

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 02.10.17

Deres referanse: 17/848

Høring – nye retningslinjer for midlertidig fritak fra krav om løyve – transport med personbil

Det vises til Samferdselsdepartementets brev datert 29.08.17 med forslag til nytt rundskriv om dispensasjon etter yrkestransportlovens § 21 - løyvefritak for småskala turistvirksomhet. NHO Transport takker også for utsatt frist for tilbakemelding på grunn av nødvendig tid for intern behandling av departementets forslag.

NHO Transport har følgende kommentarer til utkast til rundskriv med presiseringer av vilkår for løyvefritak:

1. Muligheter for dispensasjon bør avvikles

NHO Transport mener primært at fylkeskommunenes muligheter for å gi dispensasjon for krav om løyve bør avvikles:

- Norge har et løyvesystem for å sikre at persontransport mot vederlag utføres på en sikker måte både for passasjerer og medtrafikanter. Den skal også baseres på nødvendig faglig kompetanse og utføres innenfor gitte økonomiske rammer. Ulike dispensasjonsmuligheter vil bidra til å undergrave løyvesystemet over tid og skape ulike konkurransevilkår mellom aktører innenfor og utenfor løyvesystemet.
- Dispensasjonsmulighetene for småskala turistvirksomhet praktiseres ulikt fra fylke til fylke, noe som gir både tradisjonelle løyvehavere og aktuelle turistvirksomheter ulike rammebetingelser avhengig av geografi. Erfaringer viser også at avslag på søknad om dispensasjon på fylkesnivå kan bli omgjort ved klage til Samferdselsdepartementet, noe som forsterker ulikheten og usikkerheten knyttet til dagens ordning.

- En av intensjonene bak dispensasjonsmulighetene gitt i 2012 var å gi småskala turistvirksomheter et visst tidsrom til å oppfylle kravene til turvognløyve. En del virksomheter har dermed allerede hatt dispensasjon i fem år og hatt tilstrekkelig med tid og muligheter for å skaffe seg turturvognløyve.
- Som Troms fylkeskommune påpeker i saksframlegg 20/16 overfor Troms fylkesting, er det svært vanskelig å drive kontrollvirksomhet overfor de aktuelle reiselivsbedrifter. Det fremgår også av nevnte saksframlegg at det i stor utstrekning foretas transport av gjester med personbiler uten at bedriftene har søkt om eller fått innvilget dispensasjon. I tillegg føres det ingen kontroll med hensyn til hvorvidt bedrifter med dispensasjon kun tilbyr transport "som en underordnet tilleggsytelse". Observasjoner indikerer imidlertid at transportdelen ofte utgjør en langt større andel av totalproduktet enn forutsatt ved tildeling av dispensasjon. Det blir heller ikke kontrollert om kjøringen begrenses til fritidsaktiviteter i henhold til departementets retningslinjer.

Myndighetene burde dermed rydde opp i grensesnittet mellom persontransport og turistvirksomhet for å unngå at sektoren utvikler seg til en gråsoner. Dette kan gjøres ved å avvikle dispensasjonsordningen og aktivt kontrollere at persontransport mot vederlag kun utføres av ordinære løyvehavere i tråd med Yrkestransportlovens bestemmelser.

2. Strengere krav

Skulle det ikke være aktuelt å avvikle dispensasjonsordningen, mener NHO Transport at kravene gitt i forslag til rundskriv bør strammes inn som følger:

- Førere av biler med dispensasjon bør underlegges de samme kravene til kjøre- og hviletid som øvrige utførere av persontransport mot vederlag, noe som er viktig for trafikk-sikkerheten. For å sikre tilstrekkelig kompetanse, bør også krav om Yrkesjåførkompetansebevis vurderes. I tillegg bør det komme krav om obligatorisk alkoholstraks dette innføres for den aktuelle kjøretøykategorien.
- Departementet foreslår at det kan gis dispensasjon for inntil fem kjøretøy per virksomhet, noe som gir muligheter for å frakte 40 gjester. Dette antallet tilsier neppe at bedriften driver med "småskala turistvirksomhet", og et slikt antall passasjerer bør fraktes med en turistbuss både av hensyn til miljøet og økonomien. Det bør dermed kun gis en dispensasjon per virksomhet.
- Dispensasjonsordningen skal primært være en mulighet for nystartede, småskala turistvirksomheter, og disse kan gjerne vokse raskt eller endre driftskonsept de første årene. For dermed å kunne følge opp at intensjonene med ordningen blir realisert, bør fritaksperioden begrenses til to år fremfor tre år som foreslått fra departementets side.

- For å sikre like konkurransevilkår, bør det også åpnes for at selskaper med turbilløype kan få dispensasjon på lik linje med turistvirksomheter. Hvis ikke, vil markedssegmentet for transport av et mindre antall personer i kjøretøy med åtte eller færre passasjerer kunne bli utilgjengelig for profesjonelle turbiloperatører. Det bør også gis en enda tydeligere definisjon og presisering av dispensasjonenes omfang og begrensninger.

Effektive kontroller er selvsagt også viktig for å sikre at betingelsene for dispensasjon overholdes. I tillegg må kontrollmyndighetene i langt større grad sanksjonere persontransport mot vederlag utført av sjåfører uten løyve eller dispensasjon.

NHO Transport håper at våre anmerkninger blir hensyntatt i den videre saksbehandlingen. Skulle det være behov for mer informasjon eller utdyping av de ulike punktene, er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

NHO Transport

J H Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør