

Fra: Jan Eirik Søråas <Jan.Eirik.Soraas@mrfylke.no>
Sendt: 6. desember 2018 14:11
Til: postmottak SD
Kopi: Arild Fuglseth; Jesper Wiig
Emne: Høring - Endring i drosjereguleringa - Oppheving av behovsprøvinga
Vedlegg: Protokoll frå møte 05 12 2018.pdf; Innstilling til samferdselsutvalget møte 12 11 2018.pdf; Protokoll frå møte 22 11 2018 i Rådet for likestilling av funksjonshemma - sak FF-18 -18.pdf

Hei!

Viser til SD's brev av 1. oktober 2018 vedlagt høringsnotat om høring om endring av drosjereguleringen og oppheving av behovsprøvingen mv.

Av innspill fra Møre og Romsdal fylkeskommune legges her foreløpig ved følgende:

- Protokoll fra møte 22 11 2018 i Rådet for likestilling av funksjonshemma
- Innstilling fra fylkesrådmannen til samferdselsutvalget
- Protokoll fra møte 05 12 2018 i samferdselsutvalget i sak SA-83/18

På grunn av utsatt sak fra møte 12. november 2018 til 5. desember 2018 i samferdselsutvalget, så vil ikke saken bli videre behandlet i møte i fylkesutvalget før 28. januar 2019. Protokoll fra møte 28. januar 2019 vil bli ettersendt.

mvh

Jan Eirik Søråas
rådgiver
samferdselsavdelinga - ressursseksjonen
Møre og Romsdal fylkeskommune

Tlf. 71 28 02 80 /959 20 331
jan.soraas@mrfylke.no
mrfylke.no



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Behandling i Samferdselsutvalet - 05.12.2018

Jack Narve Sæther (AP) fremma spørsmål om sin habilitet som fylkesleiar av Transportarbeiderforbundet i Møre og Romsdal og gjekk frå under røystinga. 10 voterande.

Jack Sæther blei samrøystes kjend habil og tok sete igjen. 11 voterande.

Kristin Sørheim (SP) fremma på vegner av seg sjølv, Jack Sæther (AP), Iver Nordseth (V), Elisabeth Jørgenvåg (NML) og Bjarne Kvalsvik (UVS) følgjande forslag:

Punkt 2:

Tillegg nest siste avsnitt: Møre og Romsdal fylkeskommune er bekymra for manglande plikt til universell utforming av bilane og at over tid vil taxi-tilbodet i realiteten forsvinne for passasjerar med funksjonshemming, særleg vanskeleg blir dette for rullestolbrukarar som treng taxi med rampe.

Alternativ til siste avsnitt i punkt 2:

Møre og Romsdal fylkeskommune går imot forslaget om sentral løyvetildeling. I samband med regionreforma er det eit mål å flytte avgjerdsmynde og arbeidsplassar ut i regionane. Sentralisering av løyvetildeling er det stikk motsette.

Votering:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 1 fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 2, minus siste avsnitt fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Forslaget frå Kristin Sørheim (SP) m/fleire punkt 2, tillegg nest siste avsnitt blei samrøystes vedteke.

Det blei votert alternativt over tilrådinga frå fylkesrådmannen siste avsnitt punkt 2 og forslaget frå Kristin Sørheim (SP) m/fleire. Forslaget frå Kristin Sørheim m/fleire fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta for fylkesrådmannens tilråding (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 3 fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 4 fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 5 fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 6 fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 7 blei samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 8 fekk 7 røyster og blei vedteke, medan 4 røysta imot (2H, 2FRP).

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 9 blei samrøystes vedteke.

slik som for gods- og turvognløyve. SD meiner det då ikkje vil vere behov for reglar knytt til allokering av nye og ledige drosjeløyve, jf. §§ 43 og 44 i yrkestransportforskrifta. SD foreslår å oppheve avgjerd knytt til allokering og tildeling av drosjeløyve.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at dagens prosess med tildeling av drosjeløyve må oppretthaldast.

5. SD foreslår å fjerne krav om fagleg kompetanse for innehavar av drosjeløyve og lemping av kravet til økonomi ved å fjerne kravet om økonomisk garanti, jfr §4 (2) i yrkestransportlova og § 4, 7 og 8 i yrkestransportforskrifta. I staden er det forslag om å innføre krav om fagkompetanse for førar av drosje.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at kravet til løyvegaranti og faglege kvalifikasjonar for innehavar av drosjeløyve må oppretthaldast, i tillegg til å styrke fagleg kompetanse for sjåførar.

