



STORTINGET

Innst. 33 L

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 155 L (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringar i yrkestransportlova (samkøring mv.)

Til Stortinget

1. Samandrag

Samferdselsdepartementet har gjort framlegg om endringar i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Framlegget til endringar er i hovudsak knytt til regelverk som gjeld drosjetransport.

Framlegget frå departementet omfattar for det første ei endring av yrkestransportlova § 20. Framlegget inneber at det ikkje trengst løyve når den som rår over ein personbil, tek med seg folk som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv, og vederlaget for transporten ikkje overstig passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene. Transportkostnadene vert rekna ut frå den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i staten sitt reiseregulativ, med tillegg av eventuelle kostnader til bompengar og ferje. Føresegna vil erstatte gjeldande § 20 første ledd i yrkestransportlova, som slår fast at det ikkje trengst løyve for transport med personbil av grannar og arbeidskollegaer mellom bustad og arbeidsstad.

Framlegget inneber for det andre ei endring av yrkestransportlova § 9 andre ledd slik at den øvre aldersgrensa for å behalde eit drosjeløyve vert heva frå 70 til 75 år.

I høringsnotatet gjorde departementet òg framlegg om ei endring av yrkestransportlova § 9 tredje ledd

slik at det ikkje lenger ville vere høve for løyvestyresmaktene til å fastsetje ei plikt for drosjeløyvehavar til å vere tilslutta ein drosjesentral, og til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Etter framlegget ville løyvestyresmaktene gje reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet, men desse reglane ville berre kunne gjelde for løyvehavar og sjåfør, ikkje for drosjesentral. Høyringsinstansane peikar på fleire utfordringar ved framlegget, mellom anna knytte til at kontroll med driveplikta vert vanskeleg, at innkrevjing av skattar og avgifter vil verte meir ressurskrevjande, og at framlegget gjev meirarbeid for fylkeskommunane. Departementet ser at dette framlegget reiser mange utfordrande problemstillingar, og meiner det kan vere føremålstenleg å vurdere framlegget i samanheng med andre prosessar knytte til drosjeregulverket. Departementet viser her til høyringa av rapporten frå delingsøkonomiutvalet og ESA si grunngevrne fråsegn om drosjeregulverket. Departementet har difor valt ikkje å gå vidare med dette framlegget på det noverande tidspunkt.

Samferdselsdepartementet sitt framlegg til lovendringar vart sendt på høyring den 9. desember 2016.

Av dei høringsnotatet vart sendt til, har 37 høringsinstansar gjeve fråsegn i saka.

1.1 Økonomiske og administrative konsekvensar

1.1.1 Unntak frå krav om løyve for samkøring

Dei økonomiske og administrative konsekvensane ved framlegget vil vere avhengige av kor mange som i framtida vil nytte seg av samkøring.

Auka samkøring vil kunne bidra til betre utnytta setekapasitet i privatbilar og dermed reduksjon i talet på bilar på vegane. Dette vil kunne bidra til samfunnsgevinstar i form av reduserte køar og ein reduserte utslipp frå vegtrafikken. Slike samfunnsgevinstar vil kun-

ne bidra til mindre vegslitasje og på sikt mindre behov for nyinvesteringar og vedlikehald av vegnettet. Det er likevel ikkje mogleg å seie noko sikkert om korleis utviklinga av bruken av samkøyring vil verte, då det er fleire faktorar som spelar inn.

Framlegget er ikkje venta å ha administrative konsekvensar. Departementet legg til grunn at auka samkøyring ikkje vil føre til behov for ytterlegare kontroll frå politiet. Ved at framlegget inneheld ei klar grense for kva ein kan ta i vederlag for samkøyring, vert det òg lettare å føre kontroll med dei som tilbyr samkøyring via dei ulike samkøyringsplattformane. Dersom transaksjonen av vederlaget òg skjer via samkøyringsplattformane, vil dei elektroniske spora kunne føre til ein enklare kontroll med at transporten skjer innanfor yrkestransportlova sine grenser.

Framlegget kan få konsekvensar for private og offentlege aktørar som i dag tilbyr persontransport mot vederlag, då det kan tenkjast at auka samkøyring vil ha ei konkurranseflate mot drosje og annan kollektivtransport. Personar som elles hadde valt å nytte drosje eller kollektivtransport, kan tenkjast å heller ville samkøyre. Slik departementet ser det, vil likevel ikkje konkurranseflata vere særleg stor. Ei klar avgrensing ut frå transportbehovet til sjåføren og passasjerane vil bidra til å kunne avgrense konkurransen mot dei rutegåande transportmidla og drosjetransporten.

