



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Hamar, 24.02.2017

Deres ref: 16/1451
Vår ref: Sak. nr. 16/18367 - 2
Saksbeh. Øystein Sjølie tlf. 62 54 46 67 og Grethe Blystad

Svar - Høyring - endring av yrkestransportlova - unntak frå løyveplikt for samkjøring - heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

Hedmark fylkeskommune viser til høringsbrev av 09.12.2016 om endring av yrkestransportlova. Høringsfrist er satt til den 02.03.2017.

Endringsforslagene er en del av et større arbeid med å revidere regelverket for drosjer. Formålet med endringene skal blant annet være å styrke forbrukernes interesser, samt å effektivisere drosjenæringen ved å lempe på noen av dagens krav. I denne omgang er det forslag til lovendringer som er på høring. Forslag til forskriftsendringer vil komme senere i eget høringsnotat.

Det foreslås endringer i tre bestemmelser: Unntak fra løyveplikt for samkjøring, heving av øvre aldersgrense for å inneha drosjeløyve, og oppheving av kravet om tilslutning til drosjesentral. De tre endringsforslagene omtales hver for seg nedenfor.

Forslag om endring i § 20: Samkjøring

Løyveplikten inntreffer når det blir tatt vederlag for transporten. Vederlagsbegrepet blir tolket vidt, slik at det også omfatter deling av kostnader. Nåværende bestemmelse i § 20 gir unntak fra løyveplikten når den som råder over en personbil (det vil si motorvogn registrert for maksimalt 9 personer inkludert fører) tar med seg folk vedkommende arbeider sammen med, eller naboer, når det kjøres mellom bosted og arbeidssted. Denne bestemmelsen kan oppfattes som for rigid og Hedmark fylkeskommune støtter en viss oppmykning av bestemmelsen.

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



2f9-4669a05c-425a-4ab3-9e84-23f2479d4d21:3



Mer samkjøring kan være samfunnsnyttig i den forstand at det gir færre biler i trafikk, mindre kø, samt bedre luftkvalitet og miljø. Samtidig er det viktig at det ikke gis mulighet for skatte- og avgiftsunndragelse for tjenester som normalt vil være skatte- og avgiftspliktige, og at det ikke undergraver etablert, lovlig næring der hvor delingsøkonomi tar over deler av virksomheten.

Anledning til samkjøring med personbil gir drosjene økt konkurranse, mens dette ikke blir en problemstilling for busselskapene. Busselskapene har minibusser av samme type som maxi-taxier; det vil si motorvogn for inntil 17 personer. Mange busselskap bruker minibusser på såkalte flex-ruter, som er et busstilbud lik drosjetransport idet kunden bestiller bussen til gitte tider og steder, men til fast busstakst. Dette er allerede en stor konkurrent til drosjene. Med anledning til økt og utvidet samkjøring med personbil, vil det være en risiko for at drosjene vil kunne stå igjen med kun transport på kveld-natt-helg- og høytidsdager. Kostnadene med drosje av type maxi-taxi er vesentlig høyere enn for personbil, og med redusert kjøregrunnlag vil dette tilbudet kunne falle helt bort.

Det er ikke sagt noe om hvordan samkjøring skal registreres, og hvordan dette vil påvirke eventuelle skattefordeler ved arbeidsreiser. Det må vurderes nærmere hvordan spørsmålet om fradrag på skatt for kjøring til og fra jobb skal løses; hvordan det skal fordeles mellom dem som sitter på og bileier/-førere. Dette vil være spesielt utfordrende i forbindelse med samkjøring på tilfeldige (ikke faste) turer, som typisk vil gjelde forretningsreiser/tjenestereiser, som godtgjøres av arbeidsgiver og vil være synlig på lønnsoppgave. Det er ikke sagt noe om hvordan en slik ordning skal administreres eller hvem som skal gjøre det, men det må påregnes kostnader til administrasjon.

Relasjon som familie, arbeidskollegaer eller nabo som avgrensning for samkjøring er rigid, og Hedmark fylkeskommune er enig i at dette bør tas ut av bestemmelsen. Avgrensning bør være at samkjøringen gjelder personer som bor/oppholder seg i nærheten av den som står for transporten, og hvor reisemål er i nærheten eller på strekning hvor transporten går til. Vi er derfor enige i at samkjøring ikke skal begrenses til kun å gjelde mellom bosted og arbeidssted.

Det er imidlertid svært vesentlig at sjåfør og passasjer må ha sammenfallende transportbehov. Samkjøringen kan skje når reisetid og sted er sammenfallende og reisen er direkte. Det må skapes et tydelig skille mellom lovlig samkjøring og kjøring som kan tolkes som pirattaxivirksomhet, slik at gråsoner unngås. Transportør skal ikke ha anledning til å legge opp ei rute, ei heller med avstikkere fra naturlig kjørestrekning.

Deling av faktiske utgifter er naturlig, men det må lages normer for hva slags beløp dette skal utgjøre. Dette beløpet må tilsvare faktiske utgifter på en slik måte at det unngås å drive samkjøring i inntektsøyemed.



