

## Saksframlegg

Saksbehandlar: Monica Åsnes, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 16/9525-2

### **Høyring - endring av yrkestransportlova - Unntak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral**

#### **Fylkesdirektøren rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:**

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune rår ikkje til å legge til rette for organisert samkøyring fordi det kan opne for konkurranse på ulike vilkår.
2. Sogn og Fjordane fylkeskommune rår ikkje til å heve aldersgrensa for å inneha drosjeløyve frå 70 til 75 år fordi dagens ordning med moglegheit for dispensasjon ved behov fungerer hensiktsmessig.
3. Sogn og Fjordane fylkeskommune rår ikkje til å endre løyvestyresmakta sin tilgang til å sette krav om tilslutningsplikt til sentral.

Vedlegg: Høyringsnotat

Andre dokument som ikkje ligg ved:

## **SAKSFRAMSTILLING**

### **1. Samandrag**

Saka omhandlar eit forslag om endring av yrkestransportlova. Endringane er ein del av eit større arbeid med å revidere drosjeregulverket. Føremålet med endringane er å styrke forbrukarane sine interesser.

Framlegget frå departementet omfattar endring av yrkestransportlova:

- §20 - lemping om krav til løyve ved persontransport.
- §9 andre ledd - aldersgrensa for å inneha drosjeløyve vert heva frå 70 til 75 år.
- §9 tredje ledd - løyvestyresmaktene ikkje lenger får høve til å fastsette ei plikt for løyvehavar til å vere tilslutta ein drosjesentral.

### **2. Bakgrunn for saka**

#### **2.1 Samkøyring - legge til rette for å auke moglegheita for samkøyring utan løyve.**

Samkøyring vert normalt delt inn i to ulike former der den eine forma er på faste tidspunkt mellom personar som har ein relasjon, grannar eller kollegaer til og frå jobb og kameratkøyring. Den andre forma inneber deling av transport i samband med ei eingongsreise, gjerne avtalt på kort varsel og ofte mellom personar som ikkje kjenner kvarandre.

Departementet meiner auka samkøyring vil kunne gje samfunnsgevinstar i form av færre bilar på vegane, mindre kødanning, mindre belastning og samstundes redusere utslepp frå vegtrafikken.

Samkøyring skal berre gjelde for transport med personbil. Føresetnaden for samkøyring er at passasjerar og sjåfør sitt transportbehov skal samsvare. Dersom det er passasjer som avgjer destinasjonen for transporten er det ein drosjeliknande transport og krev difor løyve.

Vederlag for ei samkøyring bør knytast opp mot ei deling mellom sjåfør og passasjerar av dei faktiske kostnader ved reisa.

## **2.2 Aldersgrense for drosjeløyve**

Departementet gjer framlegg om ei endring av yrkestransportlova §9 slik at løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person først fell bort når innehavaren fyller 75 år.

Drosjeløyve er eit knappheitsgode og i dag er aldersgrensa på 70 år fastsett for å sikre sirkulasjon av drosjeløyva.

I 2009 vart aldersgrensa for køyresetel endra til 75 år. Aldersgrensa for drosjeløyve vart ikkje heva med grunngjeving i at løyva er behovsprøvde og at det dermed er andre omsyn som gjeld samanlikna med dei omsyn som ligg til grunn for utferding av køyresetel.

Departementet ynskjer å tilpasse regelverket slik at eldre som ynskjer det kan stå lenger i arbeid. I dag kan løyvestyresmaktene gjere unnatak frå aldersgrensa på 70 år dersom det ikkje er kvalifiserte søkjarar til ledige løyve.

## **2.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral.**

Det vert gjort framlegg om å oppheve løyvehavar sin rett og plikt til å stå ved ein drosjesentral. I tillegg oppheve andre føresegn som gjeld for drosjesentralar. Løyvehavarar vil etter framlegget verken ha ein plikt eller ein rett til å slutte seg til ein drosjesentral i distriktet.

Framlegget skal leggje til rette for auka grad av operasjonell fridom for både løyvehavarar og drosjesentralar. Departementet vurderer at kvaliteten på tenesta kan hevast av di sentralane kan regulere løyvehavarane si tilslutningsplikt i ein privatrettsleg avtale og soleis få meir kontroll over verksemda.

Nye teknologiske løysingar gjer det stadig lettare å tilby transporttenester på internett og via mobilapplikasjonar. Slike løysingar er med på utfordre grensene til definisjonen av ein drosjeformidlingsteneste. Departementet ynskjer å gjere det enklare å etablere ein formidlingsteneste ved bruk av applikasjonsverktøy som erstattar formidling gjennom drosjesentral.

For drosjesentralane inneber framlegget eit høve til å utvikle eigne driftskonsept og setje standardar for kvalitet som tilslutta løyvehavar må følgje. Sentral kan i større grad enn i dag sanksjonere mot uønskt åtferd frå løyvehavar, og om nødvendig ekskludere løyvehavar frå sentral.

Løyvehavar kan velje å stå utanfor ein drosjesentral og velje sjølv korleis han vil formidle sitt tilbod om drosjeteneste.

Det vil fortsatt vere krav om driveplikt for drosjeløyve. Det vil difor vere lettare å vere i ein sentral med ei vaktordning enn å stå åleine på utsida og gje eit tilbod 24 timar 7 dagar i veka.

Departementet gjer merksam på at løyvestyresmaktene, med heimel i yrkestransportforskrifta, vil kunne påleggje løyvehavarane plikter som kan sikre at driveplikta vert overhalden.

### **3. Vurderingar og konsekvensar**

#### **3.1 Samkøyring - legge til rette for å auke moglegheita for samkøyring utan løyve.**

Utifrå miljøomsyn vil opning for auka samkøyring vere ei fornuftig endring i yrkestransportlova dersom dette kan føre til mindre bilar på vegen og mindre utslepp.

Vi ser i dag at det er ei gråson i forhold til kva som er lovleg transport utan transportløyve. Ei lovendring med lemping på krava vil forverre kontrollen av kva som er lovleg transport i høve §20 i yrkestransportlova. Lovendringa kan i verste fall føre til meir pirat-køyring og økonomisk kriminalitet.

Argumentasjon mot å auke samkøyring er mangelen på kontroll av sjåførar. I løyvepliktig transport er det krav til at sjåfør har køyresetel. Køyresetel vert utsteda kvart 10.år med kontroll av både helsesituasjon og vandel til sjåfør. Ved å opne for meir samkøyring utan løyve vil ein svekke kontrollen av sjåførar og minke tryggleiken til passasjerane.

Dei fleste distriktsløyver har marginalt driftsgrunnlag. Vi ser at i dei seinare åra har grunnlaget for drosjeløyve i distriktet svekka seg. Å lempe på kravet til samkøyring vil gi auka konkurranse på ulike vilkår der køyregrunnlaget for drosjene vil gå endå lenger ned. Dette vil bidra til færre løyver i grisgrendte strøk, der brukarane gjerne må betale for å hente drosjetenester langvegs frå.

Det er i dag mange krav som er sett til drosjeløyvehavarar, knytt til regnskapsførsel, vandel, HMS, soliditet osb. Desse krava er der for å sikre ei god og seriøs næring. For løyvehavarane kostar det å imøtekomme desse krava. Å opne opp for ein konkurranse der aktørar kan kome inn på marknaden utan å stette nokon form for krav vil stimulere useriøse krefter på bekostning av ei seriøs næring.

#### **3.2 Aldersgrense for drosjeløyve**

Det vert hevda at ei heving av aldersgrensa vil føre til færre søknader om unntak frå aldersgrensa. I Sogn og Fjordane gir vi løyvehavar unntak frå aldersgrensa fram til vi har ny løyvehavar på plass. Å heve aldersgrensa til 75 år vil ikkje endre noko i høve søknader om unntak. Det kan vere vanskeleg å gje unntak til løyvehavar som er blitt 75 år for å sikre drift av løyve fram til ny løyvehavar er på plass.

