



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

/Avdeling for areal og
transport

Vår dato 20.02.2017
Deres dato
Vår referanse 16/14129-5
Deres referanse
Vår saksbehandler Susanne Johansen

Høringsfråsegn til endring av yrkestransportlova - Drosjetransport med meir

Viser til høringsbrev av 09.12.16, med høringsfrist 01.03.17 referanse 16/1451.

Saka blei handsama i vårt politiske hovudutval for samferdsel i møte 06.02.2017, sak 2/17. Det blei fatta følgjande vedtak:

Vedtak

- 1) Hovudutval for samferdsel støttar endringa i yrkestransportlova §20. Det er ein føresetnad at dei reelle kostnadane for samkøyring blir delt mellom sjåfør og passasjerar, og at størrelsen på vederlaget lar seg kontrollere.
- 2) Hovudutval for samferdsel støttar endringa i yrkestransportlova §9 (2).
- 3) Hovudutval for samferdsel meiner at gjeldande § 9 (3) bør vidareførast i ny lov om yrkestransport.

Saksprotokoll og fylkesrådmannen sitt framlegg til hovudutvalet ligg vedlagt.

Med vennlig hilsen

Susanne Johansen

Susanne.Johansen@t-fk.no
+47 35 91 73 12

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.



**/Avdeling for areal og
transport**

Vår dato 20.02.2017
Vår referanse 16/14129-5

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Samferdselsdepartementet		Postboks 8010 Dep	0030 OSLO

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.



Arkivsak-dok. 16/14129-3
Sakshandsamar Susanne Johansen

Saksgang	Møtedato
Hovudutval for samferdsel	06.02.2017

Høyring endring yrkestransportlova §9(2) §9(3) og §20

Forslag frå fylkesrådmannen:

- 1) Hovudutval for samferdsel støttar endringa i yrkestransportlova §20. Det er ein føresetnad at dei reelle kostnadane for samkøyring blir delt mellom sjåfør og passasjerar, og at størrelsen på vederlaget lar seg kontrollere.
- 2) Hovudutval for samferdsel støttar endringa i yrkestransportlova §9 (2).
- 3) Hovudutval for samferdsel støttar samferdselsdepartementets sitt forslag om endring i yrkestransportlova § 9 (3). Det er ein føresetnad at løyvemyndigheta ved seinare endring av yrkestransportforskrifta blir gjeven tilstrekkeleg mynde til å:
 - føre kontroll med at driveplikta og lokale forskrifter for drosjeløyve blir overhalde.
 - sanksjonere overfor den einskilde løyvehavar som bryt lov og forskrift.
 - få tilstrekkeleg informasjon frå sentralane, for å kunne utøve sitt mynde.

Bakgrunn for saka:

Samferdselsdepartementet har utarbeidd eit framlegg om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Framlegget til endringar er i hovudsak knytt til regelverk som gjeld drosjetransport. Endringane er ein del av eit større arbeid med å revidere drosjeregulverket. Føremålet med endringane er mellom anna å styrke forbrukarane sine interesser, i tillegg til å leggje til rette for ei effektivisering av drosjenæringa ved å lempe på nokre av dagens krav.

Departementet har valt å dele opp regelverksarbeidet i ein lovdell og ein forskriftsdel. Departementet sender no framlegg til lovendringar på høyring og vil følgje opp med framlegg til forskriftsendringar i eit eige høyringsnotat.

Saksopplysningar:

Framlegget er delt inn tre delar. Endring i yrkestransportlova §20 som omhandlar samkøyring, endring av yrkestransportlova §9(2) som omhandlar aldersgrense for drosjeløyver og endring i yrkestransportlova §9(3) som omhandlar oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og løyvemyndigheita sin mynde overfor drosjesentralar.

1. Samkøyring

I yrkestransportlova §20 heiter det at det ikkje er løyveplikt når den som rår over ein personbil tek med seg grannar og arbeidskollegar til og frå arbeidsstad.