6. SD foreslår oppheving av kravet til hovuderverv/heildagsstilling for innehavar av drosjeløyve, jf. § 45 i yrkestransportforskrifta.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at kravet til hovuderverv/-heildagsstilling for innehavar av drosjeløyve må oppretthaldast.

7. SD foreslår å vidareføre krav om køyresetel for førar av løyvepliktig transport (herunder drosje), dvs krav til helse, vandel og 20 års aldersgrense. I tillegg til forslag om at søkjar om køyresetel til drosje må ha hatt førarkort i klasse B i minst to år før køyresetel kan tildelast. Krav om kjentmannsprøve blir foreslått fjerna, men kan vidareførast som i dag dersom lokale drosjesentralar ønskjer å oppretthalde ei slik ordning. I tillegg foreslår SD å innføre kunnskapskrav for drosjesjåførar.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ikkje særlege merknader til desse endringane og er positiv til innføring av kunnskapskrav for drosjeførar.

8. SD foreslår å oppheving av krav om tilknytning til drosjesentral og å innføre plikt for løyvehavar å føre logg over drosjeturar gjennom ein modul i eit satellittstyrt kommunikasjonssystem (GNSS), som registrerer til ei kvar tid drosjen sin geografiske posisjon. Det er forslag om at informasjon som blir samla i samband med loggføring av drosjeturar skal lagrast i ti dagar.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at tilknytingsplikt til drosjesentral/vaktsamarbeidsordning for drosjeløyvehavar må oppretthaldast.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at i den grad behovsprøvinga og krav til hovuderverv blir teken bort, vil det også vere fordel å forenkle dagens krav til taksameter og kommunikasjonssystem.

9. SD foreslår gjennom oppheving av behovsprøvinga diskret merking av drosje (§48 i yrkestransportforskrifta), då ei slik oppheving opner for meir fleksibilitet i driftsforma, m a for eksklusive drosjeløyve (i dag selskapsvognløyve). Det er forslag om ei viss form for merking, då det skal vere mogleg å fastslå av publikum og kontrollstyresmakta at motorvogna driv persontransport. Forslag om at motorvogna på løyvet blir utvendig merka med løyvenummer på utsida i skrifthøgde 40 mm eller ha godkjent taklykt som i dag (ikkje obligatorisk). Det vil framleis vere krav om registrering av motorvogn som drosje.



saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
05.11.2018	115269/2018	Jan Eirik Søråas

Saksnr	Utval	Møtedato
	Samferdselsutvalet	12.11.2018
	Fylkesrådmannens tilråding	13.11.2018
	Fylkesutvalet	19.11.2018

Høring - Endring i drosjereguleringa - Oppheving av behovsprøvinga

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) sende 1. oktober 2018 på høyring forslag til endring i drosjeregulverket.

Forslaga som departementet fremmer i høyringsnotatet inneber endring i lov 21. juni 2002 nr 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr 401 om yrkestransport og fartøy. Dette er eit forsøk på heilskapleg endring av yrkestransportlova. I tillegg er det forslag om mindre endring i forskrift av 30. september 2010 nr 1307 om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig transport med motorvogn.

SD har oppgjeve at forslag til endring av drosjereguleringa har bakgrunn i følgjande:

- å få drosjemarknaden til å fungere betre
- å følgje opp tilrådingane frå delingsøkonomiutvalet
- å gjere regelverket EU/EØS-konformt

Vidare at målet med forslag til nytt regelverk er:

- å sikre velfungerande konkurranse og leggje til rette for nye aktørar
- å sikre eit drosjetilbod i heile landet
- å sikre seriøsitet i bransjen og ta vare på tryggleiken for passasjerar og sjåførar
- å følgje opp rapporten frå Delingsøkonomiutvalet og ESA sine grunngeveve uttaler

Planlagt prosess og framdrift

- ESA kom i februar 2017 med ei grunngeveve fråsegn om den norske drosjereguleringa.
- SD varsla i desember 2017 på tilsvar til ESA si fråsegn at det ville kome endring i drosjereguleringa.
- SD sende 1. oktober 2018 ut høyring til forslag på endring i drosjeregulverket.
- Plana er at forslag til endring av drosjeregulverket i lov skal leggjast fram for Stortinget i vårsesjonen 2019.
- Nytt regelverk blir å tre i kraft frå 1. januar 2020.

Det er samferdselsutvalet som bestemmer tal løyve, oppretting av drosjesentralar og løyvedistrikt. Samferdselssjefen er delegert mynde til m a tildeling av drosjeløyve.

Fylkeskommunen administrerer i dag drosjeløyva gjennom ein rådgivar (sakshandsamar), assisterande samferdselsjef (godkjent mynde) og juridisk hjelp frå både samferdselsavdelinga og juridisk seksjon.

Drosjeløyve, løyve for transport for funksjonshemma og selskapsvognløyve er nærare regulert gjennom Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskrifta), og kommunane i fylket utgjer i utgangspunkt løyvedistrikt for desse løyva (nokre er slått saman: Giske, Sula og Ålesund – og Volda og Ørsta).

Møre og Romsdal fylke er eit sær s geografisk oppstykk fylke, med tre større sentra - Ålesund, Molde og Kristiansund - plassert i kvart fogderi – Sunnmøre, Romsdal og Nordmøre – med over 20 000 innbyggjarar. I tillegg er det i fylket fleire mellomstore sentra, eks Volda, Ørsta, Åndalsnes og Sunndalsøra.

I alle kommunane i fylket er drosjane pålagt eit nærare samarbeid gjennom ei felles vaksamarbeidsordning eller tilknytning til drosjesentral. Vi har fleire stader med bustadsløyve, t d Nordøyane, Kvamsøya, Folkestad, Geiranger og Eikesdal.

I Møre og Romsdal var det per 31. desember 2017 slike ta drosjeløyve i drift:

		Spesialutrusta (høgst 9 sete)	Utvida løyve (10-17 sete)	Utvida spesialutrusta (10-17 sete)
Tal løyvehavehavarar	192			
Ordinære løyve	207	5		2
Reserveløyve	88	5	8	24

I tillegg er det oppretta 3 selskapsvognløyve i Giske, Sula og Ålesund kommunar.

Løyve for transport av funksjonshemma er knytt saman med ordinært drosjeløyve og reservedrosjeløyve.

Drosjetilbodet i Møre og Romsdal fungerer etter måten bra og har utvikla og tilpassa seg marknaden på ein tilfredsstillande måte gjennom dagens behovsprøving. Det er stor forskjell på drosjemarknaden i byane og i distrikta. I dei større byane utgjer vanleg drosjetransport mesteparten av all drosjekøyringa, medan det i distrikta er pasienttransporten som i hovudsak utgjer køyregrunlaget, i tillegg til skole- og rutekøyring, TT-transport og bestillingstransport for fylkeskommunen.

Møre og Romsdal fylkeskommune har hatt som mål å samordne alle transportane i distrikta. Vi har teke initiativ til å samordne pasienttransporten.

I dag har alle drosjane i fylket avtale om pasienttransport for helseføretaket gjennom sin tilknytt sentral/samarbeidsordning.

I hele fylket har drosjetransporten om helgane i fleire år hatt nedgåande kurve. Dette skyldast i stor utstrekning oppsving av pirattaxi.

Forslaget inneber at det i Møre og Romsdal vil det vere mogleg å gje einerett i heile fylket med unnatak i Ålesund, Molde og Kristiansund. Det er teke omsyn til kommunesamanslåing i Ålesund og Molde frå 1. januar 2020.

I Molde inneber ei kommunesamanslåing med Midsund og Nesset at Molde kommune vil bli ein av dei lengste kommunane i utstrekning i Norge. Dette vil også medføre at Molde vil få ein tettleik på om lag 20 innbyggjarar per km² og såleis kome under SD sin føreslegne grense på 80 innbyggjarar per km². For Molde vil ein framtidig kommune etter 1. januar 2020 bli både ein by- og landkommune. Det same resonnementet gjeld også Ålesund, som vil bli ein by- og landkommune.

Fylkesrådmannen meiner at behovsprøvinga og driveplikta bør oppretthaldast som i dag.

Endring av løyveordninga

Forslaget frå SD inneber ei oppheving av ordninga med selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemma og utvida drosjeløyve (10-17 seter), jf. Kap I, § 1 (d) og (e), og Kap III, del 1 og del 2 i yrkestransportforskrifta. SD sitt forslag inneber at det berre skal vere ein type drosjeløyve for motorvogn registrert for høgst 9 seter, gjeldande i 10 år som kan fornyast. Dagens regel om 75 års aldersgrense blir foreslått oppheva, jf. § 9 (2) i yrkestransportlova og § 52, 1. ledd i yrkestransportforskrifta.

