



Innst. 277 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:77 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag til endret lov- og regelverk for drosjenæringen med vekt på avregulering og effektiv kontroll.»

For nærmere redegjørelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at det i representantforslag Dokument 8:77 S (2010–2011) foreslås å endre rammevilkårene for taxinæringen med vekt på avregulering og effektiv kontroll. Flertallet vil videre vise til vedlagte uttalelse og svar på spørsmål, datert hhv. 25. februar 2011 og 24. mars 2011 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken Flertallet er i likhet med statsråden

opptatt av å få styrket kontrollen med løyveordningene for drosje. Flertallet vil i den forbindelse vise til at man innenfor dagens system bare må legge frem vandelsattest hvert 5. år. Dette betyr at det med dagens system kan ta svært mange år før en sjåfør som har begått kriminelle handlinger, mister retten til å føre drosje. Flertallet vil videre vise til at verken drosjesentral eller løyvemyndighet vil bli varslet dersom en drosjesjåfør har begått kriminalitet, og at dette har bidratt til å gi drosjenæringen et frynsete rykte. Flertallet mener derfor at det må innføres opplysnings- og meldeplikt, slik at Skatteetaten, politiet osv. blir forpliktet til å si ifra til løyvemyndigheten og drosjesentral umiddelbart hvis noe har skjedd.

Flertallet innser at mye av utfordringen i drosjenæringen knyttet til kriminalitet kan løses dersom man gir den enkelte drosjesentral/drosjebedrift makt og myndighet til å kunne si opp drosjesjåfører med kriminell løpebane. Flertallet mener at dette kan gjøres ved å tildele løyver direkte til den enkelte drosjesentral/drosjebedrift, som selv anskaffer drosjene og ansetter de sjåførene de selv ønsker. Flertallet innser at en slik organisering vil være lettest å få til i de store byene, og mener dette bør utredes nærmere.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å åpne for tildeling av løyver også direkte til profesjonelle aktører organisert som en ordinær bedrift.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, og fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås,

viser til brev fra samferdselsministeren datert 25. februar 2011 og interpellasjonsdebatten om forholdene i taxinæringa 3. februar 2011. Disse medlemmer har lenge vært opptatt av utfordringene i taxinæringen. Det er betydelige utfordringer både når det gjelder konkurranseforholdene i næringa, arbeidsforholdene som ikke minst av næringa sjøl beskrives som krevende, og utfordringene med å få et godt taxitilbud i distriktene. Disse medlemmer berømmer derfor samferdselsministerens gjennomgang av yrkestransportloven og forskrifter, noe som også støttes av næringa selv. Den varslede gjennomgangen av yrkestransportloven er spesielt viktig for å hindre overkapasitet i byene, for å skape levelige arbeidsvilkår for sjåførene både i byene og i distriktene og for å gjøre det lettere å luke ut uønskede elementer i næringen. Disse medlemmer mener at løsningene ikke ligger i en avregulering og ytterligere liberalisering av næringa, og frykter at dette vil føre til enda vanskeligere forhold i bransjen.

Disse medlemmer understreker at det viktigste målet for de rødgrønne partiene er at publikum skal ha et godt og trygt taxitilbud. Derfor er disse medlemmer svært kritisk til taxipolitikken som føres av byrådet i Oslo, og som har ført til stor overkapasitet av drosjer. Situasjonen vil ytterligere forverres dersom byrådet gjennomfører den varslede utvidelsen av løyver. Det vil ha store miljømessige konsekvenser, og det vil ikke minst ha store arbeidsmiljømessige konsekvenser. Derfor er disse medlemmer også tilfredse med at statsråden har varslet en gjennomgang også av behovskriteriene.

