

NOTAT

Fra: Norges Taxiforbund (NT)

Til: Erik Lahnstein

Dato: 12 april 2011

Forslag til endringer i yrkestransportloven og forskriften.

1. Innledning:

Vi vil her gjennomgå våre standpunkter og synspunkter på de forslag som Statsråd Kleppa fremmet under en interpellasjonsdebatt 3 februar, under pkt. 2, og under pkt. 3 NTs forslag til andre endringer i yrkestransportlovgivningen.

Innledningsvis vil vi peke på at samferdselslovens formålsparagraf savnes i sin videreføring i yrkestransportloven. En gjeninnføring av denne i lovverket vil klargjøre at hensikten med reguleringsbestemmelsene er å gi et godt tilbud til alle deler av befolkningen i alle områder av landet. I denne sammenheng betyr det at konkurranse ikke må oppfattes som noe mål i seg selv, men et virkemiddel som kan brukes der det er egnet.

Synspunktene er forankret gjennom beslutninger i våre ulike valgte organer.

2. Statsråd Kleppas forslag til mulige regelendringer i Stortinget 3. februar:

2.1 Tiltak: Økt informasjonsutveksling mellom offentlige etater og løyvemyndigheten.

Lovendring: Unntak fra taushetsplikten i ligningsloven og innskjerping av politiets rapporteringsplikt etter politiinstruksens § 5-5, om brudd på regelverket ovenfor løyvemyndigheten. Tilsvarende unntak for taushetsplikten for løyvemyndigheten ovenfor de samme instanser i yrkestransportloven.

NTs holdning: Vi er enige i forslaget.

Begrunnelse: Vil lette de offentlige etaters adgang til å rydde ut useriøse aktører fra næringen. Forslaget ble støttet av statsrådene Navarsete og Storberget i 2007.. Dette setter krav til det offentliges saksbehandling.

2.2 Tiltak: Opplysningsplikt for ligningsmyndighetene til løyvemyndigheten ved mistanke om ulovligheter. (er egentlig en presisering av tiltak 2.1.)

Lovendring: Endring av bestemmelsene i ligningsloven om taushetsplikt. Et unntak fra taushetsplikten vil, som utgangspunkt, gi ligningsmyndighetene en rett, men ikke plikt, til å rapportere til løyvemyndighetene brudd på skattelovgivingen. Lovendringen bør forbeholdes de tilfeller der det er ilagt forhøyet tilleggsatt. (Forutsetter grov uaktsomhet eller forsettelig brudd på skattelovgivingen).

NTs holdning: Vi er enige i forslaget. Imidlertid bør dette referere seg til brudd på skatte- og regnskapslovgivingen, ikke f. eks. en strid om drosjen er brukt privat eller ei. Ved uenighet om dette vil det ofte bli ilagt forhøyet tilleggsatt.

Begrunnelse: Se pkt. 2.1 foran.

Forslaget ble støttet av statsrådene Navarsete og Storberget i 2007, under møte med forbundet.

2.3 Tiltak: innføring av krav til økonomi og vandel m.m. for drosjesentraler.

Lovendring: Forskriftshjemmel i yrkestransportlovens § 9. Samtidig må sentraler, der det er konkurranse, gis større handlingsrom til å velge egen størrelse og hvem som skal få tilslutning. Se nedenfor i pkt. 3.4 om dette.

Forskriftsendring: Endring av forskriftens § 46. Det bør også presiseres at løyvehavernes kredittomsetning må holdes adskilt fra sentralens driftsmidler.

NTs holdning: Vi er enige i forslaget.

Begrunnelse: Krav om tilstrekkelig økonomi er viktig for å sikre drosjeeiernes likviditet og soliditet. Fylkeskommunen bør utarbeide vilkår for sentralens drift og soliditet ved etablering av denne og regler for tilslutning.

Krav til vandel bør gjelde sentralenes daglige leder, eventuelt også økonomiansvarlig. Styret bør ikke omfattes av dette kravet. Man kan gjøre en utmerket styrejobb selv om man ikke er verdens ryddigste på økonomien.

2.4 Tiltak: Gi løyvemyndigheten adgang til (ute)kontroll med næringen.

Lovendring: Hjemmel må gis i yrkestransportlovens § 9 (eventuelt § 40).

Forskriftendring: Med hjemmel i ny lov vil det måtte utarbeides forskrift om hvem som skal kunne kontrollere og hva som kan kontrolleres.

NTs holdning: Vi er enige i forslaget.

