

Høyringsnotat

Framlegg til endringar av yrkestransportlova – unnatak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

1. INNLEIING

Samferdselsdepartementet har utarbeidd framlegg til endring av 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. Endringane er ein del av eit større arbeid med å revidere drosjereguleringa. Føremålet med endringane er mellom anna å styrke forbrukarane sine interesser, i tillegg til å leggje til rette for ei effektivisering av drosjenæringa ved å lempe på nokre av dagens krav. Departementet har valt å dele opp regelverksarbeidet i ein lovdell og ein forskriftsdel. Departementet sender no framlegg til lovendringar på høyring og vil følgje opp med framlegg til forskriftsendringar i eit eget høyringsnotat.

Framlegget frå departementet omfattar for det første ei endring av yrkestransportlova § 20. Framlegget inneber at det ikkje trengs 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 kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen. Departementet sitt framlegg vil erstatte gjeldande § 20 første ledd i yrkestransportlova som slår fast at transport av grannar og arbeidskollegaer med personbil på nærare vilkår er friteken frå krav om løyve.

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

Framlegget inneber for det tredje ei endring av yrkestransportlova § 9 tredje ledd slik at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å fastsette ei plikt for drosjeløyvehavar til å vere tilslutta drosjesentral og til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Etter framlegget om endring i § 9 tredje ledd vil løyvestyresmaktene kunne gje reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet. Føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og førar. Departementet gjer merksam på at ei endring av § 9 tredje ledd vil innebere eit behov for å gjere endringar i yrkestransportforskrifta. Som nemnt ovanfor vil departementet gjere framlegg om endringar i denne forskrifta i eit eget høyringsnotat.

2. BAKGRUNN OG BEHOV FOR FRAMLEGGET TIL LOVENDRINGAR

2.1 Samkøyring

Bakgrunnen for framlegget om å endre yrkestransportlova § 20 første ledd er å leggje til rette for å auke moglegheita for samkøyring. Moglegheita for slik samkøyring utan løyve er i dag avgrensa.

Samkøyring er deling av eit transportmiddel mellom to eller fleire personar, kor sjåføren og passasjerane har eit samanfallande transportbehov. Ofte delar òg sjåfør og passasjer(ane) på utgiftene knytt til transporten.

Samkøyring vert normalt delt inn i to ulike former. Den eine forma skjer på meir eller mindre faste tidspunkt mellom personar som allereie har ein relasjon, til dømes grannar og kollegaer til og frå jobb (kameratkøyring). Den andre forma inneber deling av transport i samband med ei eingongsreise, gjerne avtalt på kort varsel og ofte mellom personar som ikkje kjennar kvarandre på førehand (spontan samkøyring).

Samkøyring har dei siste åra vorte enklare og meir tilgjengeleg enn tidlegare som følgje av den teknologisk utviklinga. Internettbaserte plattformer der folk opprettar profilar og vert kopla saman med andre brukarar for å dele transport har ført til at stadig fleire vel samkøyring som eit transportalternativ. Dette skjer samstundes med at folk i større grad enn før vel å vere deltakarar i den såkalla delingsøkonomien gjennom å dele på ulike underutnytta ressursar, som til dømes bil, båt og husrom. Dette kan tyde på at det er i ferd med å skje ei haldningsendring i samfunnet knytt til det å dele eigeidom og eigendelane sine med framande. For å imøtekomme den nemnte samfunnsutviklinga er det føremålstenleg å i større grad tillate samkøyring.

Departementet meiner auka samkøyring vil kunne gje samfunnsgevinstar i form av færre bilar på vegane og dermed mindre kødanning og mindre belastning på vegnettet. Dette vil samstundes kunne redusere utsleppet frå vegtrafikken, noko som vil vere fordelaktig for luftkvaliteten og miljøet.

Samkøyring er i dag til dels regulert i yrkestransportlova § 20 første ledd. Moglegheita for samkøyring etter denne føresegna er likevel avgrensa både når det gjeld kven som kan samkøyre og kor dei kan samkøyre. Etter departementet si vurdering vil desse avgrensingane innebere at færre vel samkøyring, og at dei samfunnsmessige gevinstane som samkøyring kan føre til ikkje kan takast ut i tilstrekkeleg grad. Samkøyring i dag skjer i fleire tilfelle utanfor yrkestransportlova § 20 første ledd, og departementet ser det som tenleg at denne aktiviteten kan komme innanfor yrkestransportlova sine rammer.