Departementet gjer framlegg om lovendring i yrkestransportlova § 20.

Framlegget inneber at det ikkje trengs løyve når den som rår over ein personbil tek med seg folk som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv.

Bakgrunnen for framlegget om å endre yrkestransportlova § 20(1) er å leggje til rette for å auke moglegheita for samkøyring. Moglegheita for slik samkøyring utan løyve er i dag avgrensa. Dette vil kunne gje samfunnsgevinst i form av mindre utslepp og mindre belastning på vegnettet. Vederlaget for transporten kan ikkje overstige kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen. Departementet meiner at vederlagsgrensa bør bidra til å oppretthalde ein klar skilnad mot drosjeliknande transport.

2. Aldersgrense for drosjeløyver

Etter yrkestransportlova § 9 (2) fell drosjeløyve bort når løyvehavar fyller 70 år.

Departementet gjer framlegg om ei lovendring i yrkestransportlova § 9(2) om at den øvre aldersgrensa for å behalde eit løyve for drosjekøyring vert heva frå 70 til 75 år. Det vil si at løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person først fell bort når innehavaren fyller 75 år.

Bakgrunnen for framlegget om å endre § 9(2) er å leggje til rette for at løyvehavarar kan inneha drosjeløyvet sitt lengre. Departementet ønskjer å tilpasse regelverket til utviklinga i samfunnet der det blir lagt til rette for at eldre som ønskjer det kan stå lenger i arbeid.

3. Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og oppheving av løyvemyndigheita sin mynde overfor drosjesentralar

Departementet gjer framlegg om å oppheve retten ogplikten løyvehavarar har til vere tilslutta ein drosjesentral, og løyvemyndigheita sin mynde overfor drosjesentralar.

Etter lov om yrkestransport §9(3) jf. Yrkestransportforskrifta §46 (1) kan løyvestyremakta i samråd med kommunale styresmakter bestemme om det skal vere ein eller fleire drosjesentral i eit distrikt og korleis dei skal drivast. Vidare om kor mange løyver ein sentral skal ha, om plikt til å betale innskott og avgift til sentralen og om sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Denne myndigheita ligg til fylkeskommunen v/ Hovudutval for samferdsel etter det «Allmenne delegasjonsreglement» i fylkeskommunen.

Departementet gjer framlegg om ei lovendring i yrkestransportlova § 9(3) slik at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å fastsetje ei plikt for drosjeløyvehavar til å vere tilslutta drosjesentral og til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Føresegna vil ikkje lenger gje løyvestyresmaktene rett til å krevje førehandsgodkjenning eller fastsetje andre krav til drosjesentralane, slik tilfellet er etter gjeldande rett.

Sjølve drosjeløyveordninga skal fortsatt vere behovsprøvd og driveplikta for drosjene skal framleis vere gjeldande. Departementet antar at driveplikta i stor grad vil bli ivaretatt ved at dei fleste løyvehavarane vil velje å køyre under ein sentral med den vaktordninga denne sentralen vil velje å ha.

Bakgrunnen for framlegget om å endre § 9(3) er å opne for større variasjon i drosjetilbodet og kunne bidra til å leggje til rette for meir verksam konkurranse mellom drosjesentralane, gje drosjesentralane større moglegheit til å vere «herre i eiga hus», sette kvalitetsmål, og sjølv velje dei løyvehavarar dei vil ha tilslutta via privatrettslege avtaler, som igjen kan styrke forbrukarane sine interesser.

Løyvestyresmaktene vil etter framlegget kunne gje reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet, men desse føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og drosjeførar, ikkje sentralar. Ei endring av § 9(3) vil innebere eit behov for å gjere endringar i yrkestransportforskrifta samt lokale reglar for Telemark; «Drosjereglementet for Telemark». Departementet vil gjere framlegg om endringar i yrkestransportforskrifta i eit eige høyringsnotat.

