



NORGES TAXIFORBUND

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VSS	S. BEH.: JUV
- 2 SEPT. 2008	
S.NR. 06 / 197 - 36	
ARKIV 340.0	AVSKREVET:

Det Kgl. Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

02.09.08

Deres ref.: 06/197-ALJ

Endringer i yrkestransportloven m.m. – høring.

Vi viser til Deres høringsbrev av 23 mai d.å., med vedlegg.

Til de aktuelle forslag til endring av loven skal vi få bemerke:

Aldersgrense for kjøreseddel:

Vi støtter forslaget om å heve aldersgrensen for å kunne inneha kjøreseddel til 75 år, slik som foreslått av Dem. I denne sammenheng vises til de vurderinger som er foretatt at helsemyndighetene, som også går inn for forslaget.

Som nevnt i høringsnotatet ble aldersgrensen her vurdert senest i 1979. På dette tidspunkt var samferdselslovens regelverk slik at aldersgrensen for å kunne inneha kjøreseddel falt sammen med aldersgrensen for å kunne inneha drosjeløyve. Å ha kjøreseddel var også et vilkår for å kunne få drosjeløyve frem til vedtakelsen av yrkestransportloven i 2002. Med den foreslåtte endring i § 37a – blir det et misforhold mellom den tradisjonelt etablerte rettstilstand og en ny, idet aldersgrensen i lovens § 9, om drosjeløyve ikke endres.

Den foreslåtte endring legger således opp til at det - for våre medlemmer – blir adgang til å kunne foreta personbefordring mot vederlag frem til fylte 75 år, men det blir ikke tillatt å drive personbefordringsbedrift med drosjeløyve fra fylte 70 år. Etter vårt syn bør det stilles strengere krav til en persons helse for å kunne føre bil/buss, enn å lede og drive en virksomhet hvor personbefordring er det bærende element. For alle andre løyvetyper enn drosje er det i dag ingen aldersgrense. Vi kan derfor ikke se at aldersgrensen også for det å inneha løyve bør endres på samme måte som aldersgrensen for det å kunne føre slik løyvepliktig bil og buss.

2.

Etter vårt syn bør derfor også aldersgrensen i § 9 nr. 2 endres tilsvarende forslaget om endring i § 37a, slik at man både kan drive og føre drosje frem til fylte 75 år, dersom man ønsker det.

Gebyrordning for brudd på loven:

Vi støtter departementets utgangspunkt med innføring av en gebyrordning for overtredelse av lovens § 38, om plikten til å ha med nødvendige kontrolldokumenter. Vi er enige med Dem i at andre overtredelser av loven fortsatt blir å straffe etter lovens § 41. Dersom et kontrolldokument ikke bare mangler, men ikke eksisterer – typisk manglende løyve – vil dette måtte behandles etter § 41 og ikke § 40a. I denne sammenheng forutsettes at dagens system for kontroll og illeggelse av sanksjoner endres fullt ut, slik at det kun blir tale om illeggelse av et slikt dersom et eller flere kontrolldokumenter mangler i bilen, ved kontroll.

Når det gjelder illeggelse av gebyr til foretak forutsetter vi at dette kun vil bli gjort i de tilfeller hvor foretaket – eller den/de som handler på dettes vegne – ikke har besørget at kontrolldokumentet er til stede slik det skal. Mangler av kontrolldokument som kvalifiserer den enkelte fører til å kunne utføre denne transporten må, etter vårt syn, kun belastes denne og ikke foretaket.

Når det gjelder gebyrnivået forutsettes det at dette blir fastsatt i den forskrift som forslaget § 40 nr. 4 åpner for. Det forutsettes at en slik forskrift sendes på separat høring før bestemmelsen trer i kraft. I denne sammenheng bemerkes at de overtredelser av loven det her er snakk om er relativt beskjedne og dette bør også reflekteres i gebyrnivået.

Til de mindre redaksjonelle endringsforslag har vi ingen bemerkninger, ut over at vi støtter forslagene.

Endring av lovens § 8.

Vi viser til eget høringsnotat om dette.

Vi er noe usikre på betydningen av endringene i § 8, sett i sammenheng med den allerede vedtatte § 11a i anskaffelsesloven, som pålegger de offentlige kjøpere plikt til å sørge for at ansatte minimum skal ha slike vilkår som det fremgår av landsomfattende tariffavtaler for denne sektoren. Det er vår erfaring at transportkjøperne av drosjetjenester lojalt følger opp lovgivers holdning på dette området, slik at vi ikke helt ser behovet for et styrket arbeidstagervern på dette området. Vi vil imidlertid ikke gå mot forslaget, idet tydeliggjør allerede vedtatte verneregler.

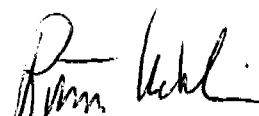
Det er grunn til å understreke behovet for grundig og korrekt informasjon til samtlige potensielle tilbydere om lønns- og andre arbeidsforhold hos den utøvende transportør, forut for anbudsutlysningen, slik at konkurransen kan foregå på tilnærmelsesvis likt grunnlag, for samtlige interessenter.

3.

Den foreslåtte formulering i § 8 nr. 2, siste punktum kan virke noe misvisende i forhold til uttalelsene i høringsnotatet, pkt. 5.2, på side 2. Etter vårt syn bør det presiseres at bestemmelsen retter seg mot samme type transportmiddel. Slik bestemmelsen er foreslått kan den leses som om bestemmelsen i 2 ledd kun kommer til anvendelse der den nye transportør overtar den tidligere utøvers fysiske aktiva, noe som neppe har vært meningen her.

Med vennlig hilsen
Norges Taxiforbund


Tor Johannessen
Leder


Runar Kehlin
Advokat