



MOTTATT

07 MAR 2017

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår ref.:
16/7847-4
Løpenr.:
9723/17

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdokken
Tlf. dir.innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N12&00 SAKSARKIV
Deres ref.:
16/1451

Dato:
01.03.2017

SVAR - 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

Viser til Samferdselsdepartementets brev av 9.12.2016; Høring – endring av yrkestransportlova.

Forslaget til endringer i yrkestransportlova inneholder tre punkter:

- Endring av yrkestransportlova § 20 som i dag avgrenser muligheten for ikke løyvepliktig samkjøring til å gjelde at naboer eller arbeidskamerater kan kjøre sammen mellom bosted og jobb.
- Endring av yrkestransportlova § 9, annet ledd, som i dag setter en øvre aldersgrense på 70 år for å inneha drosjeløyve.
- Endring av yrkestransportlova § 9, tredje ledd, som i dag gir løyvemyndigheten adgang til å pålegge en løyvehaver tilslutningsplikt til en godkjent drosjesentral.

Troms fylkeskommune, som løyvemyndighet for drosjeløyver, vil gi følgende merknader til forslagene.

Yrkestransportlova § 9, annet ledd – aldersgrense for drosjeløyve

Da aldersgrensen for utstedelse av kjøreseddel ble økt fra 70 til 75 år i 2009, ble den øvre aldersgrensen for å kunne inneha et drosjeløyve beholdt på 70 år. Hevingen av aldersgrensen for å få kjøreseddel ble bl.a. begrunnet med en generell bedring i helsetilstanden til denne aldersgruppen.

Ut fra helsemessige hensyn synes det ikke å være noe grunnlag for å opprettholde en øvre aldersgrense på 70 år for drosjeløyver. På den andre siden kan det anføres at det at løyvehavere kan beholde sitt løyve lenger vil ha innvirkning på rekrutteringen til yrket på grunn av at det blir lengre ventetid før løyver blir ledige.

Forslaget om å øke den øvre aldersgrensen for å kunne inneha drosjeløyve anses ikke problematisk.

Yrkestransportlova § 20 – transport som kan drives uten løyve

Ønsket om økt bruk av samkjøring i den hensikt å redusere antall kjøretøy på vegene, redusere utslipp fra vegtrafikken og kanskje mindre slitasje på veginfrastrukturen, er i seg selv gode målsettinger. Spørsmålet er hvorvidt den foreslåtte endringen av regelverket vil være kontrollerbar i forhold til grenseflaten mot drosjeliknende transportvirksomhet som drives i et uregulert marked.

Ved å åpne for at samkjøring vil være et tilbud som med denne endringen vil være åpen for allmenheten, og det som synes å være en mangelfull utredning i forhold til kontrollmekanismer, vil det være stor sannsynlighet for at dette vil bli utnyttet til å utføre drosjeliknende transport under dekke av å være samkjøring.

Den foreslåtte endringen i yrkestransportlova § 20 (1) støttes ikke fordi denne vil utvanne grenseskillet mellom den ikke løyvepliktige samkjøringen og den løyvepliktige drosjetransporten. Det foreligger ikke forslag eller er gjort vurderinger i forhold til kontrollmuligheten for å forhindre at endring av denne bestemmelsen ikke vil medføre økt adgang til å tilby persontransport som drosje uten at det stilles krav om løyve. Den foreslåtte endringen anses å ville utvide gråsonene i forhold til når persontransport mot vederlag er løyvepliktig.

Yrkestransportlova § 9, tredje ledd – Tilslutningsplikt til drosjesentral

Med dagens bestemmelser i yrkestransportlova og –forskriften kan løyvemyndigheten fastsette antallet sentraler i et løyvedistrikt og samtidig sette begrensninger i sentralens «operasjonsområde» innenfor dette løyvedistriktet. Dette er en hensiktsmessig løsning all den tid flere fylker har gått for en ordning der hele fylket utgjør ett løyvedistrikt.