1.1.2 *Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve*

Framlegget om å heve aldersgrensa for å ha løyve til 75 år er ikkje venta å innebere vesentlege økonomiske eller administrative konsekvensar. Departementet gjer likevel merksam på at ei heving av aldersgrensa vil kunne medføre ein auke i talet på bestyrarordningar for drosjeløyve etter yrkestransportforskrifta § 51 andre ledd. Slike ordningar inneber administrasjonskostnader for det offentlege både når det gjeld godkjenning av og tilsyn med ordninga. Som vist til under punkt 4.4 tar likevel departementet sikte på å utarbeide eit framlegg til endring av føresegna om bestyrarordning i yrkestransportforskrifta slik at høvet til å ha bestyrarordning etter fylte 70 år vert innskrenka.

Ei heving av aldersgrensa vil kunne føre til at det blir færre søknader om unnatak frå aldersgrensa, og dermed mindre administrasjon. Ein slik konsekvens vil vere størst i distriktsområda der ein kan gjere unnatak frå aldersgrensa for eksisterande løyvehavar for å oppretthalde drosjetenesta i området dersom det ikkje kjem inn søknader til eit ledig løyve.

2. Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, frå

Høgre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og leiaren Helge Orten, frå Framstegspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, frå Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, frå Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og frå Venstre, Jon Gunnes, har merket seg at bakgrunnen for lovforslaget er å legge til rette for økt samkøyring, og at dagens lovverk begrenser dette. Det legges derfor opp til å endre yrkestransportloven § 20 første ledd. Samkøyringen begrenser seg til bare å gjelde personbil.

Komiteen merker seg at departementet legger statens satser for kilometergodtgjørelse til grunn som det maksimale vederlaget for samkøyringen. Det legges i tillegg til grunn at det ikke er et krav til relasjon mellom sjåfør og passasjer, men at de må ha et sammenfallende transportbehov.

Komiteen merker seg også at departementet ønsker å tilpasse regelverket til utviklinga i samfunnet, der det blir lagt til rette for at eldre som ønsker det, kan stå lengre i arbeid ved å endre § 9 andre ledd fra dagens aldersgrense på 70 år til 75 år for å inneha et drosjeløyve.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til lovendinga i § 20 om å tillate meir samkøyring med personbil. Desse medlemene meiner lovendinga er positiv, då ein tydeleggjer regelverket for slik køyring. Desse medlemene syner vidare til Representantforslag 115 S (2016–2017), der Senterpartiet gjorde framlegg om ei eiga stortingsmelding om drosjenæringa, noko Arbeidarpartiet og Kristeleg Folkeparti støtta i merknadene i saka. Ei slik melding hadde gjeve eit breiare og betre kunnskapsgrunnlag for regulering av transportverksemd mot vederlag.

Desse medlemene meiner at dersom samkøyring skal definerast som delingsøkonomi, så må vederlaget til transportøren berre dekkje dei bilrelaterte kostnadene og ikkje forteneste til førar. Det vil seie at det er bilen som er overskotet som kan delast mellom fleire, og ikkje føraren sin tidsbruk. Dersom førar mottek forteneste eller løn, vert transporten etter desse medlemene si vurdering å rekne som persontransport mot vederlag, noko som krev løyve. Desse medlemene meiner dette er eit viktig skilje, og meiner vidare at det er svært positivt at Stortinget no samlar seg om ein slik definisjon. Desse medlemene syner vidare til at departementet har lytta til høyringsinnspela når det gjeld dette, og det er bra.

Desse medlemene syner til at politidirektoratet i høyringa ytra uro for korleis ein skal kunne kontrollere at samkøyring stettar lovverket. Desse medlemene deler denne uroa og finn ikkje at regjeringa i proposisjonen gjer greie for korleis dette skal handterast.

Desse medlemene meiner regjeringa må sørgje for at politiet har verkemiddel som gjer at ein kan avdekkje ulovleg transport, og ber regjeringa kome attende til Stortinget med ei attendemelding på korleis ein ser føre seg at lova kan handhevast på ein effektiv måte.

Desse medlemene fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget på eigna måte med ei vurdering av korleis ein meir effektivt kan sørgje for å avdekke ulovleg køyring.»

3. Forslag frå mindretal

Forslag frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget på eigna måte med ei vurdering av korleis ein meir effektivt kan sørgje for å avdekke ulovleg køyring.

4. Tiltråding frå komiteen

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringar i yrkestransportlova (samkøyring mv.)

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 75 år.

§ 20 skal lyde:

§ 20 *Samkøyring og ambulansetransport*

- (1) Det trengst ikkje løyve når den som rår over ein personbil, tek med seg folk som *har eit samanfallande transportbehov som han sjølv. Vederlaget for transporten kan ikkje overstige passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene. Transportkostnadene etter andre punktum vert rekna ut frå den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i reiseregulativ for staten, med tillegg av eventuelle kostnader til bompengar og ferje.*
- (2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.

II

Lova tek til å gjelde straks.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. november 2017

Helge Orten

leiar

Kirsti Leirtrø

ordførar