All drosjetransport med utvida drosjeløyve (10-17 seter) skal utførast med turvognløyve, og løyvehavar må oppfylle dei faglege kvalifikasjonane for å inneha turvognløyve. All transport for funksjonshemma skal også skje med turvognløyve, det vil seie med universell utforma motorvogn. Fylkeskommunen kan eventuelt stille krav til universell utforming av drosje ved kjøp av drosjeteneste (skole- og rutekøyning) og eventuelt ved kontrakt om kjøp eller tildeling av einerett slik SD foreslår.

Problemet i dag er at mange innehavar av utvida drosjeløyve med og utan krav om universell utforming for motorvogn registrert for mellom 10-17 seter søker om omgjering av løyvet til motorvogn registrert for høgst 9 seter på grunn av lite behov for slikt utvida drosjeløyve, dårleg framkome og lite tilgang på sjåførar (krav om utvida sertifikat). Forslag om endring av løyveordninga vil ikkje lette denne situasjonen, i tillegg til at det vil vere krav om turvognløyve på motorvogn registrert for mellom 10-17 seter. Dette inneber av løyvehavaren må leggje fram vitnemål for bestått eksamen på gods- og persontransportløyvekurset, som er meir omfattande enn taxiløyvekurset.

I dag er løyve for transport for funksjonshemma her i fylket kombinert med ordinært drosjeløyve eller reservedrosjeløyve. Fylkesrådmannen meiner at denne løyveordninga såleis kan takast bort. Fylkesrådmannen meiner også at det har inga hensikt å oppretthalde selskapsvognløyve, då kvaliteten på drosjeparken er blitt særleg høg og dels meir eksklusiv.

Forslag frå SD inneber også at tildeling av drosjeløyve – slik som for gods- og turvognløyve – skal overførast til Statens vegvesen og administrerast frå ein plass.

Erfaringar etter at Statens vegvesen tok over ansvaret for turvognløyva er at vi har sakna betre tilbakemelding/info om tilbaketrekking av slike løyve, då fleire av desse løyvehavarane også har rutekonsesjon.

Norges Taxiforbund har i mange år kjempa for å heve kompetansenivået for denne yrkesgruppa. Krav om styrking av kompetanse for sjåførar er vi samde om.

Hovuderverv

SD sitt forslag inneber at det ikkje skal vere noko krav om at innehavar av drosjeløyve skal har drifta av løyvet som hovuderverv/heildagsstilling.

Etter dagens §45 i yrkestransportforskrifta er hovudregelen at innehavar av drosjeløyve som hovudregel ikkje skal ha anna hovuderverv/heildagsstilling, men løyvestyresmakta kan når særlege grunnar taler for det godkjenne anna hovudyrke/heildagsstilling i tillegg til drifta av drosjeløyve. I Møre og Romsdal har samferdselssjefen i nokre tilfelle i utkantdistrikt godkjent anna hovudyrke/heildagsstilling i tillegg til drifta av drosjeløyve.

Det at hovudregelen er at innehavar av drosjeløyve skal har drosjedrifta som hovuderverv/heildagsstilling medfører ei meir profesjonell drift av drosjeløyve. Fylkesrådmannen meiner denne regelen fungerer bra her i fylket i dag og at den ikkje bør endrast. Regelen heng også nøye saman med behovsprøvinga.

Køyresetel og kjentmannsprøve

SD foreslår å vidareføre krav om køyresetel for førar av løyvepliktig transport (herunder drosje), det vil seie krav til helse, vandel og 20 års aldersgrense. I tillegg er det forslag om at søkjar om køyresetel til drosje må ha hatt førarkort i klasse B i minst to år før køyresetel kan tildelast. Krav om kjentmannsprøve blir foreslått fjerna, men kan vidareførast som i dag dersom lokale drosjesentralar ønskjer å oppretthalde ei slik ordning. I tillegg foreslår SD å innføre kunnskapskrav for drosjesjåførar.

Fylkesrådmannen har ikkje særlege merknader til desse endringane og er positiv til innføring av kunnskapskrav for drosjeførar.

Tilknytingsplikt og loggføring av drosjeturar

SD foreslår ved oppheving av krav om tilknytning til drosjesentral å innføre plikt for løyvehavar å føre logg over drosjeturar gjennom ein modul i eit satellittstyrt kommunikasjonssystem (GNSS), som registrerer til ei kvar tid drosjen sin geografiske posisjon. Det er forslag om at informasjon som blir samla i samband med loggføring av drosjeturar skal lagrast i ti dagar.

Etter §46 i dagens yrkestransportforskrift kan løyvestyresmakta bestemme at løyvehavar skal vere tilknytt drosjesentral eller anna vaksamarbeidsordning. I dag gjer desse tiltaka at vi har eit sikkert system for organisering av drosjane i fylket, noko som gjev eit tilpassa drosjetilbod for innbyggjarane døgeret rundt. Systemet fungerer godt i dag, men med nokre utfordringar ved t d konflikt.

Fylkesrådmannen meiner tilknytingsplikta bør oppretthaldast.

Departementet er open for at sentral kan ha eit felles system som dei einskilde løyvehavarane kan knyte seg til, då i samsvar med gjeldande personvernlovgiving.

SD presiserer at begrepet «modul» vil kunne omfamne eventuelle applikasjonsbaserte instrument (t d mobiltelefon) og at «modulen» ikkje naudsynt skal vere fast montert i drosjen. Ei arbeidsgruppe skal innan 2018 m a vurdere om det er mogleg å stille teknologinøytrale krav som erstatning for dagens taksameter.

SD foreslår at fylkeskommunane får høve til å starte prosessen med å tildele einerett for drift av drosjeløyve i avgrensa område før dei nye reglane trer i kraft, dersom Stortinget vedtar dei føreslegne endringane i drosjereguleringa. Det vil likevel vere særst kort frist for å sette i gong ei slik organisering av einerett for drosjedrift i avgrensa område før eventuelt endring av drosjereguleringa trer i kraft frå 1. januar 2020. Vi må ha ressursar på plass før ei lokal forskrift kan vere oppe å gå før noko slik kan gjennomførast. Arbeidssituasjonen ved samferdselsavdelinga tilseier at dette er for kort frist.

Administrative og økonomiske konsekvensar

- Bortfall av behovsprøvingar vil, slik fylkesrådmannen vurderer det, bety trong for kjøp av drosjeteneste for å opprettehalde eit tilbod i heile fylket. Dette vil medføre behov for fleire tilsette i fylkeskommunen med innkjøpskompetanse.
- Kjøp av drosjeteneste vil medføre ein auke i fylkeskommunen sine kostnader.
- Fylkeskommunen sitt arbeid med kontraktoppfølging vil på transportområdet krevje fleire tilsette som følgje av innføring av einerettar.
- Politiet sin kontroll av køyresetel krev auka satsing på området og fleire stillingar øymerka området ettersom løyveordninga vert liberalisert.
- Vedlikehald av einerettsregister krev fleire tilsette og spesialkompetanse innan IKT eller kjøp av slik teneste.
- Handheving av miljøkrav: Dersom ein skal innføre miljøkrav til drosjene medfører dette behov for kontroll og sanksjonar, som igjen krev fleire stillingar øymerka til området.
- Kostnader til transporttilbod for funksjonshemma for å kunne gje kundegruppa eit tilfredsstillande tilbod vil venteleg auke.

Oppsummering

Endring av dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyve gjennom å la frie marknadskrefter råde vil nødvendigvis ikkje vere noko god løysing for ei godt fungerande drosjeteneste i Møre og Romsdal. I storby vil nok ei slik ordning kunne fungere, men ikkje i eit distriktsfylke som Møre og Romsdal. Til det er innbyggjartalet og køyregrunnlaget lågt. Vi er avhengig av ei godt fungerande drosjeteneste i distrikta for å kunne utføre lovpålagte oppgåver som skole- og rutekøyring og TT-transport.

Kommunane er avhengig av beredskapen drosjane i dag har for å kunne utføre transport av pasientar til/frå institusjonar, køyring til servicekontor (fysioterapeut, lege og tannlege) mv.

Fylkesrådmannen meiner det er viktig å oppretthalde drosjane som behovsprøvde løyve i dag, å verne om den samfunnstenesta drosjane i dag utfører og at det blir lagt til rette for at drosje i framtida kan drivast på ein måte som byggjer opp og sikrar framtidige samfunnstenester som gjev eit tilbod for alle innbyggjarane.

I forslag til nytt regelverk saknar vi strukturerte reglar for å kunne bruke sanksjonar overfor løyvehavarane.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at kravet til løyvegaranti og faglege kvalifikasjonar for innehavar av drosjeløyve må oppretthaldast, i tillegg til å styrke fagleg kompetanse for sjåførar.