Hovedargumentet for at hele fylket skal utgjøre ett løyvedistrikt er først og fremst Helseforetakene/Pasientreiser sitt behov for å kunne samordne transporten av pasienter fra flere kommuner med en og samme drosje. En slik samordning er ikke mulig dersom hver enkelt kommune er eget løyvedistrikt. Bortfall av denne samordningen vil påføre Helseforetakene betydelige merutgifter hvert år knyttet til pasienttransport. Det samme gjelder i en viss grad samordning av skoleskyss på tvers av kommune(løyve)-grenser.

I noen områder vil flere kommuner kunne utgjøre et naturlig sammenfallende transportmarked, men samtidig vil det være viktig å opprettholde kravene til stasjoneringssted for det enkelte løyve slik at ikke alle løyvehaverne innenfor området trekker inn til det mest sentrale stedet. I notatet fra Samferdselsdepartementet er det ikke sagt noe om hvordan man skal forholde seg til de såkalte «bopelsløyvene» (dvs løyver som har angitt stasjoneringssted), dersom disse ønsker å slutte seg til en sentral som har et annet stasjoneringssted.

Forslaget til endring medfører at løyvemyndigheten ikke lenger kan pålegge en løyvehaver tilslutning til en bestemt drosjesentral, og samtidig at den enkelte drosjesentral ikke er pliktig til å gi en løyvehaver anledning til å slutte seg til sentralen. I dette vil bety at den enkelte løyvehaver vil stå fritt til å drive sin virksomhet på egenhånd eller velge å knytte seg til en sentral for bl.a. å kunne ta del i et felles system for turformidling, inngå i en skiftplan ved en sentral o.l. På samme måte vil sentralene få en større adgang til å velge hvilke løyvehavere de vil ha tilsluttet sin sentral.

Løyvemyndigheten kan, med forslaget til endring, ikke lenger fastsette en maksimal andel av løyvene til en enkelt sentral eller pålegge et minste antall løyver for å kunne etablere en drosjesentral.

Forholdet mellom den enkelte løyvehaver og den sentral denne er tilsluttet er et privatrettslig forhold, der løyvemyndigheten i dag pålegger etableringen av dette forholdet og regulerer flere sider ved forholdet bl.a. gjennom godkjenningen av sentralens vedtekter.

Troms fylkeskommune er i utgangspunktet ikke negativ til den foreslåtte endringen i yrkestransportlova hva gjelder adgangen til å fastsette antallet drosjesentraler i det enkelte løyvedistrikt, godkjenning av disse samt bortfall av tilslutningsplikt ved tildeling av drosjeløyve, da dette synes å være en endring som vil gi både løyvehaver og sentral bedre muligheter for å utvikle sine tjenester.

På den andre siden finner vi at utredningen av spørsmålet i for stor grad er basert på situasjonen byområder. Det er ikke gjort vurderinger av hvordan denne endringen vil påvirke situasjonen der man har valgt å ha hele fylket som ett løyvedistrikt, eller der fylket er oppdelt i løyvedistrikt som består av flere kommuner. Det mangler også vurderinger knyttet til forholdet mellom bopelsløyver og drosjesentraler.

Bopelsløyver er i dag drosjeløyver som i stor grad er tildelt i distriktene, med et angitt stasjoneringssted, for å sikre at det opprettholdes en tilbud til publikum i dette området. En tilslutning av denne typen løyver til en drosjesentral, som eksempelvis dekker flere kommuner, vil måtte kunne reguleres av løyvemyndigheten slik at drosjetilbudet kan opprettholdes også i distriktene.

Troms fylkeskommune kan støttet forslaget til endring i yrkestransportlova § 9, tredje ledd, om oppheving av adgangen til å regulere drosjesentraler og pålegge tilslutningsplikt, under forutsetning av at Samferdselsdepartementet foretar en bredere utredning av hvilken betydning denne endringen vil ha utenom de største byområdene.

Det må gis svar på hvordan en slik endring skal håndteres med bakgrunn i et stort løyvedistrikt som eksempelvis Troms fylke, løyvemyndighetens behov for og adgang til å avgrense i hvilke områder den enkelte sentral skal kunne drive formidling av drosjetjenester og kravet om å opprettholde et forsvarlig drosjetilbud i distriktene.

Med vennlig hilsen

Ivar B Prestbakmo
fylkesråd for samferdsel og miljø

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.