Departementet meiner at det er eit monaleg potensial for samkøyring i Noreg. Ifølgje tall frå SSB var det ved inngangen til 2016 til saman over 2,6 millionar registrerte personbilar i Noreg.¹ Resultat frå dei nasjonale reisevaneundersøkingane viser likevel at talet på personar

¹ Statistikk frå SSB, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg/aar/2016-03-30>

inklusiv førar på kvar transport med alle biltypar er lågt og har vorte gradvis redusert sida 1985. I 1985 var det gjennomsnittlege talet på personar pr. tur 1,66, medan det i 2005 var redusert til 1,54. I 2009 var talet 1,53, mens talet for 2013/2014 var 1,54.²

2.2 Aldersgrense for drosjeløyver

Bakgrunnen for framlegget om å endre § 9 andre ledd er å leggje til rette for at løyvehavarar kan inneha drosjeløyvet sitt lengre. Departementet ønskjer å tilpasse regelverket til utviklinga i samfunnet der det blir lagt til rette for at eldre som ønskjer det kan stå lenger i arbeid.

2.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral

Bakgrunnen for framlegget er å oppheve løyvehar sin rett og plikt til å stå ved en drosjesentral, samt oppheve andre føresegn som gjeld for drosjesentralar. Løyvehavarar vil etter framlegget verken ha ein plikt eller ein rett til å slutte seg til ein drosjesentral i distriktet.

Departementet ønskjer med framlegget å leggje til rette for auka grad av operasjonell fridom for både løyvehavarar og drosjesentralar. Framlegget inneber etter departementet si vurdering eit høve for drosjesentralane til å betre kvaliteten på tenestene dei leverer ettersom sentralane kan regulere løyvehavarane si tilslutning i ein privatrettsleg avtale og såleis få meir kontroll over eiga verksemd. Dette vil kunne bidra til å leggje til rette for meir verksam konkurranse mellom drosjesentralane. Framlegget inneber òg større fridom for den einskilde løyvehavar ettersom løyvehavaren får større høve til å velje korleis han ønskjer å marknadsføre sitt tilbod om drosjeteneste.

Noko av bakgrunnen for framlegget er at nye teknologiske løysingar gjer det stadig lettare å tilby transporttenester på internett og via mobilapplikasjonar. Slike teknologiske løysingar er med på å utfordre grensene for definisjonen av ein drosjeformidlingsteneste. Departementet ønskjer å gjere det enklare å etablere ein formidlingsteneste, og samstundes legge til rette for at løyvehavarar kan teke i bruk applikasjonsbaserte løysingar til erstatning for formidling gjennom drosjesentralar.

3. GJELDANDE RETT

3.1 Løyvepliktig drosjetransport

Yrkestransportlova § 4 slår fast kva type persontransport som er løyvepliktig:

"Den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal persontransport med motorvogn, må ha løyve. Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass."

² Rapport frå TØI "Flere i hver bil" (1050/2009) og Reisevaneundersøkingane (RVU) for 2009 og 2013/2014.

Etter § 4 første ledd gjeld løyveplikta når det vert teke vederlag for transporten. Dersom det ikkje vert teke vederlag, vil transporten falle utanfor regelen i yrkestransportlova § 4 og dermed ikkje vere løyvepliktig. Vederlagsomgrepet vert tolka vidt, slik at òg deling av kostnader vert omfatta.

Løyvekravet for persontransport, medrekna drosjetransport, gjeld for (i) den som vil drive persontransport mot vederlag, og (ii) den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass.

Når det gjeld det første alternativet, gjeld det krav om løyve dersom vedkomande vil "drive" persontransport mot vederlag. Driveomgrepet er presisert i Ot.prp.nr.74 (2001-2002) s. 29 med referanse til fråsegn i Ot.prp.nr.86 (1984-1985):

"Det er et hovedvilkår for å komme inn under løyveplikten - uavhengig av materiellstørrelsen - at vedkommende «driver» slik virksomhet. I dette begrepet, som er generelt ved lovens ulike løyveordninger, ligger at virksomheten må ha en viss varighet, være uttrykk for en mer systematisk utnyttelse av transportmidlet i ervervsmessig øyemed. Hva som nærmere ligger i «drive»begrepet må bero på et skjønn i det enkelte tilfelle basert på hyppighet, transportørens initiativ og muligheten for at løyvehavere kan utføre transporten."

Når det gjeld det andre alternativet om å rette persontransporttilbod mot ålmenta på offentleg plass, vart dette lagt til ved ei endring av lov av 4. juni 1976 nr 63 om samferdsel (samferdselslova) i 2001. Føremålet med lovendringa var å utvide rekkjevidda av kva som skulle vere løyvepliktig persontransport, og dermed ramme tilfelle av persontransport mot vederlag der det av omsyn til bevis ville vere vanskeleg å påvise at vedkomande hadde drevet i tilstrekkeleg omfang, jf. første alternativ. Av Ot.prp.nr.82 (2000-2001) på side 3 heiter det at:

"Med offentleg plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdsl. Det er ikkje ein føresetnad for å komme inn under løyveplikt at det er transportøren sjølv som tek initiativ, anten direkte eller gjennom å framtre på ein slik måte og under slike omstende at det kan oppfattast slik frå publikum si side at det vert tilbydd transport."

For persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, gjeld det krav om særskilt drosjeløyve, jf. yrkestransportlova § 9. Drosjeløyva er behovsprøvde.

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for drosjeløyva og fastset talet løyver innanfor eit nærare avgrensa geografisk område (løyvedistrikt).

Frå dei transportane som etter føresegna vert underlagd løyveplikt etter yrkestransportlova § 4, er det i kapittel 4 teke inn ei rekkje unntak. Eit av desse unntaka er yrkestransportlova § 20 første ledd som gjeld samkøyring.

3.2 Samkøyring

Det følgjer av yrkestransportlova § 20 første ledd at det ikkje trengs løyve "når den som rår over ein personbil tek med seg folk han arbeider saman med eller grannar når han køyrer mellom bustad og arbeidsstad." Dette unnataket omfattar etter sin ordlyd berre samkøyring med kollegaer og grannar, og berre der transporten skjer mellom arbeidsstad og bustad. Anna form for samkøyring som skjer mot vederlag vil i utgangspunktet kunne vere løyvepliktig etter yrkestransportlova § 4.

Føresegna i § 20 første ledd vert etter Ot.prp.nr. 5 (1975-1976) s. 21 tolka strengt når det gjeld kven som skal verte forstått som arbeidskamerat eller granne, og om køyringa kan seiast å skje mellom bustad og arbeidsstad. Passasjerane må anten arbeide på same stad som den som har rådvelde over personbilen eller vere grannane hans etter ei vanleg oppfatning av granneomgrepet.

Unnataket vil òg omfatte køyring til og frå bustad og jernbanestasjonen eller busshaldeplass når sjåfør og passasjer(ar) fortset transporten til arbeidsstaden eller bustad derfrå med rutegåande transportmiddel.

Av omsyn til effektiv kontroll og trafikkgrunnlaget for anna løyvepliktig transport er køyringa avgrensa til personbil som forutan førar er registrert for høgst 9 personar inklusiv førar. Det er såleis ikkje tillate å bruke bilar som er registrerte for eit høgare tal personar, sjølv om det for den einskilde gongen ikkje vert transportert fleire enn 8 personar forutan føraren.

Føresegna er ei vidareføring av lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel (samferdselslova) § 7 nr. 2 første setning. I forarbeida til samferdselslova gikk det fram at departementet var klar over at føresegna i somme område kunne innebere ei viss svekking av trafikkgrunnlaget til dei rutegåande transportmidla, men at ei slik transportform kunne by på vesentlege fordelar for personar mange stader i landet, jf. Ot.prp.nr.5 (1975-1976) s. 20-21. Det vart òg vist til at det ville vere vanskeleg å kontrollere omfanget av slik transport og at det kunne verke urimeleg å innskrenke høve til denne transporten.

3.3 Aldersgrense for drosjeløyver

Eit drosjeløyve fell bort når innehavaren av løyvet fyller 70 år, jf. ytl. § 9 andre ledd. Aldersgrensa for drosjeløyver er satt til 70 år ut frå ei avveging av omsynet til at løyvehavarane då har rett til alderspensjon og omsynet til å sikre god rekruttering av sjåførar i drosjenæringa ved å leggje til rette for ein viss sirkulasjon av løyver som eit avgrensa gode, jf. Ot.prp.nr.5 (1975-1976) s. 27. Forventninga om framtidig tildeling av løyve etter ei viss tid bidreg til å oppretthalde ei slik rekruttering. God rekruttering av tilsette sjåførar er eit viktig element for å sikre publikum tilgang på drosjetenester.

Etter dispensasjonssystemet kan løyvestyresmaktene gjere unnatak frå aldersgrensa på 70 år dersom det ikkje er kvalifiserte søkjarar til ledige løyver, og løyvestyresmaktene meiner slik dispensasjon er naudsynt for å oppretthalde ein nødvendig drosjeteneste, jf. yrkestransportforskrifta § 52 andre ledd.

Fram til 2009 var aldersgrensa for både sjåførar og løyvehavarar 70 år. I 2009 vart yrkestransportlova si aldersgrense for kjøresetel endra til 75 år. Regelendringa vart hovudsakelig grunngjeve med ei generell betring av helsetilstanden i aldersgruppa opp til 75 år. I høyringsrunden reiste somme aktørar spørsmål ved om aldersgrensa for drosjeløyve burde verte heva tilsvarende aldersgrensa for kjøresetel. Departementet konkluderte den gang med at aldersgrensa for løyve framleis skulle vere 70 år og framheva i si grunngjeving at drosjeløyver er behovsprøvde og at det dermed er andre omsyn som gjeld for dei, samanlikna med dei omsyn som ligg til grunn for utferding av kjøresetlar, jf. Ot.prp.nr. 60 (2008-2009) punkt 4.4.

3.4 Regelverket for drosjesentralar

3.4.1 Tilslutningsplikt og tilslutningsrett

Reglane om tilslutningsplikt og tilslutningsrett følgjer av yrkestransportforskrifta § 46 andre ledd, jf. ytl. § 9 tredje ledd.

Plikten til å være tilslutta ein drosjesentral etter gjeldande rett inneber at der det finst drosjesentralar, kan løyvestyresmaktene bestemme at løyvehavarane skal måtte slutte seg til ein sentral. I praksis stiller alle fylkeskommunane krav om sentraltilslutning på stader der det er etablert drosjesentralar. Løyvestyresmaktene kan òg gje pålegg om at løyvehavarar, i eit område der det ikkje er drosjesentral frå før, skal skipe ein slik sentral. Drosjesentralen kan på si side ikkje nekte tilslutning av ein løyvehavar.

I område der det er godkjent fleire sentralar, vil spørsmålet om løyvehavar har rett til å velje ein av sentralane avhenge av vedtak og lokale føresegner frå løyvestyresmakten. Lokale føresegner fastset òg reglar for korleis løyvehavar kan bytte sentral.

3.4.2 Førehandsgodkjenning av drosjesentralar

Etter yrkestransportforskrifta § 46 første ledd kan løyvestyresmaktene i samråd med kommunale styresmakter bestemme om det skal vere ein eller fleire drosjesentralar i eit distrikt. Som nemnd ovanfor inneber tilslutningsplikta ei plikt for løyvehavar til å vere tilslutta ein *godkjent* drosjesentral. Vidare går det fram av yrkestransportforskrifta § 46 fjerde ledd at reglar om drosjesentralen sin organisasjon og verksemd skal verte fastsett i vedtekter som løyvestyresmakta skal godkjenne.

Desse føresegnene inneber at ein drosjesentral må ha førehandsgodkjenning av løyvestyresmakta for å drive formidling av drosjetenester. Førehandsgodkjenninga gjev i praksis løyvestyresmaktene høve til å regulere fleire sider ved organisasjonen og verksemda til drosjesentralane.

3.4.3 Krav til drifta og verksemda til drosjesentralar

Etter yrkestransportlova § 9 tredje ledd kan løyvemyndigheten:

"gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast, om plikt til å betale innskot og avgift til sentralen og om at sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Slike føresegner kan gjerast gjeldande både for løyvehavar og førar, og ha med pålegg om bruk av uniform."

Føresegna i § 9 tredje ledd er i all hovudsak ei vidareføring av tidlegare § 7 femte ledd i samferdselslova av 1976. Føresegna gjev løyvestyresmaktene heimel til å påleggje løyvehavarane å danne ein drosjesentral i område utan drosjesentralar. Vidare gjev føresegna løyvestyresmaktene vid heimel til å fastsetje nærare reglar for drosjesentralar. Løyvestyresmaktene kan mellom anna gje reglar om administrasjonen av og arbeidsoppgåvene til drosjesentralane.

Føremålet med føresegna er å styrke drosjesentralane si effektivitet og deira moglegheit til å utøve kontroll med løyvehavarane og sjåførane, jf. Ot.prp.nr.5 (1975-1976) s. 27.

