

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 06.01.20

Att: Avdelingsdirektør Anne-Lise Junge Jensen

Forskriftsendring i forbindelse med drosjereformen

NHO Transport viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 07.11.19 vedrørende løyvefritaksordningen. Departementet understreket i denne forbindelse at endelig og konkret regelverk vedrørende håndtering av drosjeløyver i form av forskrift ikke var fastsatt så langt. Departementet åpnet på denne bakgrunn for å gi skriftlige innspill til forskriftsbestemmelser og tekst.

Det var dermed noe overraskende å få tilsendt endelig forskrift 09.12.19. NHO Transport har imidlertid gjennomgått forskriftsteksten på et møte med medlemsbedrifter organisert som drosjesentraler eller -selskaper. Det er på denne bakgrunn ønskelig å reise følgende spørsmål ved deler av forskriften:

§ 8 Fagkompetanse sjåfør

NHO Transport er positiv til en styrking av sjåførenes kompetanse, men kravene burde fortrinnsvis harmoniseres med rammene for annen nyttetransport. For å få utstedt kjøreseddel i Sverige, må kandidatene bestå en teoretisk prøve i tre deler pluss en praktisk prøve. Danmark har innført et liknende krav. Den norske prøven bør dermed også bestå av både en praktisk og en teoretisk del. Den praktiske delen bør fokusere på miljø- og passasjervennlig kjøreatferd samt trafiksikkerhet. Den teoretiske delen bør omhandle:

- Førstehjelp
- Kundeservice
- Drosjereguleringene
- Service overfor sårbare grupper
- Helse, miljø og sikkerhet
- Konflikthåndtering og kommunikasjon
- Arbeidsrett
- Trafikkregler

Ifølge § 8 kan departementet fastsette nærmere krav til faglig kompetanse, og NHO Transport håper at disse punktene vil bli tatt i betraktning. Det kan også forventes en stor pågang av kandidater ved innføring av nye drosjebestemmelser 01.07.20, og det er dermed viktig at kompetansekravene blir fastsatt ganske raskt. Statens Vegvesen må også ha tilstrekkelig kapasitet til å avvikle nødvendige eksamener straks de nye lovbestemmelsene trer i kraft.

På den annen side beklager NHO Transport at kompetansekravene overfor løyvehaverne blir redusert. For å kunne opptre lojalt overfor skatte- og avgiftsreglene, bør løyvehaverne kunne dokumentere en viss kjennskap til mest sentrale lover og pålegg. Mange løyvehavere har også arbeidsgiveransvar overfor sjåførene og burde dermed ha kjennskap til ulike sider av arbeidsgiveransvaret. En løyvehavere kan også i perioder ha utestående lønns- samt skatte- og avgiftsforpliktelser, noe som burde sikres ved å opprettholde garantikravet.

§ 48 Merking, taklykt og tilleggsutstyr mv.

Dagens selskapsvognløyver skal avvikles i forbindelse med reformen, og innehavere av denne løyvekategorien må dermed søke om ordinært drosjeløyve. Det har tradisjonelt vært stilt ekstra høye krav til kjøretøy ved utstedelse av selskapsvognløyve, og denne transportformen krever en viss diskresjon og bør fortsatt bære preg av eksklusivitet. Det er dermed ønskelig å unngå merking, taksameter og taklykt.

Ifølge forskriftens § 48 kan løyvemyndighetene gi dispensasjon fra krav om merking, taksameter og taklykt. For å sikre forutsigbarhet og muligheter for å kunne opprettholde denne transportformen, anmodes departementet om å utforme et rundskriv med klare retningslinjer for å kunne få dispensasjon. Dette er også svært viktig for å kunne sikre likebehandling på tvers av fylkene. I tillegg bør det spesifiseres nærmere hvor merke på 10 millimeter skal plasseres og hvilken farge dette skal ha i forhold til kjøretøyets lakkfarge.