Dersom løyvehavar er ute av stand til å drive drosjeløyvet sitt sjølv, kan han søke om bestyrarordning. Å heve aldersgrensa til 75 år kan føre til fleire søknader om bestyrarordning for løyvehavar. Dette er ofte ei utsetting av å få på plass ny løyvehavar. Som bestyrar av drosjeløyve vil du til dømes ikkje ha rett på refusjon av personbilavgifta ved kjøp av bil.

Tilgang på søkjarar til ledige drosjeløyve vil ikkje endre seg om ein hevar aldersgrensa frå 70 år til 75 år for løyvehavar.

Det er viktig med dyktige og motiverte løyvehavarar. Drosjeløyva i distrikta er avhengig av å vere med i dei store offentlege tenestekjøpa som er skuleskyss og pasientreiser. Desse tenestene er i dag ofte anbudsutsett og det krev konkurransedyktige løyvehavarar. Dersom eit distriktsløyve misser slik køyring fell løyvet ofte bort. Eit løyve som er utanfor dei store avtalane vil vere vanskeleg for ein eventuell ny drivar å ta over. Det er difor viktig å sikre dyktige og motiverte løyvehavarar. Ei opning for at løyvehavarane skal få halde på til 75 år vil gi auka risiko for at grunnlaget for løyvet fell bort og dermed vanskeleg å få reetablert.

Dagens ordning med at fylkeskommunen kan gi dispensasjon frå 70 år og fram til ny løyvehavar er på plass fungerer etter hensikta.

### **3.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral.**

På større stadar der det er marknad for fleire aktørar som kan drive side om side i konkurranse med kvarandre vil det truleg vere ei akseptabel løysing å opne for konkurrerande sentralar.

I distrikta med marginal drift ser vi større utfordringar. Alle løyvehavarane i eit geografisk område har ei driveplikt. Opning for å etablere konkurrerande sentralar vil opne opp for at driveplikta kan bli misleghalden utan at ein kan stille den eine eller andre parten til ansvar. Publikum kan bli skadelidande. Dette gjeld spesielt på små stadar med få løyver på kvar sentral. Det må vere eit krav til eit minimum av drosjeløyver for å kunne etablere ein sentral.

Løyvehavarar som ikkje fungerer kan vere ei utfordring både for sentralar og for samfunnet. Det bør søkast å finne andre reguleringsmekansimar der det vert lettare å luke ut useriøse eller lite samarbeidsvillige løyvehavarar. Dette siste punktet gjeld for alle løyver. I dag har ein løyvehavar sitt monopol fram til han er 70 år, utan at nokon i praksis har høve til å ta bort løyvehavarar som ikkje fungerer.

Det bør i større grad bli enklare for løyvemyndigheit å trekke inn løyver som ikkje vert operert på ein tilfredstillande måte.

## **4. Konklusjon**

Ei liberalisering der det vert opna for at privatpersonar kan drive med organisert samkøyring, utan at det vert stilt krav til skikka sjåførar og firma med regnskapsføring, vil opne for auka økonomisk kriminalitet, auka risiko for dei reisande og det vil verte ein konkurrent på ulike vilkår opp mot drosjenæringa. Sogn og Fjordane fylkeskommunen rår difor frå denne endringa.

Ein auke i alderskravet knytt til det å inneha drosjeløyve frå 70 til 75 år vil ikkje vere hensiktsmessig i Sogn og Fjordane. I dag har løyvemynde høve til å dispensere frå alderskravet i dei tilfelle der det syner seg vanskeleg å finne nye aktørar ved utlysing av ledige løyver. Denne fleksibiliteten i tid er med å legge til rette for at ein får på plass nye løyvehavarar sjølv på marginale løyver. Ved å auke til 75 år vil denne fleksibiliteten bli borte, og vi risikerer at løyver vert ståande vakante. Vakante løyver gjer at dei fell ut av større kontraktar som skuleskyss og pasientkøyring, noko som tek vekk driftsgrunnlaget.

På større stadar er det marknad for fleire aktørar som kan drive side om side og konkurrere. På stadar med få løyvehavarar knytt til ein sentral vil dette ikkje fungere på same måte. Driveplikta er vanskeleg og overhalde når ein står åleine. Det bør difor ikkje opnast for drosjesentralar med mindre enn to løyvehavarar.