Departementet har i yrkestransportforskrifta § 46 fastsett reglar om drosjesentralar. Føresegna gjev i sjettedde ledd, i den utstrekning det trengst for å sikre ein effektiv drosjeteneste, styret i drosjesentralane heimel til å fastsetje ein bindande detaljert køyreplan som bestemmer det tidsrom den einskilde drosje skal gjere teneste. Løyvestyresmaktene kan på si side gje pålegg om endring av slik køyreplan, men har òg heimel til å krevje at drosjesentralane skal fastsetje køyreplanar. Løyvestyresmaktene har òg heimel i tredje ledd til å avgjere at løyvehavarar som er tilslutta ein drosjesentral skal betale ei avgift til dekning av driftskostnadene til sentralen.

Ut over desse reglane har løyvestyresmaktene vid heimel til å fastsetje nærare reglar for drosjesentralane og løyvehavarane i løyvedistriktet. Det følgjer av yrkestransportforskrifta § 46 sjuande ledd at:

"Løyvemyndigheten kan fastsette nærmere regler for drosjevirkosomheten i løyvedistriktet. Slike regler kan i detalj foreskrive hvordan virksomheten skal utøves, herunder løyvehaver og drosjeførers plikter overfor publikum, drosjesentral mv."

Løyvestyresmaktene kan med heimel i denne føresegna, samt yrkestransportlova § 9 tredje ledd fastsetje lokale forskrifter med nærare regulering av drosjesentralane i distriktet. Dette er mellom anna gjort i Oslo, Bergen og Trondheim, der det er opna for fleire sentralar. I desse byane er det mellom anna bestemt at ein drosjesentral ikkje skal ha meir enn eit visst tal av alle løyvehavarane i distriktet. Vidare er det fastsett reglar om drosjesentralane sine plikter når det gjeld prisopplysning og rapportering til løyvestyresmaktene. Informasjonen løyvestyresmaktene får gjennom rapporteringsplikta til sentralane vert nytta mellom anna til å gjere ei behovsprøving av talet drosjeløyver i distriktet.

3.4.4 Anna regelverk knytt til drosjesentralar

Prisane på drosjetenester i områder der det ikkje er opna for fleire drosjesentralar, er i all hovudsak maksimalprisregulert etter forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn. Føremålet med denne prisreguleringa er å fremje ei samfunnsmessig forsvarleg prisutvikling i drosjemarknaden. Konkurransetilsynet har myndigheit til å fastsetje unnatak frå denne forskrifta. Det er gjort slike unnatak i fleire byar og tettstader der det er drosjesentralar som driv i konkurranse med kvarandre. I desse områda kan drosjesentralane sette prisane fritt.

Drosjesentralar er med heimel i forskrift av 18. oktober 2002 nr. 1165 om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 gitt dispensasjon frå lov av 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) slik at drosjesentralane kan fastsette felles takstregulativ, samt inngi felles pristilbod og anbod på vegne av dei løyvehavarane som er tilslutta sentralen. Dispensasjonen gjeld ikkje for pris- og anbodssamarbeid mellom drosjesentralar og mellom løyvehavarar som er tilslutta kvar sine sentralar.

4. FRAMLEGG TIL LOVENDRINGAR

4.1 Samkøyring

4.1.1 Innleiing

Departementet gjer framlegg om at yrkestransportlova § 20 første ledd vert endra slik 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 kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.

Lovendringa tek sikte på å regulere alle formar for samkøyring. Det inkluderer mellom anna både arbeidsreiser mellom grannar og kollegaer som vert omfatta av gjeldande § 20 første ledd, og såkalla spontan samkøyring mellom personar som ikkje kjennar kvarandre på førehand.

Departementet gjer i punkt 4.1.2-4.1.5 nedanfor greie for dei ulike aspekta ved framlegget.

4.1.2 Samkøyring med personbil

Framlegget frå departementet om eit unnatak frå løyveplikta for samkøyring skal berre gjelde for transport med motorvogn registrert for inntil 9 personar (personbil). Bakgrunnen for avgrensinga er at transport med anna motorvogn enn personbil ofte skjer i samband med næringsverksemd, og at samkøyring etter framlegget berre skal skje mellom privatpersonar utanfor næring. Det gjeldande unnataket for samkøyring mellom bustad og arbeidsstad etter yrkestransportlova § 20 første ledd er òg avgrensa til transport med personbil.

4.1.3 Relasjon som avgrensing av høve til å samkøyre

Departementet har vurdert om høvet til å samkøyre bør verte avgrensa til personar som har ein særskilt relasjon til kvarandre.

Etter yrkestransportlova § 20 første ledd er unnataket for samkøyring avgrensa til å gjelde mellom kollegaer og grannar. Etter departementet si vurdering vil ei slik avgrensing ikkje realisere alle dei samfunnsgevinstane som samkøyring potensielt kan gje. I tillegg kan avgrensinga verke vilkårleg ettersom òg personar som bur eller arbeidar i nærleiken av kvarandre, utan å vere grannar eller arbeidskameratar i streng forstand, kan ha ønskje om å samkøyre mot ei deling av kostnadene. Departementet meiner vidare at ei ny avgrensing basert på relasjon, til dømes mellom vennar, vil kunne vere vanskeleg å kontrollere, og gje grunnlag for vanskelege grensedragningar.

Etter dette gjer departementet framlegg om at høve til å drive med samkøyring i nytt første ledd i § 20 ikkje skal avgrensast etter relasjon mellom sjåfør og passasjer.

4.1.4 Sjåfør og passasjer må ha eit samanfallande transportbehov

Departementet har vurdert om det bør verte oppstilt eit vilkår i føresegna om at passasjerane sitt behov for transport skal samsvare med transportbehovet til sjåføren.

Departementet meiner at det er viktig at føresegna om samkøyring gjev tilvising på kva som kjenneteiknar ein samkøyringstransport. Ein samkøyringstransport inneber at ein sjåfør tek med seg ein eller fleire passasjerar på ein tur han uansett ville ha gjennomført. Sjåføren sitt transportbehov er såleis utgangspunktet og føresetnaden for reisa. Destinasjon for turen vert altså avgjord av sjåføren, uavhengig av passasjerane. Når det er passasjerane som avgjer ruta eller destinasjonen for reisa, vil det vere meir naturleg å omtale transporten som drosjeliknande transport.

Departementet meiner etter dette at føresegna om samkøyring bør innehalde eit vilkår om at transportbehovet til passasjerane må samanfalle med transportbehovet til sjåføren. Eit liknande krav kan utleiast av eksisterande regel i yrkestransportlova § 20 første ledd, både ved at føresegna regulerer kven som kan samkøyre og mellom kva stader transporten kan skje.

Eit vilkår om samanfallande transportbehov avgrensar verkeområdet for samkøyring mot drosjeliknande transport. Ei klar avgrensing ut frå transportbehovet til sjåføren og passasjerane vil vidare kunne avgrense konkurransen mot dei rutegåande transportmidla og drosjetransporten.

I føresegna om samkøyring mellom bustad og arbeidsstad i tidlegare samferdselslov § 3 fjerde ledd nr. 6 var det eit vilkår at køyringa berre kunne omfatte den mest føremålstenlege direkte køyringa mellom bustad og arbeidsstad. Det ville dermed ikkje vere høve til å gjere større avstikkarar for å hente arbeidskameratar og grannar i samband med transporten. Derimot skulle det vere tillaten for arbeidskameratane og grannane å møtast på avtalte stader på køyrestrekninga. Vilkåret om at køyringa skulle vere direkte mellom bustad og arbeidsstad

vart fjerna ved ei endring av samferdselslova i 1986. Bakgrunnen for endringa var at det ville vere vanskeleg å kontrollere om vilkåret var oppfylt.

Departementet meiner at òg eit vilkår om at sjåføren og passasjerer skal ha eit felles transportbehov vil kunne vere vanskeleg å kontrollere og handheve. Spørsmålet om transporten er motivert ut frå eit samanfallande transportbehov vil vere vanskeleg å konstatere utan at ein samstundes kjenner til ruta og kan kontrollere dei faktiske motiva til sjåføren og passasjerer. Departementet meiner likevel at det er lite truleg at ein sjåfør skulle ha interesse av å tilby samkøyring utan å sjølv ha eit behov for transporten som følgje av avgrensinga i høvet til å ta vederlag. Vilkåra om samanfallande transportbehov og avgrensinga i høve til å ta vederlag har såleis ein indre samanheng og skal sikre at sjåføren berre utfører samkøyring på reiser vedkommande uansett hadde gjennomført. Avgrensinga i høve til å ta vederlag vert omtalt under punkt 4.1.5 nedanfor.

Vilkåret om eit samanfallande transportbehov inneber som utgangspunkt at passasjerer skal anten til same stad eller i same retning som sjåføren. Departementet meiner at det bør vere mogleg å til ein viss grad tilpasse transporten etter passasjerane sine behov. Vilkåret skal dermed ikkje verte forstått så strengt som tidlegare føresegn i samferdselslova § 3 fjerde ledd nr. 6 slik at berre direkte transport vil vere tillaten, og at det ikkje er lov med mindre avstikkarar undervegs i transporten.