Begrunnelse: Vil styrke kontrollen med næringen og derved kunne luke ut useriøse aktører, på alle plan. I tillegg til løyvemyndigheten bør også politi og veimyndigheter kunne foreta kontroller i forbindelse med sin ordinære virksomhet.

2.5 Tiltak: Regler for hvorledes behovsprøvingen skal praktiseres.

Forskriftsendring: Presisering av hvilke kriterier som skal legges til grunn ved endring av løyvetall. Skal skje ettersentralenes rapporterte endring i etterspørselen,, på taxitjenester og ventetid for så vel drosjene som passasjerer. Slik statistikk finnes i dag ved de fleste sentraler. Vi viser til notat overlevert statsråden i møte i mai 2010.

Forskriftens § 47 bør endres slik at det klart fremgår av denne at behovsprøvingen ikke er knyttet til løyvedistriktet (oftest hele fylket), men til stasjoneringstedet.

Endringen bør presisere hvilke argumenter det er lov til å legge vekt på ved vurderingen av om løyvetallet bør endres. Som eksempel på slike kriterier kan nevnes; Nåværende sentral(er)s evne til punktlig levering av tjenestene og utvikling i løyvehavers omsetning, utviklingen av befolkningen og dens sammensetning, endring av nærings- og veistruktur og antall turer pr. time for eksisterende løyvehavere, i det naturlige dekningsområdet for løyvet/sentralen

NTs holdning: Vi er enige i forslaget.

Begrunnelse: Sikrer en lik praktisering av behovsprøvingen over hele landet.

2.6 Tiltak: Lemping/fritak for kjøreplikten i begrensede tilfeller.

Forskriftsendring: Endring i forskriften som gir snever dispensasjonshjemmel fra driveplikten i spesielle situasjoner, der inntjeningen er liten og alternativet ofte vil være å si fra seg løyvet.

NTs holdning: Prinsipielt er dette svært betenkelig, men fylkeskommunen bør kunne gi begrenset dispensasjon i enkelte og svært begrensede tilfeller.

Begrunnelse : Dette er aktuelt når det ikke er behov for driveplikten. Således vil dette unntaket få svært liten praktisk betydning, fordi det kun vil omfatte steder der omtrent alle oppdrag kommer på dagtid og hvor det offentlige betaler.

3. NTs forslag til endringer:

Her skal gis et kort resymé av de forslag til endringer næringen selv har fremmet under den nåværende regjeringen.

Når det gjelder krav til gjennomføring/eksamen fra løyvekurs foregår det, uavhengig av disse forslag et arbeid i departementet som ser på hvorledes dette kvalitetssikres bedre. Vi oppfatter dette som en egen sak, som ikke nødvendigvis krever endringer i lov eller forskrift.

Fremstillingen er bygget opp slik at det først ses på krav til fører, deretter løyvehaver og til slutt sentralene.

Krav til fører:

3.1 Tiltak: Det må være minimumsutdanning for å få kjøreseddel. Det foreligger i dag et kurstilbud som kan suppleres med eventuelle lokale krav til utdanning (taksameter etc.).

Lovendring: Ny bestemmelse i lovens § 37c om at man må ha gjennomgått et av departementet godkjent kurs for å få kjøreseddel, i tillegg til politimesterens eventuelle krav om kjennsksprøve.

Begrunnelse: Yrket som sjåfør kan være krevende. Nye sjåførere bør ha et minimum av kunnskap om bransjen før de slippes løs i trafikken. Et minimum av kunnskap om bransjen og de regler som gjelder vil høyne nivået på sjåførene og dermed bransjens rennome og kundevennlighet. Særlig i de større byene ser vi at nye sjåførere har vært svært kort tid i landet og det er behov for innføring i norske sosiale normer. Kurset må tilpasses lokale forhold og bør ikke vare mer enn 5 til 20 timer.

Krav til løyvehaver:

3.2 Tiltak: Begrensning i tildeling av flere ordinære løyver til samme fysiske eller juridiske person.

Forskriftsendring: Endring av forskriftens §§ 43 og 44 om tildeling av løyver.

Begrunnelse: Som utgangspunkt bør løyve tildeles de med bransjeerfaring, det vil si de med ansiennitet. I dag er det et svært så kunstig skille mellom løyver som blir ledige (§43), som tildeles etter ansiennitet, og nyopprettede løyver (§44) som kan tildeles ved fritt skjønn. Det er ikke rettspolitisk behov for et slikt skille i dag. Det er intet grunnlag for å ha andre tildelingskriterier ettersom løyvet er nytt eller "gammelt". Det finnes eksempler på at systemet er misbrukt ved at det opprettes nye løyver i den hensikt å tildele disse juridisk person/drosjesentral.