Det fremgår også at dagens § 48 om bruk av fylkesbokstav foran løyvenummer skal fjernes, men det er ikke oppgitt hvordan serier med nye løyvenummer skal utformes og hvilken informasjon om løyvehaver disse indirekte skal gi. Nye løyvenumre vil medføre at dagens løyvedokumenter må byttes ut. Det samme vil antakeligvis gjelde for dagens taklamper, noe som medfører ekstra kostnader for eksisterende løyvehavere.

§ 23 Dispensasjon fra krav om løyve

Det gis i dag løyvefritak for transport av mindre grupper med gjester hos såkalte "småskala reiselivsbedrifter", noe som er regulert i rundskriv N-7/2017. Disse kan etter 01.07.20 søke om ordinært drosjeløyve i områder uten enerett, men vil ofte frakte sine gjester til og fra destinasjoner i enerettsområder. Ifølge Yrkestransportloven § 9a kan drosjeløyvehaver uten enerett frakte passasjerer inn i et enerettsområde og hente passasjerer i et slikt distrikt såfremt transporten er forhåndsbestilt. I henhold til samme paragraf kan fylkeskommunene fatte enkeltvedtak eller via forskrift gi andre drosjeløyvehavere enn enerettshavere løyve for å kjøre i enerettsområder. I tillegg kan Samferdselsdepartementet i henhold til forskriftens § 23 gjøre unntak fra krav om løyve for ett år om gangen.

NHO Transport anmoder departementet om å komme med en snarlig presisering med hensyn til hvordan nevnte paragrafer i Yrkestransportloven og -forskriften skal anvendes i forhold til dagens fritaksordning for "småskala reiselivsbedrifter". Det anbefales at det ikke gis anledning til å transportere samme passasjerer inn og ut av et enerettsområde. Fylkeskommunene og departementets åpninger for å gjøre unntak bør heller ikke anvendes fordi omfattende kjøring av løyvehavere uten enerett i enerettsområder vil "utvanne" ordningen og gjøre eneretter langt mindre attraktive. Dette vil igjen gjøre det vanskelig for fylkeskommunene å rekruttere løyvehavere til enerettsområder. Det kan også øke presset for å gi offentlige tilskudd til drosjedrift i distriktene. Hvis de aktuelle reiselivsbedrifter i stedet ønsker å benytte kjøretøy med plass til flere enn åtte passasjerer, må det søkes om ordinært turvognløyve.

Annet

I tillegg er det ønskelig å tilføye følgende:

- En del av dagens "maksitaxier" og kjøretøy for transport av funksjonshemmede kan ta mer enn åtte passasjerer og må i fremtiden søke om turvognløyve. De vil da måtte betale bomtakster som for tunge kjøretøy, og departementet bør dermed klargjøre hvordan disse fortsatt kan opprettholde lav takst. Det er i denne forbindelse viktig å understreke at mye av den aktuelle transporten er basert på offentlige anbudskontrakter, hvor lav bomtakst er lagt til grunn.
- Det fremgår av departementets brev datert 09.12.19 at krevet om taksameter skal gjelde "inntil videre". Det antas at kravet om fortsatt bruk av taksameter skyldes usikkerhet med hensyn til hvilken funksjonalitet de nye "kontrollenhetene" skal ha. Etter NHO Transports oppfatning er det viktig at de nye enhetene er fysisk tilkoblet kjøretøyene for å unngå skatte- og avgiftsunndragelser, noe foreningen har påpekt i et eget brev til Statssekretær Anders B. Werp datert 20.12.19.

NHO Transport håper at departementet vil vurdere skisserte punkter og snarlige komme med nærmere retningslinjer for hvordan deler av forskriften skal forstås og praktiseres. Hvis det er ønskelig med mer informasjon, står foreningen gjerne til disposisjon.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange
Jon. H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Statssekretær Anders B. Werp
Seniorrådgiver Anette Hauge