

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLODato: 02.11.2017  
Vår ref.: 2017/13897-2  
Saksbehandlar: annvedv  
Dykkar ref.: 17/1520

## Høyring - endringar i yrkestransportforskrifta

Ein viser til høyring av 12.07.2017. Vårt høyringssvar gjeld berre forslag til endringar i yrkestransportforskrifta relatert til drosjeverksemd og som Hordaland fylkeskommune har merknader til.

### Oppheving av § 45

Departementet foreslår å oppheva yrkestransportforskrifta § 45 og kallar denne bestemminga for ein etableringsbarriere. Det vert vist til at det primære føremålet med § 45 er å hindra at andre aktiviteter kjem i konflikt med driveplikta og at § 45 såleis skal sikra eit tilfredsstillande drosjetilbod. Medan unntaket i § 45, andre ledd er meint som tryggleiksventil for område der det er vanskeleg å leva av drosjeløyve åleine, er det i første rekke driveplikta som skal sikra publikum eit tilgjengeleg drosjetilbod. Ut frå dette sluttar departementet at det ikkje bør vera avgrensingar i høve til å ha anna inntektsgjevande arbeid i tillegg til drosjeverksemda, og viser til at løyvehavar ikkje har plikt etter regelverket til å køyra drosje. Ved å oppheva § 45 skal løyvestyresmakta få frigjort tid til kontroll av driveplikta.

Hordaland fylkeskommune vil peika på at det er behovsprøvinga som er etableringsbarrieren i drosjenæringa, og denne er tilsikta. Eksklusiv tilgang til ein marknad som ikkje alle kvalifiserte kan få tilgang til, er bakgrunnen for at det kviler særskilte vilkår på den som får tilgang. Drosjeløyve er eit knappheitsgode, og § 45 skal sikra at dei i denne samanheng privilegerte, ikkje nyttar drosjeløyve som ein bigeskjeft.

Kravet til hovuderverv er ikkje absolutt, og løyvestyresmakta gjev etter § 45, andre ledd samtykke til å kombinera drosjeyrket med anna arbeid der marknaden er slik at det ikkje lar seg gjera å leva av drosjeløyve åleine. Dette gjeld tilfelle der marknadssvikten ligg utanfor løyvehavar sin kontroll, og samtykke skal sikra at publikum har eit drosjetilbod på stader der det elles ikkje ville vera slikt tilbod. Det er såleis i gravgrendte strok i distrikta at ein kan tala om § 45 som ein etableringsbarriere, men dette bøtar unntaket på.

Behovsprøvinga og § 45 heng saman. Dersom § 45 vert oppheva samstundes som behovsprøvinga vert vidareført, vil drosjeløyvehavarar få høve til å nytta tida si og henta inntekter utanom drosjeverksemda, samstundes som dei driv drosjeverksemd i ei næring som er skjerma frå fri konkurranse. Etter vårt syn vil dette gje drosjeløyvehavarar særfordelar som ikkje lar seg forsvara med publikum sitt behov for drosjetenester.

Departementet meiner at kontroll av driveplikta er tilstrekkeleg og mindre ressurskrevjane enn kontroll etter § 45. Løyvestyresmakta kan i dag nytta utskrift av arbeidstakarregisteret som grunnlag for kontroll etter § 45, medan grunnlaget for kontroll av driveplikta etter vårt syn er mindre konkret. Det er vår erfaring at kontroll av driveplikta er meir ressurskrevjande og mindre føreseieleg for løyvehavar enn kontroll etter § 45. I prinsippet gjeld driveplikta 24/7, men om den einskilde drosje faktisk alltid er tilgjengeleg er vanskeleg å

slå fast. I byar og tettstader er det korkje realistisk eller av miljøomsyn ønskjeleg at alle drosjebilar er tilgjengelege heile døgnet. Den einskilde drosjesentral kan ha detaljerte køyreplanar for sine tilslutta løyvehavarar, men ikkje alle sentralar har dette. Fell tilslutningsplikta bort, slik departementet har foreslått i høyring i 2016, fell køyreplanar i regi av drosjesentralar heilt bort.

Gjeldande regelverk gjev ingen peikepinn om kor mykje ein drosje i byane må vera i drift for å oppfylle driveplikta. Det er såleis opp til løyvestyresmakta sitt skjønn å avgjera kva som skal til. På same måte som for § 45 gjeld driveplikta i heile «løyveperiodens livsløp». Det er vanskeleg å sjå for seg korleis løyvestyresmakta kan kontrollere driveplikta på ein meir føreseieleg og effektiv måte, enn dagens kontroll etter § 45. Etter vårt syn fungerer kontroll etter § 45 disiplinere i høve til driveplikta.

Oppheving av forskrifta § 43, andre ledd – hovuderverv som føresetnad for berekning av ansiennitet som fulltids drosjesjåfør

Departementet meiner at kriteriet «full tids drosjefører» vil vera tilstrekkeleg for å avgjera kven som skal få tildelt drosjeløyve etter § 43, første ledd. Det vert vist til at sjåførar må dokumentera å ha køyrt full tid som arbeidstakar i drosjeverksemd. Departementet meiner at inntekt spelar ei skjønnessmessig rolle i dag, og at ved å sjå bort frå inntekt, kan løyvestyresmakta konsentrere seg om kor lenge drosjesjåføren har køyrt full tid. Dette skal gjera ansiennitetsberekninga meir føreseieleg for søkjarane til ledige løyve. Departementet meiner at det vil gje dårleg samanheng i regelverket dersom krav om hovuderverv etter § 43 andre ledd vert vidareført, samstundes som § 45 vert oppheva.

Føresetnaden for at ein bereknar ansiennitet er at løyve er behovsprøvde. Det er rett at samanhengen i regelverket vert dårleg dersom ein opphevar § 45 og vidarefører krav om hovuderverv i § 43, andre ledd. Men som vist over, meiner Hordaland fylkeskommune at det uansett vert dårleg samanheng i regelverket dersom ein opphevar bestemmingar som har si forankring i behovsprøvinga, samstundes som denne vert vidareført.

Regelverket seier ikkje noko om kva dokumentasjon søkjarar skal leggja fram for berekning av ansiennitet. Dette er det opp til løyvestyresmakta å bestemma. I Hordaland må søkjarar leggja fram A-melding som syner all inntekt, tidlegare var L/T-oppgåver eit krav. Hordaland fylkeskommune nyttar ein formel for berekning av ansiennitet for kvart inntektsår. Formelen er føreseieleg og det står lite rom att for skjønn:

Inntekt frå drosjekøyring x 12 = talet på månader/dagar per år  
Total inntekt

Departementet tek for gitt at drosjekøyring på full tid lar seg eintydig og enkelt dokumentera uavhengig av inntekt. Dette er ikkje vår erfaring. Dokumentasjon i form av ansiennitetsbok/utskrift frå skiftlogg i taksameter, er ofte voluminøs. Listene er tidkrevjande å lesa og fastsetjing av timar vert ofte skjønnessmessig. Triksing med sjåførkort er eit erkjent problem i næringa. Skattlagt inntekt er det sikraste og mest objektive grunnlaget ein har til å berekna ansiennitet. Vert krav til hovuderverv oppheva, samstundes som behovsprøvinga vert vidareført, er det grunn til å tru at ansiennitetsberekninga vert meir ressurskrevjande og mindre føreseieleg for søkjarane enn dagens ordning.

Håkon Rasmussen  
Fylkesdirektør samferdsel

Anne Vedvik  
seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift*