



Det kongelige
Samferdselsdepartement
Postboks 8010 dep
0030 OSLO

Høringsuttalelse - Høring om endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsprøvingen mv.

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev om forslag til endringer i drosjeregulverket. Finnmark fylkesting behandlet saken i møte 12.12.2018, og fattet følgende vedtak:

«Vedtak;

1. FFK mener at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver er den mest egnede måten å regulere drosjenæringen på. FFK mener at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver bør opprettholdes og at kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring opprettholdes.
2. Dersom behovsprøvingen av drosjeløyver bortfaller, er FFK tydelig på at det er svært viktig med andre former som regulerer næringen for å sikre at kvaliteten på drosjetjenestene som skal leveres i framtiden er av minst like høy kvalitet som i dag.
3. FFK mener at fylkeskommunene, i samråd med kommunene, skal kunne gi enerett. Det skal også kunne gis enerett i enkelte områder av en kommune, for eks. i et distrikt med lite befolkning.
4. Distriktene må hensyntas ved at bopælløyver prioriteres
5. Finnmark fylkeskommune støtter forslaget om at fylkeskommunen skal kunne stille miljøkrav til drosjene.
6. Finnmark fylkeskommune mener at fagkompetansekravet til løyvehaver bør opprettholdes.
7. Finnmark fylkeskommune mener at enerettskontraktene bør gis en varighet på inntil fem år.
8. Finnmark fylkeskommune mener at fylkeskommunen bør gis myndighet til å beslutte samordning av enerettskontrakter med kjøp av offentlig betalt drosjetransport.
9. Finnmark fylkeskommune mener at det bør stilles krav om tydeligere merking av drosjene, herunder krav om taklys.
10. Finnmark fylkeskommune mener at nytt regelverket bør tre i kraft ett år etter vedtak i Stortinget.
11. Finnmark fylkeskommune mener at det bør etableres en offentlig klageinstans for brukere av drosjetjenester.
12. Finnmark fylkeskommune mener at forslaget ikke i tilstrekkelig grad tilrettelegger for myndighetskontroll av drosjevirkksomhetene.»

Med hilsen

Per Bjørn Holm-Varsi
samferdselssjef

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.

Vedlegg:

- Saksframlegg sak 55/18 Fylkestingsmøte 12.12.2018
- Saksprotokoll sak 55/18 Fylkestingsmøte 12.12.2018



Saksgang	Møtedato	Saksnr.
Hovedutvalg for kultur, folkehelse og samferdsel (HUKFS) 2015 - 2019	04.12.2018	28/18
Fylkestinget 2015 - 2019	12.12.2018	55/18

Høring om endringer i drosjereguleringen

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har sendt på høring forslag til endringer i drosjeregelverket. Forslagene innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen. Regelendringene vil blant annet medføre at antallsreguleringen av drosjeløyver med tilhørende tildelingskriterier og driveplikt oppheves, og at løyvemyndigheten flyttes fra fylkeskommunene til Statens vegvesen. Departementet foreslår samtidig å gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport i kommuner med innbyggertall og befolkningstetthet under en angitt terskelverdi.

Fylkesrådmannens innstilling

Finnmark fylkeskommune har følgende innspill:

1. Finnmark fylkeskommune støtter forslaget om å gi fylkeskommunen myndighet til å tildele eneretter til drosjetransport.
2. Finnmark fylkeskommune mener at forslaget til terskel for å kunne tildele enerett i en kommune er hensiktsmessig.
3. Finnmark fylkeskommune støtter forslaget om at fylkeskommunen skal kunne stille miljøkrav til drosjene.
4. Finnmark fylkeskommune mener at fagkompetansekravet til løyvehaver bør opprettholdes.
5. Finnmark fylkeskommune mener at enerettskontraktene bør gis en varighet på inntil fem år.
6. Finnmark fylkeskommune mener at fylkeskommunen bør gis myndighet til å beslutte samordning av enerettskontrakter med kjøp av offentlig betalt drosjetransport.
7. Finnmark fylkeskommune mener at det bør stilles krav om tydeligere merking av drosjene, herunder krav om taklys.
8. Finnmark fylkeskommune mener at nytt regelverket bør tre i kraft ett år etter vedtak i Stortinget.
9. Finnmark fylkeskommune mener at det bør etableres en offentlig klageinstans for brukere av drosjetjenester.
10. Finnmark fylkeskommune mener at forslaget ikke i tilstrekkelig grad tilrettelegger for myndighetskontroll av drosjevirkksomhetene.

Vadsø 02.11.2018

Øystein Ruud
fylkesrådmann

Per Bjørn Holm-Varsi
samferdselssjef

Vedlegg

1. Høringsbrev – Høring om endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsprøvingen mv.
2. Høringsnotat – Endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsprøvingen mv.
3. Innspill fra Norges Taxiforbund avdeling Finnmark

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet sendte 1. oktober 2018 på høring forslag til endringer i drosjeregulverket med høringsfrist 1. januar 2019.

Forslagene innebærer endring av yrkestransportloven (21. juni 2002 nr. 45) og yrkestransportforskriften (26. mars 2003 nr. 401). I tillegg foreslås mindre endringer i forskrift om makspriser for drosjebilkjøring (30. september 2010 nr. 1307).

Saken legges frem for innstilling i hovedutvalget for kultur, folkehelse og samferdsel og vedtak i fylkestinget.

Beskrivelse

I det følgende gis et sammendrag av de endringene som utgjør grunnlaget for fylkesrådmannens merknader og kommentarer. Tilhørende sidehenvisninger refererer til høringsnotatet.

Oppheving av behovsprøvingen og driveplikten mv. (side 36 85)

Departementet foreslår å oppheve behovsprøvingen (antallsregulering) og driveplikt for drosjeløyver for inntil 8 passasjerer i tillegg med sjåfør.

Formålet med endringen er å senke etableringshinderet for nye aktører, øke konkurranse og fleksibilitet i markedet og fremme nye innovative forretningsmodeller. Forslaget vil også sikre retten til fri etablering og overenstemmelse med forpliktelsene etter EØS-avtalen.

Departementet påpeker at i distriktsområder med lavt kundegrunnlag, er det mer usikkerhet om markedet vil levere et tilfredsstillende drosjetilbud. Endringen må vurderes sammen med de foreslåtte tiltakene for å sikre tilstrekkelig drosjetilbud i neste punkt.

Fylkeskommunens adgang til å gi lokale eneretter (side 39 og 86)

Departementet foreslår at fylkeskommunene får adgang til å tildele lokale eneretter for drosjetransport i bestemte områder i de tilfellene hvor markedet ikke tilbyr et tilstrekkelig drosjetilbud på kommersielle vilkår. Ordningen skal gi fylkeskommunene mulighet til å sikre et visst beredskapsnivå eller opprettholde en viss transportstandard.

For at fylkeskommunen skal kunne tildele en enerett i en eller flere kommuner, må fylkeskommune først vurdere om det er behov for tildele enerett for å sikre tilstrekkelig drosjedekning. Deretter må fylkeskommunen fatte et formelt vedtak som fastsettes i lokal forskrift i overensstemmelse med forvaltningsloven kapittel 7. Videre vil enerettskontrakter inngås med leverandørene etter utlysning av anbud. Fylkeskommunen må følge reglene om offentlige anskaffelser.

Departementet foreslår at eneretter skal tildeles i kontrakt med en varighet på inntil tre år, men opplyser at anskaffelsesregelverket åpner for en varighet på inntil fem år.

Den geografiske avgrensningen av hvert enerettsområde vil følge kommunegrensene. Den foreslåtte terskelen for å kunne tildele enerett i en kommune er at den har under 20 000 innbyggere og 80 innbyggere per kvadratkilometer.

Fylkeskommunene vil ha adgang til å starte prosessen med å tildele enerett før regelverket trer i kraft dersom Stortinget vedtar de foreslåtte endringene.

Departementet skriver at det er uvisst om den nye ordningen vil føre til at fylkeskommunene faktisk vil måtte yte en økonomisk kompensasjon til enerettshaverne for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud, og at effekten på utgiftene til fylkeskommunene er usikker.