Forslag om endring i § 9 andre ledd: Aldersgrense for drosjeløyver

Det er ikke logisk at aldersgrensen for drosjeløyve er 70 år, samtidig som aldersgrensen for kjøreseddel er 75 år. Hedmark fylkeskommune støtter fullt ut at aldersgrensen for drosjeløyve heves til 75 år.

Det er unaturlig at enkelte næringer, som det å være drosjeløyvehaver, skal begrenses av alder. Aldersbegrensning vil være i motstrid mot styresmaktens ønske og oppfordring om at arbeidstakere kan/bør være lengre i arbeidslivet. Heving av aldersgrense fra 70 til 75 år vil ikke være til hinder for rekrutteringen til yrket. De fleste løyvehavere, særlig de som kjører mye sjøl, sier opp sitt løyve før de fyller 70 år.

Vi kan ikke se at denne endringen har noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Forslag om endring i § 9 tredje ledd: Oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

Det foreslås å oppheve løyvehavers rett og plikt til tilslutning til drosjesentral, samt å oppheve andre forskrifter som gjelder drosjesentraler. Dette begrunnes med at økt grad av operasjonell frihet for både løyvehaver og sentral, gir sentralene bedre kvalitet på de tjenester som leveres og bedre kontroll over egen virksomhet. Det hevdes også at dette vil gi bedre konkurranse mellom sentralene. Det vil kunne gi større frihet for den enkelte løyvehaver, som får større mulighet til selv å bestemme hvordan hans eller hennes drosjetjenester skal markedsføres.

Nye teknologiske løsninger gjør det stadig lettere å tilby transporttjenester, og gjør det enklere å etablere drosjeformidlingstjenester/applikasjonsbaserte tjenester til erstatning til formidling gjennom drosjesentraler.

Hedmark fylkeskommune mener at løyvehavers tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral ikke bør oppheves.

I større byer og områder med høy befolkningstetthet, vil det antagelig ikke gi store utslag, da det alltid vil være noen som vil drive drosjevirkosomhet på ulike tider av døgnet. Tilbudet vil ikke forsvinne.

På mindre steder, og ute i distriktene, sliter løyvemyndighet pr. dags dato med å få besatt drosjeløyver, både der det er tilslutningsplikt til sentraler og for bostedsløyver. Det er tvilsomt om det er grunnlag for konkurranse mellom sentraler. Utfordringen handler mer om å sikre et døgnkontinuerlig drosjetilbud hele året. I distriktene har bostedsløyver, så langt det har vært mulig, i flere år vært søkt lagt til sentraler eller eventuelt hatt tildelinger av turer via sentraler, for å gi løyvehavere nytte av felles drift. Dette gir mindre utgifter og mulighet til forutsigbar fritid.



Tilslutningsplikt og tilslutningsrett til sentraler bør opprettholdes, men sentralene kan gis frihet til selv å fastsette egne reglement. Likeledes gis sentralene anledning til selv å velge hvilke løyvehavere som skal være tilsluttet sentralene, og de vil også kunne avslutte tilslutningsforhold for løyvehavere som ikke retter seg etter gjeldende lover, forskrifter og krav. Dette kan gi økt kvalitet på tjenester hos sentraler som følger lover, forskrifter og egne krav.

Alternativt kan løyvehavere gis tilslutningsplikt og tilslutningsrett til sentraler for kjøp og bruk av fellestjenester, men ha fysisk stasjonsingssted ved bopel eller annet egnet sted når drosjen har vakt. Fellesutgifter ved slike ikke-fysiske sentraler blir vesentlig lavere, men oversikten over hvor mange og hvor drosjer som til enhver tid er disponible, opprettholdes. Løsningen imøtekommer dagens muligheter innenfor ny teknologi.

Drosjesentralene må fortsatt ha forpliktelser overfor løyvemyndighet, selv om sentralene selv gis frihet til å bestemme hvem som skal være tilsluttet sentralen, og til eventuelt å si opp de som er uønsket. Dette for å ivareta løyvehavernes rettighet til sitt løyve i henhold til Yrkestransportloven, men også for at løyvemyndighet som eneste instans, skal ha mulighet til å tilbakekalle løyver.

Tilslutningsplikt til drosjesentraler genererer utgifter for løyvehavere til sentralen. Tilslutningsplikt til ikke-fysisk sentral vil gi lavere utgifter for den enkelte løyvehaver. Fristillelse fra sentraler vil høyst sannsynlig gi løyvehaver økte utgifter både til turmottak og formidling, samt fakturering. Ved fristillelse vil skattemyndighet og andre offentlige instanser ikke kunne innhente opplysninger om løyvehaveres innkjøring mv. fra ett sted (sentralene), men må kontakte hver enkelt løyvehaver.

Med vennlig hilsen

Erlend Myking
Fylkessjef
Samferdsel, kulturminner og plan

Øystein Sjølie
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.