

Saksbehandlar: Monica Åsnes, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 17/8296-7

Skaldegard - Søknad om løyvefritak for transport med personbil

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

1. Skaldegard AS får løyvefritak for persontransport som gjeld for 2018, 2019 og 2020.
2. Løyvefritaket gjeld for ei vogn som skal vere uniformert med selskapslogo. Fylkeskommunen skal til ei kvar tid vere underretta om kva vogn (reg. nr) som vert nytta.
3. Løyvefritaket gjeld for personreiser innanfor Aurland kommune og gjeld reiser til og frå aktivitetar i Skjerdal.
4. Generelle krav iht. gjeldande regelverk må vere stetta før tildeling av løyve. Løyvefritaket vil kunne trekkast tilbake med umiddelbar verknad dersom desse krava ikkje vert ivaretekne.

Vedlegg:

- Søknad frå Skaldegard AS
- Høyringsuttale frå Norges Taxiforbund avd. Sogn og Fjordane
- N-7/17 Rundskriv, dispensasjon etter yrkestransportloven § 21, løyvefritak for småskala turistvirksomhet
- Brev frå Samferdsledepartementet 13.11.2012: Midlertidig fritak frå krav om løyve for transport med personbil

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Reiselivsbedrifta Skaldegard søker om løyvefritak for persontransport med motorvogn med inntil 9 seter knytt til reiselivsaktivitetar i Skjerdal, Aurland kommune.

Nytt regelverk frå 2012 som opnar for løyvefritak

I 2012 vart det innført ei ordning med løyvefritak for småskala turistverksemdar (dispensasjon etter yrkestransportloven § 21). Unntaket gjeld t.d. guiding, sightseeing og andre opplevingsarrangement der det er nødvendig å tilby persontransport som ein tilknytt del av arrangementet.

Det vart sett ein del krav til slike løyvefritak, mellom anna:

- Gjeld berre for transport av egne kundar til og frå aktivitetar i eigen regi.
- Bilstørrelse inntil 9 seter
- Krav til økonomi, vandel, køyresetel er som for ordinære løyve.

Fylkeskommunane (fylkesutvalet) er delegert mynde til å gi løyvefritak. Samferdsledepartementet er klageinstans.

Regelverket vart revidert hausten 2017. Det var ingen større endringar i sjølve ordninga, men det er gjort presiseringar. Mellom anna er det presisert at det skal vurderast om transporten kan utførast av eksisterande løyvehavarar.

Nye og gamle retningslinjer er vedlagt saka.

Ulike former løyve for persontransport

Vi har to ulike hovudformer for løyve for persontransport, turvognløyve og drosjeløyve.

Turvognløyve

Turvognløyve gjeld vogner med 10 seter eller meir. Desse løyva vert gjevne til alle søkjarar som stettar krav til aktuelt løyve. Desse krava knyter seg blant anna til vandel, økonomi og kvalifikasjon. Grunna størrelsen på vogna er det krav til utvida førarkort for førar, samt ferdsskrivar i køyretøyet.

Det er ikkje behovsprøving eller avgrensingar i tal løyve. Løyvet som vert gjeve gjeld for heile landet.

Det er Statens vegvesen som handsamar turvognløyva.

Typiske brukarar av turvognløyve er busselskap som må ha turvognløyve i botnen for si verksemd. Dei må i tillegg ha ruteløyve for å drive med persontransport i rute. Den andre gruppa med turvognløyve er aktørar som tilbyr transporttenester utanfor rute med vogner over 10 seter. Typisk kan det vere ein drosjeløyvehavar som har behov for meir materiell i periodar.

Drosjeløyve

Drosjeløyve gjeld for mindre vogner inntil 9 seter. Same generelle krav for løyve som for turvognløyve, men for drosje er det avgrensingar i tal løyver.

Løyvemynde må vurdere behovet for eit løyve før det vert gjeve. Dette betyr at tal løyve vert avgrensa slik at kvar løyvehavar er sikra eit levegrunnlag. Som motyting til eit slikt monopol, har drosjeløyvehavar køyreplikt heile døgnet heile året.

Mellombels løyvefritak

Gjeld for vogner opp til 9 seter. Same generelle krav til vandel, økonomi osv. som for drosje og turvognløyve.

Slikt løyvefritak kan gjevast til mindre turistverksemdar der transporten utgjer ein integrert, men mindre del, av eit reiselivsprodukt.

Det skal i vurderinga for eit slikt unnatak takast omsyn til om transporten kan utførast av andre løyvehavarar.