Løyvedistrikt og stasjoneringssted og stasjoneringssted (side 51 og 88)

Departementet foreslår å oppheve oppdelingen i landet i ulike løyvedistrikter, herunder ordningen med stasjoneringssteder. Hele landet vil utgjøre ett løyvedistrikt.

Selv om det tildeles drosjeløyve med rett til å operere i hele landet, vil lokale eneretter som fylkeskommunen eventuelt tildeler i form av kontrakter med enkelte operatører, kunne begrense adgangen til å bruke løyvet i det aktuelle geografiske området.

Krav om drosjeløyve og objektive krav til løyve (side 52 og 89)

Den som vil drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til fører, må fortsatt ha løyve. Departementet foreslår å fjerne krav om tilstrekkelig fagkompetanse og garanti for å få løyve.

Departementet mener at en del av kompetansemålene i dagens løyveutdanning, slik som kredittbehandling, førstehjelp og kundeservice er krav det er viktig å videreføre for å sikre en seriøs næring. Departementet mener imidlertid at dette er krav det er mer naturlig å stille til sjåfører og foreslår derfor å stille fagkompetansekrav til fører av drosje.

Departementet foreslår å fjerne kravet til garantistillelse. Kravet til garantistillelsen innebærer i praksis en garanti fra bank eller forsikringsselskap, der garantisten utfører en kredittvurdering av løyvehaver.

Oppheving av særskilte løyvekategorier (side 57)

Departementet foreslår å oppheve de særskilte løyvekategoriene for selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede og utvidet drosjeløyve og innføre ett drosjeløyve for all transport med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til førerstedet. Dette innebærer at all transport med kjøretøy fra ti seter og oppover i et fremtidig regelverk vil måtte ha turvognløyve.

Overføring av løyvemyndighet (side 60 og 90)

Departementet foreslår å overføre løyvemyndigheten for drosjeløyver fra fylkeskommunene til Statens vegvesen.

Fylkeskommunene vil etter forslaget fortsatt ha en sentral rolle knyttet til etablering av eneretter og kjøp av tjenester fra drosjenæringen der dette er nødvendig for å sikre allmenheten tilgang til en tilstrekkelig drosjetjeneste.

Kjøreseddel – krav til sjåfør (side 68 og 92)

Departementet legger opp til å videreføre bestemmelsen om at fører av løyvepliktig persontransport (herunder drosje) må ha kjøreseddel. Departementet presiserer at krav til helse, vandel og 20 års aldersgrense for utstedelse av kjøreseddel, vil bli videreført da disse kravene er sentrale med hensyn til passasjerenes sikkerhet. I tillegg foreslår departementet at søker om kjøreseddel til drosje må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje.

Departementet foreslår å oppheve kravet om adgang til å stille krav om avlagt kjentmannsprøve for fører av drosje for å få utstedt kjøreseddel

Krav om merking av kjøretøy (side 76)

Departementet foreslår at alle drosjer skal være merket med løyvenummer på utsiden av drosjen når kjøretøyet benyttes som drosje. Løyvenummeret skal være i en skrifthøyde på minst 40 mm. Videre skal løyvenummer og kjøreseddel være synlig fra passasjens plass inne i kjøretøyet. Departementet foreslår videre at kun drosjer med godkjent taklykt skal ha tilgang til kollektivfelt.

Miljøkrav til drosjer (side 78)

Departementet foreslår å videreføre bestemmelsen i yrkestransportloven § 9 fjerde ledd, men slik at det er fylkeskommunen som kan stille miljøkrav til drosjer. Videre foreslås det å endre bestemmelsen slik at området for hvor miljøkrav kan benyttes avgrenses til kommunegrenser istedenfor fylkesgrenser som i dag.

Maksimalprisreguleringen (side 79 og 93)

Departementet foreslår at maksimalprisreguleringen endres slik at maksimalpris skal gjelde i de områder hvor fylkeskommunene har mulighet til å tildele enerettskontrakter.

