



Arkivsak-dok. 201808153-2  
Arkivkode ---/N12  
Saksbehandler Daniel Maslør-Hansen

Saksgang  
Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019

Møtedato  
04.12.2018

Sak nr

### **Høring om endringer i drosjereguleringen inkludert oppheving av behovsprøvingen.**

#### **Sammendrag**

Samferdselsdepartementet fremmer her forslag til endringer i drosjereguleringen, herunder i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy. I tillegg foreslås mindre endringer i forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

#### **Fylkesrådmannens innstilling**

1. Hovedutvalg for samferdsel og areal tar til etterretning at ordningen med behovsprøving av drosjeløyver, tilhørende driveplikt og sentraltilknytningsplikt mv. vil falle bort, og støtter departementet i at det er behov for endringer av dagens drosjeregulering.
2. Hovedutvalget for samferdsel og areal mener at forslaget med opprettelse av eneretter slik det fremkommer av høringsnotatet medfører liten endring av behovsprøvingen, siden ett stort flertall av dagens fylkeskommuner vil måtte foreta en behovsprøving/vurdering også etter endringene. Terskelverdiene i forhold til eneretter bør endres slik at det omfatter færre kommuner.
3. Skal det opprettes eneretter må det være under forutsetning av at fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transport og at den som vinner kontrakt får enerett til døgntilbud i samme område til offentlige maksimalpriser.
4. Lengden på kontraktene bør være fem år.
5. Hovedutvalg for samferdsel og areal støtter forslaget om at Statens vegvesen som fra før har ansvar for godsløyver og turvognløyver, overtar ansvaret for drosjeløyver.
6. Hovedutvalg for samferdsel og areal enig at det bør stilles strengere krav til sjåførene, men mener at det fortsatt bør stilles kompetansekrav til løyvehaverne.
7. Hovedutvalg for samferdsel og areal mener at regelen om miljøkrav til drosjer bør være et objektivt felles statlig krav som gjelder likt for alle løyver i hele landet.

Tønsberg, 16.11.2018

seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at vi har en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunkter i forslagene er å:

- Oppheve antallsreguleringa av drosjeløyver med tilhørende driveplikt, tildelingskriter, krav om hovederverv og sentraltilknytningsplikt.
- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport i kommuner med innbyggerantall og befolkningstetthet under en viss terskelverdi.
- Videreføre krav om drosjeløyve, men disse tidsbegrenses til 10 år
- Innføre ett drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med inntil ni seter.
- Redusere de objektive kravene til løyvehavere, samtidig som de objektive kravene til sjåførere skjerpes.
- Flytte løyvemyndigheten fra fylkeskommunen til Statens vegvesen.
- Justere hjemmelen for fylkeskommunene til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knyttes til kommunegrensene.

Rammevilkårene for drosjemarkedet har endret seg betydelig siden den gjeldende drosjereguleringen ble innført. Blant annet har teknologiske fremskritt bidratt til enklere tilgang på informasjon, oppdatert informasjon i sanntid og nye måter å formidle tjenester på. Drosjetjenester i dag leveres stort sett på samme måte som tidligere; gjennom samme organisering, for samme markeder, til samme kvalitet og gjennom samme forretningsmodeller.

Det har vist seg at konkurransen i drosjemarkedet er svak. Høye etableringsbarrierer gjennom antallsbegrensning av drosjeløyver og en rekke restriksjoner for å få drosjeløyve, kan virke hemmende på konkurranse.

#### Dagens situasjon

Gjeldende regelverk regulerer drosjenæringen gjennom

- Antallsregulering av drosjer
- Driveplikt for alle drosjeløyvehavere
- Personlig løyve inntil 75 år
- Plikt til å knytte seg til en drosjesentral
- Objektive krav for løyve
  - Etablert i Norge
  - God vandel
  - Tilstrekkelig fagkompetanse
  - God økonomi
- Sjåfør må ha kjøreseddel – være minst 20 år, god vandel og god helse

Drosjemarkedet i dag:

- Gjeldende regelverk med behovsprøving og driveplikt som utgangspunkt
- Variasjoner i etterspørselen
- Regionale forskjeller

likt system som i dag, og vil kunne medføre økte kostnader ved at fylkene antagelig må kjøpe beredskap for å betjene privatmarkedet i områder der det ikke er tilstrekkelig etterspørsel slik at eneretter skal utlyses. Slik fylkesrådmannen vurderer det bør forslaget endres i forhold til eneretter og terskelverdier, dagens forslag medfører liten endring av behovsprøvingen siden ett stort flertall av dagens kommuner vil måtte foreta en behovsprøving/vurdering. Departementet bør vurdere om antall kommuner som skal være omfattet av ordningen bør reduseres. Fylkesrådmannen tror imidlertid ikke løsningen med å tildele enerett er nok, det må knyttes rettigheter til eneretten utover å betjene privatbetalende passasjerer. Noe av det viktigste for drosjetilbudet i distriktene er pasienttransport og/eller skolekjøring, eneretter må derfor kobles opp mot dette markedet.

Et alternativ er at fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transporter og at den som vinner kontrakt får enerett til døgnkontinuerlig transporttilbud i samme område til offentlige maksimalpriser. Kontraktsvilkår bør i stor grad være etter nasjonal standard, og lengden på kontraktene bør være fem år.