Departementet gjer etter dette framlegg om at sjåføren og passasjerane må ha eit samanfallande transportbehov for at unnataket i framlegg til ny § 20 første ledd skal kunne nyttast.

4.1.5 Høve til å ta vederlag

Departementet har vurdert kor mykje sjåføren bør ha høve til å ta i vederlag for samkøyringstransporten.

Departementet gjer merksam på at dersom det ikkje vert teke vederlag for transporten, fell tilfellet utanfor yrkestransportlova § 4 og er ikkje løyvepliktig.

I gjeldande § 20 første ledd om samkøyring for grannar og kollegaer mellom bustad og arbeidsstad, er det ingen avgrensingar i høve til å ta vederlag. Her har nok likevel relasjonen mellom sjåfør og passasjer i praksis trulig avgrensa storleiken på vederlaget.

Departementet meiner det bør vere høve til å inngå avtale om ei rimeleg deling av kostnadene ved ei samkøyringsreise ettersom både sjåføren og passasjerer har nytte av reisa. Eit høve til å kunne dele på kostnadene ved transporten vil vidare bidra til å gje sjåføren eit insentiv til å tilby samkøyring.

Departementet meiner at kva sjåføren skal kunne ta i vederlag ved ei samkøyringsreise må sjåast i samanheng med at den aktuelle reisa uansett hadde funne stad. Storleiken på vederlaget bør såleis knytast til dei faktiske kostnadene sjåføren har hatt i samband med den aktuelle transporten.

Når høve til å ta vederlag vert avgrensa til dei faktiske kostnadene ved transporten, inneber det at sjåføren ikkje skal ha fortieneste ved å tilby samkøyring. Ei slik avgrensing er etter departementet si vurdering viktig for å skilje samkøyring frå drosjeliknande transport. Vidare inneber avgrensinga at faste utgifter knytt til bilhald, til dømes forsikring og årsavgift, ikkje vert medrekna. Typiske kostnader som er direkte forbundet med den aktuelle transporten vil vere drivstoff, strøm og anna middel for drivkraft, samt olje, spylervæske, bompengar og ferjeutgifter. Dei vesentlegaste av desse vil vere drivstoff, i tillegg til bompengar og ferjeutgifter der det er aktuelt.

Etter departementet si meining bør ikkje sjåføren ha høve til å krevje vederlag for heile kostnaden forbundet med transporten. Departementet legg heller opp til at det skal skje ei fordeling av kostnadene mellom sjåføren og dei han vel å samkøyre med, og at sjåføren såleis må bere sin del av kostnadene. Den nærare fordelinga av kostnadene vert det opp til sjåføren og passasjerane å avtale seg i mellom.

Departementet gjer etter dette framlegg om at sjåføren ikkje skal kunne ta eit vederlag for transporten som overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.

4.2 Aldersgrense for drosjeløyve

Departementet gjer framlegg om ei endring av yrkestransportlova § 9 slik at løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person først fell bort når innehavaren fyller 75 år.

Ei aldersgrense er eit inngrep i løyvehavarane sitt høve til å drive næringsverksemd. Som vist til ovanfor er aldersgrensa på 70 år fastsett for å sikre sirkulasjon av drosjeløyva og på den måten betre rekrutteringa til sjåføryrket. Ettersom drosjeløyver er behovsprøvde og difor eit knappheitsgode meiner departementet det framleis er naudsynt å sikre sirkulasjon av løyva. Det må likevel gjerast ei avveging av omsynet til den einskilde løyvehavar si rett til å drive næringsverksemd og det generelle behovet for god rekruttering til sjåføryrket.

Aldersgrensa for å ha drosjeløyve vil som nemnt ha verknad på ventetida for tildeling av drosjeløyve til nye søkjarar. Og løyvestyresmaktene si regulering av talet på løyvehavarar over tid vil ha verknad for ventetida. Rekruttering av sjåførar til drosjenæringa er òg påverka av lønns- og arbeidsvilkåra i næringa og konjunkturane i samfunnet til ein kvar tid. Slik departementet ser det vil rekruttering til sjåføryrket avhenge av ein rekkje faktorar, der aldersgrensa for løyvehavarane berre er ein av desse.

Departementet peikar vidare på at der ein person har både drosjeløyve og kjøresetel kan det virke urimeleg at løyvet fell bort før retten til å køyre drosje.

Ut frå ei samla vurdering, der det òg må takast omsyn til at ein i samfunnet elles i dag legg til rette for at eldre som ønskjer det skal få høve til å stå lenger i arbeid, meiner departementet at aldersgrensa for å inneha drosjeløyve bør hevast til 75 år.