Iverksettelse (side 82)

Departementet foreslår at lov- og forskriftsendringene trer i kraft 6 måneder etter vedtak. Dersom Stortinget gjør vedtak om endringer i lov sommeren 2019, vil departementet foreslå at

endringene trer i kraft fra 1. januar 2020. Det er kjent at endringene vil komme og dagens ordning anses av ESA å være i strid med EØS-avtalen.

Fylkeskommunen og dagens løyvehaveres behov og mulighet til å innrette seg taler for en noe lengre periode før regelverket iverksettes.

Øvrige endringsforslag

- Løyvedistrikt og stasjoneringssted (side 51 og 88)
- Hovederverv og tildelingskriterier (side 51 og 88)
- Krav om drosjeløyve og objektive krav til løyve (side 52 og 89)
- Løyvemyndighet (side 60 og 90)
- Tilknytning til drosjesentral og loggføring av drosjeturer (side 62 og 91)
- Tidsbegrensede drosjeløyver (side 66 og 91)
- Kjøreseddel (side 68 og 92)
- Taksameter (side 74)
- Registrering av kjøretøy i motorvognregisteret (side 77 og 93)
- Drosjetilbud rettet mot allmennheten på offentlig plass (side 80)
- Fastsetting av øvre grense for lovbrøtsgebyr i yrkestransportloven § 40a (side 81)
- Evaluering av regelverksendringene (side 84)

Innkomne uttalelser

Norges Taxiforbund avdeling Finnmark har oversendt sine syn i forbindelse med saken, se vedlegg.

Vurdering

Endringer i drosjeregelverket har vært varslet i lang tid. Fylkesutvalget vedtok i høringsuttalelse om delingsøkonomien 9. mai 2017 at det ønsket å opprettholde dagens løyveordning med behovsprøving og kjøreplikt.

Samferdselsdepartementet har tatt sikte på å bringe de norske bestemmelsene i overensstemmelse med EØS-regelverket, spesielt med hensyn til retten til fri etablering. Samtidig som forslagene tilrettelegger for å øke konkurransen der det er mulig for markedet å levere et tilfredsstillende drosjetilbud på rent kommersielle vilkår, legger departementet opp til at fylkeskommunene skal kunne sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i kommuner med lavt innbyggertall og befolkningstetthet.

Fylkesrådmannens vurdering er at forslagene langt på vei gir fylkeskommunen nødvendige virkemidler til å opprettholde drosjetilbudet i kommunene i fylket. Imidlertid har forslagene strukturelle svakheter med hensyn til samordning av kjøp av drosjetjenester som gjennomføres av andre offentlige myndigheter med fylkeskommunens kontrakter, samt risiko for at opprettholdelse av drosjetilbudet til ulønnsomme tider og steder kan medføre økte kostnader for fylkeskommunen.

I departementets fremlegg poengteres det at bortfall av behovsprøvingen vil medføre redusert ressursbruk til administrasjon av ordningen og kunne frigjøre ressurser i fylkeskommunene. Den foreslåtte ordningen vil imidlertid medføre at fylkeskommunen i praksis må vurdere alle kommunene individuelt og gjennomføre anbudsprosesser minimum hvert tredje eller femte år.

Fylkesrådmannens vurdering er at fylkeskommunen har nødvendig kompetanse til å gjennomføre den nye ordningen, men at omleggingen ikke vil føre til besparelser i fylkeskommunens administrasjon. Forslaget åpner for at fylkeskommunen kan bli påført økte utgifter for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud sammenlignet med dagens ordning.

Det kan likevel være samfunnsøkonomiske gevinster å hente dersom fylkeskommunen får mulighet til å samordne drosjekontrakter for andre offentlige myndigheter innenfor rammeverket av enerettene.

Fylkesrådmannen deler departementets vurdering av at det kan være hensiktsmessig å samordne kjøp i kontraktmarkedet med tildeling av eneretter. Slik samordning kan være et egnet virkemiddel for å sikre transporttilbudet i områder som ellers ikke vil være lønnsomme å drifte og redusere sannsynligheten for at det vil være nødvendig å belaste fylkeskommunenes budsjett med kompensasjon til enerettshavere.