I mange distrikter har anbud fra helseforetakene ført til et svekket drosjetilbud. Det gjelder spesielt i tilfeller hvor helsetransportene utgjør en stor andel av drosjeoppdragene og andre enn innehaveren av drosjeløyvet vinner anbudet. I slike tilfeller blir grunnlaget for drosjedriften dramatisk svekket, og det finnes eksempler på at løyver er sagt opp som følge av slike endringer. Dette er ikke minst alvorlig for eldre og syke som er avhengig av drosje. Derfor er disse medlemmer også svært tilfredse med at samferdselsministeren har varslet en tilpassing av løyvebestemmelsene i distriktene. Samtidig er det også viktig at transportplikten som følge av drosjeløyver og helseforetakenes transportoppdrag, ses i sammenheng.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:77 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen – vedtas ikke.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre mener at det er viktig

å gi forbrukerne av taxi et prissystem med sammenlignbare priser. Disse medlemmer ønsker derfor å gi løyvemyndigheten et økt ansvar for å være kontrollmyndighet for bransjen. Disse medlemmer viser til at dette inkluderer

- oppfølging av at det er synlig prisinformasjon i bil og på holdeplasser
- at kundene skal være forsikret om at sjåføren i bilen faktisk er riktig sjåfør
- at kundene skal føle seg trygge og kunne ha valgfriheten til å velge den sjåføren, den bilen, eller den drosjesentralen de selv vil.

Disse medlemmer viser til at det fra 1. september 2011 innføres parallelltakst i enkeltreisesegmentet for alle i drosjer i hele landet, dvs. avstands- og tidsprising under hele drosjeturen uavhengig av drosjens hastighet. Dette vil gjøre det lettere å sammenligne priser mellom ulike drosjer og drosjesentraler. Disse medlemmer støtter dette, og mener samtidig at det bør være et minimumskrav at sjåføren behersker forståelig norsk og har bestått kjentmannsprøve.

Disse medlemmer viser til at taxiene fyller et transportbehov for brukergrupper som ikke har egen bil, jf. Representantforslag 30 S (2010–2011) om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen.

Disse medlemmer mener det er på høy tid å frigjøre drosjebransjen og forbrukerne av drosjetjenester fra dagens omfattende byråkratiske løsninger, som blant annet tallfestingen av antall løyver. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag til endret lov- og regelverk for drosjenæringen med vekt på deregulering og effektiv kontroll.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at taxinæringen er en svært detaljregulert bransje, der lokale myndigheter gjennom behovsprøving bestemmer hvor mange taxier det skal være. Disse medlemmer viser til at dette ville ha vært helt utenkelig i de fleste andre bransjer. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at det ikke finnes noen instans som regulerer antall butikker eller spisesteder. Disse medlemmer påpeker at et fritt marked forutsetter fri nyetablering. Etter disse medlemmers mening bør unødvendige og byråkratiske barrierer mot økt kapasitet på tilbudssiden reduseres til et minimum. Disse medlemmer ønsker derfor å fjerne behovsprøvingen av drosjeløyver, som i dag finnes i yrkestransportforskriften Kap. III om behovsprøvd løyve for persontransport utenfor rute med motorvogn.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at samferdselsministeren under en interpellasjonsdebatt om drosjenæringen 3. februar 2011, lanserte flere tiltak for å rydde opp i drosjenæringen. Dette medlem etterlyser konkret oppfølging av statsrådets løfter. Dette medlem er enig med samferdselsministeren i at det bør innføres krav til økonomi og kvalitet til en drosjesentral, at en bør se på muligheten for at løyvestyresmakten kan føre kontroll med drosjenæringen, at det bør innføres opplysningsplikt fra likningsmyndighetene, og at det bør vurderes regler for hvordan behovsprøvingen av drosjeløyve blir utført.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:77 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og

Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen – vedtas ikke.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag til endret lov- og regelverk for drosjenæringen med vekt på deregulering og effektiv kontroll.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser ellers til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å åpne for tildeling av løyver også direkte til profesjonelle aktører organisert som en ordinær bedrift.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mars 2011

Knut Arild Hareide

leder

Bård Hoksrud

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 25. februar 2011****Dokument nr. 8:77 S (2010-2011) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om rammebetingelser for taxinæringen**

Jeg viser til brev av 8. februar 2011 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget, med forespørsel til Samferdselsdepartementet om merknader til Representantforslag 77 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen.