6. SD foreslår oppheving av kravet til hovuderverv/heildagsstilling for innehavar av drosjeløyve, jf. § 45 i yrkestransportforskrifta.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at kravet til hovuderverv/-heildagsstilling for innehavar av drosjeløyve må oppretthaldast.

7. SD foreslår å vidareføre krav om køyresetel for førar av løyvepliktig transport (herunder drosje), dvs krav til helse, vandel og 20 års aldersgrense. I tillegg til forslag om at søkjar om køyresetel til drosje må ha hatt førarkort i klasse B i minst to år før køyresetel kan tildelast. Krav om kjentmannsprøve blir foreslått fjerna, men kan vidareførast som i dag dersom lokale drosjesentralar ønskjer å oppretthalde ei slik ordning. I tillegg foreslår SD å innføre kunnskapskrav for drosjesjåførar.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ikkje særlege merknader til desse endringane og er positiv til innføring av kunnskapskrav for drosjeførar.

8. SD foreslår å oppheving av krav om tilknytning til drosjesentral og å innføre plikt for løyvehavar å føre logg over drosjeturar gjennom ein modul i eit satellittstyrt kommunikasjonssystem (GNSS), som registrerer til ei kvar tid drosjen sin geografiske posisjon. Det er forslag om at informasjon som blir samla i samband med loggføring av drosjeturar skal lagrast i ti dagar.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at tilknytingsplikt til drosjesentral/vaktsamarbeidsordning for drosjeløyvehavar må oppretthaldast.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at i den grad behovsprøvinga og krav til hovuderverv blir teken bort, vil det også vere fordel å forenkle dagens krav til taksameter og kommunikasjonssystem.

9. SD foreslår gjennom oppheving av behovsprøvinga diskret merking av drosje (§48 i yrkestransportforskrifta), då ei slik oppheving opner for meir fleksibilitet i driftsforma, m a for eksklusive drosjeløyve (i dag selskapsvognløyve). Det er forslag om ei viss form for merking, då det skal vere mogleg å fastslå av publikum og kontrollstyresmakta at motorvogna driv persontransport. Forslag om at motorvogna på løyvet blir utvendig merka med løyvenummer på utsida i skrifthøgde 40 mm eller ha godkjent taklykt som i dag (ikkje obligatorisk). Det vil framleis vere krav om registrering av motorvogn som drosje.

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at drosje framleis skal vere merka utvendig.

10. SD foreslår at det kan stillast miljøkrav til drosje innan den einskilde kommune, jfr. forslag om einerett. Etter dagens § 9 (4) i yrkestransportlova kan fylkeskommunen stille miljøkrav til drosje. Forslaget inneber at fylkeskommunen og den einskilde kommune er samd om innføring av eventuelt krav til miljøvenleg motorvogn på drosjeløyve. Forslaget gjeld dersom det blir innført einerett på drift av drosjeløyve i avgrensa område (kommune).

Møre og Romsdal fylkeskommune har inga spesielle merknader til dette.

Behandling i Rådet for likestilling av funksjonshemma - 22.11.2018

Monica Molvær (H) tok sete. 5 voterande.

Bjarne Kvalsvik (UVS) fremma på vegner av rådet følgjande forslag:

«Rådet for likestilling av funksjonshemma støttar tilrådinga til fylkesrådmannen. Ein vil likevel minne om viktigheita av at det er nok bilar i heile fylket som stettar krava til transport av personar med ulike funksjonsnedsettingar. For mange personar er dette avgjerande for å delta i eit normalt samfunnsliv. Det er svært viktig at kompetansekravet opprettholdes og at personar med ulike funksjonsnedsettingar ytes god service.»

Votering:

Forslaget frå Bjarne Kvalsvik på vegner av rådet vart samrøystes vedtek.

Samrøystes vedtak frå Rådet for likestilling av funksjonshemma - 22.11.2018

Rådet for likestilling av funksjonshemma støttar tilrådinga til fylkesrådmannen. Ein vil likevel minne om viktigheita av at det er nok bilar i heile fylket som stettar krava til transport av personar med ulike funksjonsnedsettingar. For mange personar er dette avgjerande for å delta i eit normalt samfunnsliv. Det er svært viktig at kompetansekravet opprettholdes og at personar med ulike funksjonsnedsettingar ytes god service.