Vurdering frå fylkesrådmannen:

Når det gjeld framlegget for endringane i yrkestransportlova har fylkesrådmann følgjande betraktningar;

1. Samskøyring

Etter yrkestransportlova § 4(1) gjeld løyveplikta når det vert teke vederlag for transporten. Dersom det ikkje vert teke vederlag, vil transporten falle utanfor regelen i yrkestransportlova § 4 og dermed ikkje vere løyvepliktig. Vederlagsomgrepet vert tolka vidt, slik at og deling av kostnader vert omfatta.

Etter yrkestransportlova §9 gjeld eit krav om drosjeløyve for den som vil drive persontransport mot vederlag, og den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til allmenta på offentleg plass. Drosjeløyve er behovsprøva.

Fylkesrådmann er positiv til at det opnast for meir samskøyring når det gjeld samfunnsgevinst i form av mindre utslepp og mindre belastning på vegnettet, men fylkesrådmann ser også nokon utfordringar. Det er allereie kjent at sosiale media har vore nytta til å annonsere køyring frå «A til B» utan at vedkommande har løyve for å utføra transporten. Det er grunn til å tru at slike annonseringar vil bli hyppigare.

Framlegget opnar for å ta vederlag for samskøyring når vederlaget for transporten ikkje overstig dei faktiske kostnadane fordelt på tal personar i køyretøyet, kostnadene vert opp til sjåføren og passasjerane å avtale seg i mellom og passasjerane treng ikkje å kjenne sjåføren. Kravet vil vere at det er eit samanfallande transportbehov. Det kan bli ei utfordring å kontrollere om det er eit samanfallande transportbehov, kva dei faktiske kostnadene er og om det er mogleg å kontrollere om det her kan vere tale om piratkøyring. Ein uheldig konsekvens av at det blir lettare å ta vederlag for transport som utførast som samskøyring, kan bli at køyregrunnlaget for drosjenæringa gå ned og behovsprøving kan bli vanskelegare å gjennomføre.

2. Aldersgrense for løyver

Fylkesrådmann er positiv til at regelverket blir tilpassa utviklinga i samfunnet der det blir lagt til rette for at eldre som ønskjer det kan stå lenger i arbeid.

3. Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og oppheving av løyvemyndigheita sin mynde overfor sentralar

Etter gjeldande rett skal det vere ei behovsprøving i samband med ei eventuell godkjenning av etablering av ein ny sentral. Framlegget inneber at løyvestyremakta i samråd med kommunale styresmakter ikkje

lengre skal bestemme om det skal vere ein eller fleire drosjesentralar i eit distrikt og korleis dei skal drivast. Fylkeskommunen sitt mynde etter §9(3) til å gje påbod om skiping og organisering av drosjesentralar, som er delegert til Hovudutval for samferdsel etter det «Allmenne delegasjonsreglement 4.1.4» fell bort.

Lova er føreslått endra slik at drosjesentralar ikkje lengre skal vere underlagt regulering frå løyvestyresmakta. I samanheng med dette er det og føreslått at løyvemyndigheita si anledning til å gje løyvehavar tilslutningsplikt til drosjesentralar fell bort. Den føreslått endringa gjer drosjesentralane større moglegheit til å vere «herre i eiga hus», sette kvalitetsmål, og sjølv velje dei løyvehavarar dei vil ha tilslutta via privatrettslege avtaler. Gjeldande krav løyvestyremakta har fastsett for organisering vil i all hovudsak felle bort, herunder antal drosjesentralar, krav til godkjenning av oppretting av drosjesentralar, maksimalt antal løyver ein sentral kan ha tilslutta med meir.

Med framlegget vil det bli enklare å etablere ein formidlingsteneste, og samstundes legge til rette for at løyvehavarar kan ta i bruk applikasjonsbaserte løysingar til erstatning for formidling gjennom drosjesentralar. Nye teknologiske løysingar gjer det stadig lettare å tilby transporttenester på internett og via mobilapplikasjonar. Slike teknologiske løysingar er med på å utfordre grensene for definisjonen av ei drosjeformidlingsteneste. Fylkesrådmann er positiv til at det leggast til rette for ei effektivisering av drosjenæringa ved å lempe på nokre av dagens krav slik at drosjenæringa kan tilpasse seg samfunnsutviklinga kor fleire former for drosjeformidling blir tillat.