Forslagsstillerne ber om at Samferdselsdepartementet legger frem et lovforslag om å avregulere drosjenæringen, dvs. oppheve antallsreguleringen for drosjeløyver.

Regjeringen Bondevik II sendte i 2004 til høring et lovforslag om å oppheve behovsprøvingen av drosjeløyver, og erstatte den med en såkalt kvalitetsprøvd løyveordning med krav til vandel, teoretisk kompetanse og økonomisk garanti, men uten antallsregulering.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005) ble det fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti gitt felles merknader til dette forslaget. Det ble bl.a. vist til at det allerede er stor konkurranse innen drosjenæringen, og at arbeidsforholdene er krevende for mange. En full liberalisering vil ventelig føre til enda dårligere arbeidsvilkår for flere og konsekvensene blir redusert trygghet og trafikksikkerhet. Behovsprøving av løyver kan bidra til å bekjempe dette. Det ble videre vist til at det bl.a. i Stavanger og Oslo var overetablering av løyver, og at en innstramming av lovverket måtte til for å snu den utviklingen. Det ble videre vist til at man ønsker en utvikling som gir næringen forutsigbarhet, legger til rette for seriøse aktører, kvalifiserte sjåførere og likeverdige rammevilkår.

Jeg viser til at Regjeringen Bondevik II ikke fremmet noe forslag for Stortinget med utgangspunkt i den nevnte høring i 2004.

De nevnte partier som senere dannet regjeringen Stoltenberg II, gikk i samsvar med ovennevnte merknader imot forslaget om å liberalisere drosjenæringen ytterligere, og besluttet derfor ikke å gå videre med det.

Jeg vil vise til at en oppheving av behovsprøvingen kan føre til at vi kan miste deler av det drosjetilbudet mange mennesker er avhengig av i områder med spredt bosetning. Denne problemstillingen var

også i fokus etter at høringen av forslaget til den daværende regjering i 2004 om fri etablering av drosjevirkosomhet var gjennomført. Det førte til at spørsmålet om virkningen for distriktene ble eksternt utredet på oppdrag fra regjeringen Bondevik II, uten at det klart kunne påvises at det døgnkontinuerlige drosjetilbudet slike steder ville kunne opprettholdes i tilstrekkelig grad etter en eventuell avregulering.

Jeg kan ikke se at de grunner som er anført ovenfor for å beholde en behovsprøvd løyveordning for drosjer har mindre vekt i dag enn de hadde i 2004/2005, og jeg ønsker derfor ikke å fremme et lovforslag om å liberalisere taxinæringen.

Forslagsstillerne ønsker slutt på at kommunene skal bestemme hvor mange drosjer det skal være, og vil videre at kommunene skal være kontrollmyndighet, og kunne inndra løyver. Jeg finner grunn til å presisere at selv om kommunenes ønsker naturlig tillegges stor vekt, er det etter gjeldende lovgivning *fylkeskommunene* som fastsetter løyvetallet for drosjer. Oslo kommune er i denne sammenheng å anse som en fylkeskommune. Det er disse forvaltningsorganene som i dag har ansvaret både for tildeling/tilbakekalling av- og administrasjon av alle typer løyver for persontransport mot vederlag, samt for godstransportløyver.

Jeg anser det for lite aktuelt å skille ansvaret for å administrere ulike løyveordninger mellom fylkeskommuner og kommuner, eventuelt å overføre alt ansvaret til kommunene. Det vil i begge alternativene innebære en betydelig økning i de samlede kostnadene for å administrere de ulike løyveordningene.

Jeg er i likhet med forslagsstillerne opptatt av å få styrket kontrollen med løyveordningene både for drosje og andre transportformer. Jeg viser i den forbindelse til pågående gjennomgang av yrkestransportloven og forskriftene som jeg orienterte om i Stortinget 3. februar i år ved behandlingen av interpellasjon fra stortingsrepresentant Hans Olav Syvertsen.