Fylkesrådmannen vil likevel påpeke den strukturelle utfordringen med å samordne kjøp mellom ettertraktete kontrakter, slik som pasientreiser, med mindre ettertraktete eneretter. De forskjellige myndighetene vil i denne situasjonen ha interne motstridende økonomiske interesser som kan være til hinder for den samfunnsøkonomiske beste organiseringen av drosjevirkksomheten. Fylkesrådmannen mener derfor at fylkeskommunene bør gis myndighet til å beslutte samordning av eneretter med kjøp av offentlig betalt drosjetransport.

Enerettskontraktene er foreslått å ha en varighet på inntil tre år. Virkningen av den lave forutsigbarheten og korte avskrivningstiden på investeringer i kjøretøy som følger av begrensningen, antas å være spesielt stor i enerettssområder i distrikter med små markedsaktører.

Fylkesrådmannens vurdering er at usikker fremtidig inntekt i markeder med lavt inntjeningspotensial vil virke konkurransehemmende ved at det blir lite attraktivt å fremme anbud. Konkurrans hensynet taler for å gi fylkene mulighet til å anvende det handlingsrommet anbudsreglene tillater, slik at hver enerettskontrakt kan utformes på mest hensiktsmessige måte. Samtidig vil lengre varighet i kontraktene gi lavere kostnad for fylkeskommunenes administrasjon. Fylkesrådmannen mener derfor at enerettskontraktene bør gis en varighet på inntil fem år.

Fylkesrådmannen er positiv til kompetansekravet til sjåfør og vil fremheve viktigheten av kunnskap og ferdigheter innen kjøreadferd, førstehjelp og behandling av passasjerer med spesielle behov. Samtidig er det nødvendig at drosjevirksomhetene følger opp de faglige

standardene som kreves av sjåførene for å opprettholde en seriøs næring. Fylkesrådmannen foreslår derfor at kompetansekravet til løyvehaver opprettholdes.

Departementet foreslår at nytt regelverk skal tre i kraft seks måneder etter vedtak i Stortinget. Fylkesrådmannen bemerker at tidspresset kan være konkurransehemmende ved å gjøre det vanskelig for små og nye markedsaktører å levere anbud og å tilpasse seg nye vilkår før endringene trer i kraft. Fylkesrådmannen mener derfor at nytt regelverk bør tre i kraft ett år etter vedtak i Stortinget.

Departementet har foreslått å lempe kravene til merking av drosjer. Fylkesrådmannen bemerker at det er begrenset med sollys i de nordlige fylkeskommunene deler av året. Departementets forslag til krav til merking av drosjer er ikke egnet for å sikre at det er lett for brukerne å skille drosjene fra andre kjøretøy. Godt synlige og lett gjenkjennbare drosjer er spesielt viktig for utsatte grupper av brukere slik som barn i skolepliktig alder. Fylkesrådmannen mener derfor at det bør stilles krav til mer synlig merking slik som taklys.

Forslaget tilrettelegger for at antall markedsaktører øker og at disse kan drive virksomhet under mer fleksible vilkår enn tidligere. Fylkesrådmannen etterlyser i denne sammenheng tiltak for å ivareta myndighetskontroll for å sikre en trygg og seriøs bransje. I tillegg taler forbrukerhensyn for at det opprettes en offentlig klageinstans for brukere av drosjetjenester.

Etter fylkesrådmannens vurdering reiser ikke forslagene til regelendringer særskilte problemstillinger ved en eventuell fremtidig sammenslåing av fylkeskommuner.

SAKSPROTOKOLL

Høring om endringer i drosjereguleringen

Arkivsak-dok. 201800007
Saksbehandler Jon Ivar Thompson Eikeland

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for kultur, folkehelse og samferdsel (HUKFS) 2015 - 2019	04.12.2018	28/18
2 Fylkestinget 2015 - 2019	12.12.2018	55/18

Fylkestinget 2015 - 2019 har behandlet saken i møte 12.12.2018 sak 55/18

Møtebehandling

Kari Lene Olsen, Ap fremmet følgende forslag på vegne av Ap, SV og KrF;

Nytt punkt 1.:

FFK mener at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver er den mest egnede måten å regulere drosjenæringen på. FFK mener at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver bør opprettholdes og at kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring opprettholdes.

