrørende øvre aldersgrense for å inneha drosjeløyve endres som foreslått av Samferdselsdepartementet.

Fylkesutvalget i Aust-Agder anbefaler at yrkestransportlovens § 9 vedrørende tilslutningsplikt til drosjesentral beholdes så lenge drosjeløyver er behovsprøvd.

Vedlegg

Høyring - endring av yrkestransportlova.pdf
Høyringsnotat.pdf

31.januar.2017