Når det gjelder spørsmål knyttet til ansvaret for pasienttransport, viser jeg til at Stortinget ved behandling av Ot.prp. nr. 66 (2003-2004) jf Innst. O. nr. 9(2003-2004) gjorde vedtak om å flytte finansieringsansvaret fra folketrygden til helseforetakene.

Ansvarsoverføringen ble gjennomført fra 1. januar 2004. Som samferdselsminister har jeg i denne sammenheng særlig fokus på godt samarbeid med de instanser som har ansvar for offentlig betalte transporttilbud i det samme geografiske området,

herunder helseforetakene, for å sikre rasjonelle og gode transporttilbud både med rutegående transport og med drosje. Jeg viser i den forbindelse til at fler-

tallet i komiteen ved behandlingen av ansvarsoverføringen av pasienttransporten påpekte dette forholdet.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. mars 2011

Dokument nr. 8:77 S (2010-2011) - Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om rammebetingelser for taxinæringen - Spørsmål nr. 2

Jeg viser til brev av 15. mars 2011, med spørsmål fra Fremskrittspartiet medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av ovennevnte forslag.

”Det kan virke som det er en viss uenighet mellom Samferdselsdepartementet og Oslo kommune i forhold til hvor lett det er for løyvemyndigheten å frata drosjesjåfører som har begått kriminelle handlinger, retten til å føre drosje, når man innenfor dagens system bare må legge frem vandelsattest hvert 5. år; og når verken drosjesentral eller løyvemyndighet blir varslet dersom en drosjesjåfører har begått kriminalitet.

– *Hvilke lovhemler mener Samferdselsdepartementet at Oslo kommune har i dag, og hvilke konkrete endringer bør eventuelt gjøres?”*

Spørsmålstillerne blander to forskjellige problemstillinger. Det er *løyvehaver* som skal legge frem politiattest. En *drosjesjåfører* trenger ikke det, men må ha kjøreseddel utstedt av politiet. Det er to forskjellige vurderinger som blir gjort i forhold til disse to funksjonene, og av to forskjellige offentlige myndigheter. Løyvehaver vil som oftest også kjøre drosjen selv, og dermed måtte ha kjøreseddel, men det er ikke slik at inndragning av kjøreseddel nødvendigvis gir grunnlag for inndragning av løyve.

Kjøreseddel for sjåfører

Etter yrkestransportloven kapittel § 7A *Krav til kjøreseddel*, må alle som skal være *fører* av kjøretøy i løyvepliktig persontransport inneha en kjøreseddel, som utstedes av politiet. Den som skal kunne få kjøreseddel, må i tillegg til bl.a. spesifikt angitte helsekrav, også ha en slik vandel at politiet ikke finner vedkommende uskikket til å virke som fører av kjøretøy som nevnt.

Videre kan politiet bestemme at kjøreseddel *ikke skal utstedes* til en person som av skjellig grunn er mistenkt for straffbare forhold som kan ha betydning for tildeling av kjøreseddel før saken er endelig avgjort.

Politiet kan foreta *midlertidig beslag* av kjøreseddel dersom innehaveren av skjellig grunn er mistenkt for straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre motorvogn ved persontransport mot vederlag.

Politiet kan også *tilbakekalle* tildelt kjøreseddel dersom innehaveren ikke er edruelig eller viser seg å være upålitelig eller å ha andre egenskaper som gjør at han må regnes som uskikket til å være fører av bil under persontransport mot vederlag.

Ordnningen med kjøreseddel administreres av politiet med Politidirektoratet som klageinstans, og har som formål å sikre passasjerene en trygg og god reise. Ordnningen med krav om kjøreseddel er som nevnt felles for all yrkesmessig persontransport, og de vurderinger som må ligge til grunn på dette området hører naturlig under politiet. Jeg ser det derfor ikke som aktuelt at løyvemyndighetene skal ha noen funksjon mht tildeling/tilbakekalling av kjøreseddel. I den grad førere i yrkestransport utviser en adferd som ikke harmonerer med kravene til kjøreseddel, anser jeg at politiet følger opp regelverket på nødvendig måte. Jeg viser til at politiet har løpende tilgang på egne registre med opplysninger om vandelsmessige forhold. I den forbindelse finner jeg grunn til å understreke at man aldri vil ha noen garanti for at en person som oppfyller kravene til kjøreseddel på tildelingstidspunktet ikke senere kan utvise en adferd som da vil gi grunnlag for tilbakekalling.