Nytt punkt 2.:

Dersom behovsprøvingen av drosjeløyver bortfaller, er FFK tydelig på at det er svært viktig med andre former som regulerer næringen for å sikre at kvaliteten på drosjetjenestene som skal leveres i framtiden er av minst like høy kvalitet som i dag.

Nytt pkt 3

FFK mener at fylkeskommunene, i samråd med kommunene, skal kunne gi enerett. Det skal også kunne gis enerett i enkelte områder av en kommune, for eks. i et distrikt med lite befolkning.

Nytt pkt 4

Distriktene må hensyntas ved at bopælløyver prioriteres

(Deretter følger Fylkesrådmannens innstilling opprinnelig pkt. 3-10)

5. Finnmark fylkeskommune støtter forslaget om at fylkeskommunen skal kunne stille miljøkrav til drosjene.
6. Finnmark fylkeskommune mener at fagkompetansekravet til løyvehaver bør opprettholdes.

7. Finnmark fylkeskommune mener at enerettskontraktene bør gis en varighet på inntil fem år.
8. Finnmark fylkeskommune mener at fylkeskommunen bør gis myndighet til å beslutte samordning av enerettskontrakter med kjøp av offentlig betalt drosjetransport.
9. Finnmark fylkeskommune mener at det bør stilles krav om tydeligere merking av drosjene, herunder krav om taklys.
10. Finnmark fylkeskommune mener at nytt regelverket bør tre i kraft ett år etter vedtak i Stortinget.
11. Finnmark fylkeskommune mener at det bør etableres en offentlig klageinstans for brukere av drosjetjenester.
12. Finnmark fylkeskommune mener at forslaget ikke i tilstrekkelig grad tilrettelegger for myndighetskontroll av drosjevirkksomhetene.

Ronny Berg, Frp, fremmet fylkesrådmannens innstilling som forslag

Votering

HUKFS innstilling

fikk 3 stemmer, falt

Forslag Ap, SV og KrF v/Kari Lene Olsen, Ap, settes opp mot fylkesrådmannens innstilling

vedtatt mot 11 stemmer

Vedtak;

1. FFK mener at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver er den mest egnede måten å regulere drosjenæringen på. FFK mener at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver bør opprettholdes og at kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring opprettholdes.
2. Dersom behovsprøvingen av drosjeløyver bortfaller, er FFK tydelig på at det er svært viktig med andre former som regulerer næringen for å sikre at kvaliteten på drosjetjenestene som skal leveres i framtiden er av minst like høy kvalitet som i dag.
3. FFK mener at fylkeskommunene, i samråd med kommunene, skal kunne gi enerett. Det skal også kunne gis enerett i enkelte områder av en kommune, for eks. i et distrikt med lite befolkning.
4. Distriktene må hensyntas ved at bopælløyver prioriteres
5. Finnmark fylkeskommune støtter forslaget om at fylkeskommunen skal kunne stille miljøkrav til drosjene.
6. Finnmark fylkeskommune mener at fagkompetansekravet til løyvehaver bør opprettholdes.
7. Finnmark fylkeskommune mener at enerettskontraktene bør gis en varighet på inntil fem år.
8. Finnmark fylkeskommune mener at fylkeskommunen bør gis myndighet til å beslutte samordning av enerettskontrakter med kjøp av offentlig betalt drosjetransport.
9. Finnmark fylkeskommune mener at det bør stilles krav om tydeligere merking av drosjene, herunder krav om taklys.
10. Finnmark fylkeskommune mener at nytt regelverket bør tre i kraft ett år etter vedtak i Stortinget.
11. Finnmark fylkeskommune mener at det bør etableres en offentlig klageinstans for brukere av drosjetjenester.
12. Finnmark fylkeskommune mener at forslaget ikke i tilstrekkelig grad tilrettelegger for myndighetskontroll av drosjevirkksomhetene.