3.3 Tiltak: Tillate drift av drosjeløyve i aksjeselskaps form.

Lovendring: Endring av yrkestransportlovens § 9.

Begrunnelse: Drift av drosjeløyve er i dag den eneste næring som ikke kan drives i selskap med begrenset ansvar. Tilsvarende yrker, med aldersgrense, som f. eks. lege- og advokatyrket kan det, men forutsetter ansvarlig daglig leder, som er identisk med løyvehaveren. En slik regel vil ikke kunne medføre mulighet for omsetning av løyvet, men verdiene som ligger i selskapet, ved avslutning av virksomheten for den enkelte, vil kunne ha en salgsverdi (salg av goodwill).

Krav til sentral:

3.4 Tiltak: Regulering av forholdet mellom sentral og løyvehaver der det er etablert konkurranse mellom sentraler.

Forskriftsendring: Endring i forskriftens § 46 som opphever løyvemyndighetens adgang til å bestemme sentraltilknytning der det er flere sentraler innenfor et område og prisreguleringen er opphevet. Kombineres med en adgang for sentralen til selv å bestemme egen størrelse og hvem de vil ha tilsluttet. Dette bør igjen kombineres med løyvehavers rett til fritt å bytte sentral. Forholdet mellom løyvehaver og sentral bør reguleres i avtale, ikke følge av offentligrettslig regulering. Løyvemyndighetens kompetanse bør begrenses til å fastsette maksimal størrelse – målt i antall tilknyttede løyver – av det totale løyvetall i området.

Begrunnelse: Det eksisterer i dag ingen reell konkurranse om løyvehavers gunst for noen sentraler, med unntak fra visse områder av Rogaland, hvor man tildeles et drosjeløyve og – som utgangspunkt – kan velge sentraltilknytning selv. Konkurransen mellom sentraler bør ikke kun dreie seg om det drosjesøkende publikum, men også om drosjeeierne gunst. Den sentral som gir det beste tilbudet til drosjeeierne bør kunne vinne en slik konkurranse, det er unaturlig at løyvemyndigheten skal fastsette konkurranseforholdet mellom sentralene i området.

Dette må kombineres med at løyvehavere må kunne gå fra en sentral til en annen uten at løyvemyndigheten skal ha kompetanse til å hindre dette. Ved å fastsette forholdet mellom sentral og løyvehaver ved avtale oppnås en mer reel konkurranse om løyvehaverne.

For å sikre at ingen får en dominerende stilling i markedet bør løyvemyndigheten få kompetanse til å fastsette den maksimale størrelse på den største sentralen i prosent av det totale løyvetall.

Tiltaket vil etablere en mye større grad av reell konkurranse i markedet, der det allerede er delvis liberalisert.

3.5 Tiltak: Felles sanksjonsregime utarbeides – gjelder for sentralers forhold til løyvehavere/sjåførere.

Forskriftsendring: Ingen.

Begrunnelse: hjemmelen finnes i dag i § 46 i forskriften. Det bør utarbeides ett sett standard sanksjonsregler som kan tilpasses lokalt ut fra behovene. I dag er det svært ulike reglement som gjelder og de skaper ofte stort bry ved fortolkningen. Hensynet til forutberegnelighet, forholdsmessighet og kontradiksjon må veie tungt. Et felles reaksjonsreglement vil også kunne presisere kravene til den enkeltes sentral saksbehandlingspraksis – her svikter det mye i dag.

3.6 Tiltak: Lagrings- og rapporteringsplikt for sentralene til myndighetene.

Forskriftsendring: Presisering av forskriftens § 46. Sentralen har i dag rapporteringsplikt til løyvemyndigheten, men ikke til andre offentlige etater. Det siktes først og fremst til skattemyndighetene. Ovenfor politiet har man i dag en begrenset rapporteringsplikt etter straffeloven (de mest alvorlige lovbrudd), mens man har vitneplikt over politiet i andre saker.

Sentralens rapporteringsplikt ovenfor løyvemyndigheten bør reguleres på samme måte som den i dag har rapporteringsplikt ovenfor SSB om tilbudte biltimer, opptatte timer og ledige timer samt antall turer og totalt innkjørt beløp.

Begrunnelse: Gjennom sentralens rapportering til skatte- og avgiftsmyndighetene av faktisk omsetning hindrer man at konkurransen mellom ulike aktører vris og at useriøse utøvere blir fratatt løyvet. Jmf. pkt. 1.2 foran om skattemyndighetenes rapporteringsplikt til løyvemyndigheten.