Politiattest for løyvehavere

Alle som vil ha løyve etter yrkestransportloven, må bla. dokumentere god vandel. Det er derfor hjemlet krav i yrkestransportloven om at løyvesøker må fremlegge politiattest. Det er løyvemyndigheten som må vurdere hvorvidt kravene til vandel er oppfylt på grunnlag av den fremlagte politiattesten.

Av *forskriftene* til yrkestransportloven § 6 fremgår det hva løyvemyndigheten skal vurdere:

§ 6. Vandel

(.....)

Kravet til vandel anses ikke for å være oppfylt dersom søkeren

- a) *Er fradømt retten til å drive næringsvirksomhet*
- b) *Er ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse, herunder på det handelsmessige område, eller*
- c) *Er ilagt straff for alvorlige overtrødelse av gjeldende bestemmelser om førernes kjøre- og hviletid, nyttekjøretøyet vekt og dimensjoner, trafikk-sikkerhet og kjøretøyenes sikkerhet, lønns og arbeidsvilkår innen transportyrket og miljøvernbestemmelser.*

(.....)

I forskriftene er det satt som vilkår at ny politiattest skal fremlegges hvert 5. år.

Det kan kanskje diskuteres hvorvidt det burde innarbeides hjemmel for å kunne kreve politiattest oftere, men det blir og et spørsmål om effektiv ressursbruk i politiet. I den forbindelse viser jeg til påtaleinstruksen § 5-5:

§ 5-5. *Melding til offentlig myndighet om etterforskning mot person som driver virksomhet m.m. med offentlig tillatelse*

Blir en person som driver virksomhet med offentlig tillatelse siktet for en straffbar handling som kan få betydning for tillatelsen, skal politiet straks underrette vedkommende offentlige myndighet om dette.

(.....)

I alvorlige tilfelle skal melding som nevnt gis allerede når etterforskning iverksettes.

Det skal gis underretning om sakens avgjørelse.

Sett på bakgrunn av denne bestemmelsen, mener jeg at dagens regelverk for å sikre de krav som lovgivningen fastsetter for løyvehavere, i hovedsak er tilfredsstillende. Krav om en hyppigere fremleggelse av fersk politiattest vil imidlertid kunne vurderes, som en ”dobbel” sikring i tilfelle det kan forekomme glipp i forhold til påtaleinstruksen § 5-5 ved behandling av straffesaker mot løyvehavere.

I forhold til siste avsnitt må det tas et forbehold om at det etter dagens regelverk *kan* skje brudd på skatte- og avgiftslovgivningen som ikke blir straffrettslig behandlet, men som likevel vil kunne ha betydning for vandelsvurderingen for løyve (forskriften § 6b). Dette kan for eksempel gjelde når man blir ilagt tilleggsskatt, men uten at forholdet blir anmeldt/etterforsket. Etter gjeldende lovgivning vil ikke skattemyndighetene kunne gi opplysninger av slik art til løyvemyndighetene, selv om det vil kunne ha betydning for vandelskravet og dermed retten til å inneha løyve. Departementet arbeider med et framlegg om å innføre rett/plikt for skatte- og avgiftsmyndighetene til å gi slike opplysninger til løyvemyndighetene. Dette vil kunne ha betydning for å kunne få, eller beholde løyvet.

De hjemlene som er nevnt ovenfor gjelder generelt for løyvemyndigheten, fylkeskommunene og Oslo kommune. Med det forbeholdet jeg har nevnt, mener jeg at dagens regelverk er tilfredsstillende for å kunne utøve nødvendig oppfølging av vandelsmessige forhold.