Departementet foreslår videre at løyvehavere som ikke har en enerett kan ta med passasjerer inn i enerettsområdet. Videre foreslår departementet at løyvehavere som ikke har enerett kan ta med passasjerer ut av enerettsområdet dersom transporten er forhåndsbestilt. Transport innad i kommuner hvor fylkeskommunen har tildelt enerett er ikke tillatt for andre enn enerettshaver. Det er tillatt for innehaver av enerett å utføre oppdrag fra enerettsområdet til et hvilket som helst sted innenfor eller utenfor enerettsområdet.

En slik løsning vil være tilnærmet lik dagens regler om kjøring i løyvedistriktet. Det vil etter fylkesrådmannens vurdering være vanskelig å håndheve og føre tilstrekkelig kontroll i forhold til.

#### *Overføring av løyvemyndighet*

Norge har vært oppdelt i ulike løyvedistrikt først og fremst på grunn av behovsprøvingen og driveplikten. Som en konsekvens av deregulering vil hele landet utgjøre ett løyvedistrikt. Det vil ikke lengere være en fylkeskommunal oppgave å inneha løyvemyndighet på disse løyvene. Fylkesrådmannen støtter forslaget om at Statens vegvesen som fra før har ansvar for godsløyver og turvognløyver, overtar ansvaret for drosjeløyver.

#### *Krav til virksomheten og faglig kompetanse*

Forslaget innebærer mindre krav til løyvehavere og virksomheten, derimot blir kravene overfor sjåføren strengere. Personer som skal stå ansvarlig for persontransport bør inneha kompetanse som står i sammenheng med tilsvarende næringer. Fylkesrådmannen er enig at det bør stilles strengere krav til sjåførene, men mener at det fortsatt bør stilles krav til løyvehaverne.

I høringen fremkommer det at det er tilstrekkelig med registrering i enhetsregisteret av virksomheten. I 2013 var det en lovendring i yrkestransportlova. Her ble det blant annet satt krav til fast og varig virksomhet i Norge jf. yrkestransportlova §4(2) bokstav a).

Fylkesrådmann mener at av hensyn til kunder, de ansatte i virksomheten, kontakten med offentlige myndigheter, og at en sikrer at transportører ikke omgår norske regler ved å drive virksomheten fra andre land. Så bør den som skal tildeles drosjeløyve drive en fast og varig virksomhet i Norge på tilsvarende måte som for turvogn og godsløyve.

#### *Miljøkrav knyttes til kommunegrensene*

Departementet foreslår å justere hjemmelen for fylkeskommunen til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav blir knyttet til kommunegrensene i stedet for løyvedistriktet.

**Fra:** Daniel Masløy-Hansen <danielm@vfk.no>  
**Sendt:** 2. januar 2019 12:15  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Høringssvar: Endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.  
**Vedlegg:** 201808153-4 Saksprotokoll HSA, 04122018, Sak 109\_18, Høring om endringer i drosjereguleringe 1433404\_2\_1.pdf; 201808153-2 Høring om endringer i drosjereguleringen inkludert oppheving av behovsprøvingen 1421535\_10\_1.pdf

Viser til «Høring om endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.» og oversender herved Vestfold fylkeskommunes høringsuttalelse. Vedlagt ligger saksfremlegg og protokoll fra politisk behandling.



Vennlig hilsen

**Daniel Masløy-Hansen**  
Rådgiver, Regionalavdelingen  
Mobil: 91 85 03 77  
Sentralbord: 33 34 40 00  
[www.vfk.no](http://www.vfk.no)

---



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201808153-4  
Saksbehandler Daniel Masl -Hansen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019	04.12.2018	109/18

### Høring om endringer i drosjereguleringen inkludert oppheving av behovsprøvingen.

#### **Sammendrag**

Samferdselsdepartementet fremmer her forslag til endringer i drosjereguleringen, herunder i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy. I tillegg foreslås mindre endringer i forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

#### **Fylkesrådmannens innstilling**

1. Hovedutvalg for samferdsel og areal tar til etterretning at ordningen med behovsprøving av drosjeløyver, tilhørende driveplikt og sentraltilknytningsplikt mv. vil falle bort, og støtter departementet i at det er behov for endringer av dagens drosjeregulering.
2. Hovedutvalget for samferdsel og areal mener at forslaget med opprettelse av eneretter slik det fremkommer av høringsnotatet medfører liten endring av behovsprøvingen, siden ett stort flertall av dagens fylkeskommuner vil måtte foreta en behovsprøving/vurdering også etter endringene. Terskelverdiene i forhold til eneretter bør endres slik at det omfatter færre kommuner.
3. Skal det opprettes eneretter må det være under forutsetning av at fylkeskommunen f r myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transporter og at den som vinner kontrakt f r enerett til døgnkontinuerlig transporttilbud i samme område til offentlig maksimalpriser.
4. Lengden på kontraktene bør være fem år.
5. Hovedutvalg for samferdsel og areal støtter forslaget om at Statens vegvesen som fra f r har ansvar for godsløyver og turvognløyver, overtar ansvaret for drosjeløyver.
6. Hovedutvalg for samferdsel og areal enig at det bør stilles strengere krav til sjåførene, men mener at det fortsatt bør stilles kompetansekrav til løyvehaverne.
7. Hovedutvalg for samferdsel og areal mener at regelen om miljøkrav til drosjer bør være et objektive felles statlig krav som gjelder likt for alle løyver i hele landet.