2. Søknaden

Skaldegard AS er ei småskala reiselivsbedrift som tilbyr guiding om t.d. historie, geologi, jordbruk m.v. Aktiviteten er knytt til garden i Skjerdal, Aurland kommune.

Transporten utgjer ein integrert, men mindre del av produktet.

Søklar trekk fram at dei har behov for fleksibilitet samt rasjonelle transportløyvingar. Ofte er det heilt ned i 2 reisande. Ved større grupper held dei fram at det vil vere aktuelt å nytte andre løyvehavarar som Aurland Taxi.

3. Høyringar

Saka om løyvefritak har vore til høyring til NHO Transport, Norges Turbileierforbund, Norges Taxiforbund avd. Sogn og Fjordane og NHO Reiseliv. Det har kome inn ei høyringsfråsegn. Den er frå Norges taxiforbund avd. Sogn og Fjordane.

Forbundet er prinsipielt imot løyvefritak sidan det svekkjer marknadsgrunnlaget deira. Det vert peika på at drosjene møter stadig sterkare konkurranse, der store offentlege kjøp som t.d. skule-skyss, serviceskyss og pasientreiser vert gjevne til andre aktørar. Spesielt er det kritisk dersom det vert mange løyvefritak.

Det vert også peika på at for å kunne ivareta tilbod om køyreplikt rundt om i distriktsfylke som Sogn og Fjordane, er det heilt avgjerande å ha eit tilstrekkeleg inntektsgrunnlag.

Høyringsfråsegna er lagt ved saka.

4. Vurderingar og konsekvensar

Det å ha tilgang på drosjetenester til alle tider er ein kvalitet for eit samfunn. For å sikre at vi har næringsgrunnlag for slike tenester dei fleste stadane i landet, også i grisgrendte strøk, har vi ordninga med avgrensing og behovsprøving av drosjeløyver.

Drosjene i landet har vore gjennom fleire omleggingar. Det er skjerpa krav til bokføring og taksameter. Anbud på større offentlege avtalar som skuleskyss og pasientreiser er forhold som er spesielt kritisk i område som Sogn og Fjordane.

Drosjene har møtt nye rammer på ein god måte her i fylket og har vist seg konkurransedyktige dei fleste stadar. Likevel er næringsgrunnlaget kritisk lågt mange stadar, noko som kan resultere i at vi vert ståande utan tilbod. Dette kan medføre at innbyggjarane må hente drosjetenester langvegs frå.

Innvendingane frå drosjeforbundet må soleis takast på alvor.

Søknaden om løyvefritak

Søknaden om løyvefritak gjeld eit småskala reiselivstilbod der transporten er ein mindre og integrert del av det reiselivsproduktet som vert tilbydd. Det vert vist til at det ofte er svært små grupper og at det ikkje er faste tider. Dette betyr at det er behov for ei fleksibel og skreddarsydd transportløyving, der tinging av ekstern transportør kan vere både uhensiktsmessig og lite rasjonell. Til dømes får gjerne drosja to turar, eventuelt må dei vente til omvisinga er over. Vidare kan det vere krevjande for ekstern transportør å tilby tilstrekkeleg fleksibilitet sidan andre transportoppdrag også må ivaretakast.

Søknaden om løyvefritak vert vurdert til å falle inn under det som er formålet med ordninga om løyvefritak.

Eit løyvefritak kan svekke næringsgrunnlaget for drosjeløyva i Aurland kommune noko, men vert ikkje vurdert til åleine å medføre stor konsekvens.

Dette er første søknaden om løyvefritak, og vi manglar erfaring med ordninga. Ev. fritak blir gitt for tre år, avgrensa til spesifisert aktivitet og bil. Vi ønskjer å evaluere ordninga etter ei tid.

4. Konklusjon

Fylkesrådmannen rår til at det vert gjeve løyvefritak til reiselivsbedrifta Skaldegard AS. Fritaket gjeld for 2018, 2019 og 2020.

Løyvefritaket gjeld for ei vogn som skal vere uniformert med selskapslogo. Fylkeskommunen skal til ei kvar tid vere underretta om kva vogn (reg. nr) som vert nytta.

Løyvefritaket gjeld for personreiser innanfor Aurland kommune og gjeld reiser til og frå aktivitetar i Skjerdal.

Generelle krav iht. gjeldande regelverk må vere stetta før tildeling av løyve. Løyvefritaket vil kunne trekkast tilbake med umiddelbar verknad dersom desse krava ikkje vert ivaretekne.