Sjølv om det vil vere mange løyvehavarar som vil ønskje å vere tilslutta ein sentral, vil det alltid vere løyvehavarar som ikkje vil vere tilslutta. Dette kan ha ulike årsakar som til dømes at løyvehavar ikkje ønskjer å vere tilslutta ein sentral eller at ingen sentralar ønskjer den einskilde løyvehavar tilslutta til seg. For at løyvestyresmakta skal kunne ha ein viss kontroll med kva for løyvehavar som er tilslutta ein sentral og kva for løyvehavar som er å betrakte som eit bostadsløyve, er det viktig for løyvestyresmakta å få informasjon om når ein løyvehavar vert tilslutta sentral og når ein løyvehavar fråtrer tilslutninga av sentralen.

Det er en utfordring at løyvestyresmaktas oppgåve med å kontrollere at den einskilde løyvehavar overheld driveplikta kan bli meir krevjande enn i dag. Når det gjeld kontrollar om løyvehavarar overheld driveplikta, fungerer drosjesentralane i dag som eit bindeledd mellom løyvestyresmaktene og løyvehavarane.

Det er foreløpig usikkert om dei føreslåtte endringane vil medføre økonomiske konsekvensar på lang sikt for løyvemynde.

Slik fylkesrådmann ser det vil endringa kunne opne for større variasjon i drosjetilbodet og kunne bidra til å leggje til rette for meir verksam konkurranse mellom drosjesentralane. Fylkesrådmann er positiv til at framlegget legg til rette for auka grad av operasjonell fridom for både løyvehavarar og drosjesentralar som igjen kan styrke forbrukarane sine interesser.

Fylkeskommunen vil fortsatt ha ein viktig rolle ved å godkjenne løyvehavarar, og sette lokale krav til utøving av drosjetenesta for løyvehavarar og sjåførar. For å sikre ei tilfredsstillande behovsprøving, at driveplikta for drosjeløyver blir overheldt, ein minimumsstandard på drosjetenesta, moglegheit for å få tilstrekkeleg informasjon frå sentralane, er det viktig at fylkeskommunen blir gjeven nødvendig mynde til å følgja opp dette på ein god måte.

Vedlegg:

Høyringsbrev av dato 09.12.2016

Høyrings notat



Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 16/14129
Arkivkode
Sakshandsamar Susanne Johansen

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Hovudutval for samferdsel	06.02.2017	2/17

Høyring endring yrkestransportlova §9(2) §9(3) og §20

Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 06.02.2017 sak 2/17

Møtehandsaming

Leiar Knut Duesund fremma følgjene forslag på vegne av Krf, AP og Rødt nytt punkt 3 som erstattar fylkesrådmannen sitt forslag i sak 2/17:

Nytt punkt 3:

Hovudutval for samferdsel meiner at gjeldande § 9 (3) bør vidareførast i ny lov om yrkestransport.

Knut Duesund

Votering

Fylkesrådmannens punkt 1 og 2 blei samrøystes vedteke.

Punkt 3 – Fylkesrådmannens forslag falt, og nytt punkt 3 frå Knut Duesund blei vedteke med 7 stemmer mot 3.

Vedtak

- 1) Hovudutval for samferdsel støttar endringa i yrkestransportlova §20. Det er ein føresetnad at dei reelle kostnadane for samkøyring blir delt mellom sjåfør og passasjerar, og at størrelsen på vederlaget lar seg kontrollere.
- 2) Hovudutval for samferdsel støttar endringa i yrkestransportlova §9 (2).
- 3) Hovudutval for samferdsel meiner at gjeldande § 9 (3) bør vidareførast i ny lov om yrkestransport.