4.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral

4.3.1 Innleiing

Departementet gjer framlegg om å oppheve retten og plikten løyvehavarar har til vere tilslutta ein drosjesentral. Vidare gjer departementet framlegg om å fjerne heimelen i yrkestransportlova § 9 tredje ledd for dei krava som i dag vert stilt til drosjesentralane. Framlegget inneber at yrkestransportlova § 9 tredje ledd vert endra slik at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Løyvestyresmaktene vil etter framlegget kunne gje reglar for drosjeverksemnda i løyvedistriktet, men desse føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og førar.

Departementet gjer merksam på at det vil vere eit behov for å gjere endringar i yrkestransportforskrifta, og lokale forskrifter i somme løyvedistrikt, som følgje av ei endring av § 9 tredje ledd. Departementet vil gjere framlegg om endringar i yrkestransportforskrifta i eit eget høyringsnotat.

4.3.2 Formidling av drosjetenester

Ein drosjesentral er ei sjølvstendig juridisk eining som har som si primære oppgåve å drive formidling av transportoppdrag til løyvehavarane som er tilslutta vedkomande sentral. Drosjesentralen skal organisere, administrere og formidle transportoppdrag, samt marknadsføre løyvehavarane sine tenester.

Framlegget frå departementet inneber at fleire formar for formidling av drosjetenester vil verte tillatne, ikkje berre slik formidling som drosjesentralar driv i dag. Utan krav til formidlingstenesta vil løyvehavaren sjølv kunne velje ein passende marknadskanal, til dømes ein mobilapplikasjon eller ein internettplattform.

4.3.3 Løyvehavar si rett og plikt til å stå ved drosjesentral

Som vist til ovanfor gjer departementet framlegg om å oppheve løyvehavarane sin rett og plikt til å vere tilslutta ein drosjesentral.

Departementet ønskjer med framlegget å i større grad leggje til rette for fleksibilitet og operasjonell fridom for drosjenæringa. Framlegget inneber at tilslutning til sentralen må verte gjort ved ein privatrettsleg avtale om tilslutning, og inneber såleis eit klarare skilje mellom dei offentlegrettslege krava for å få tildelt og behalde eit løyve, og dei privatrettslege krava som gjeld mellom drosjesentralane og løyvehavarane. Framlegget inneber at både drosjesentralen/formidlaren og løyvehavaren får større fridom i verksemnda si.

For drosjesentralane inneber framlegget eit høve til å utvikle eigne driftskonsept og setje eigne standardar for kvalitet som dei tilslutta løyvehavarane må følgje. Drosjesentralane vil få større grad av styringsrett overfor tilslutta løyvehavarar og meir kontroll over eiga verksemd. Dei kan i større grad enn i dag sanksjonere uønskt åtferd frå løyvehavarane, og om nødvendig ekskludere ein løyvehavar som ikkje rettar seg etter dei vilkåra som går fram av avtalen om

tilslutning. Ovannemnde kan etter departementet si vurdering bidra til å auke kvaliteten på dei tenestene som drosjesentralane leverer, samt auke konkurransen mellom dei ulike drosjesentralane der det vert etablert fleire sentralar.

For løyvehavarane inneber framlegget ein rett til å velje å stå utanfor ein drosjesentral, og samstundes velje korleis dei ønskjer å formidle sitt tilbod om drosjetenester. Dersom løyvehavarane ønskjer å slutte seg til ein drosjesentral må dei søkje seg til ein preferert sentral og inngå avtale med denne. Framlegget opnar for at løyvehavarar kan nytte dei kanalane dei sjølve ønskjer for vidareformidling av drosjetenestene sine, inkludert internett og mobilplattformer.

Som følgje av departementet sitt framlegg om oppheving av retten og plikten til å stå ved ein drosjesentral, meiner departementet det er behov for å sjå nærare på dei reglane yrkestransportlova § 9 tredje ledd stiller opp for drosjesentralar.

4.3.4 Oppheving av løyvestyresmaktene sitt høve til å stille krav til drosjesentralar

Etter framlegget vert yrkestransportlova § 9 tredje ledd endra slik at det går fram at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å regulere drosjesentralane i distriktet.

Bakgrunnen for framlegget er at departementet meiner drosjesentralane ikkje burde ha ein like avgjerande rolle som bindeledd mellom løyvestyresmaktene og løyvehavarane i eit system der den einskilde løyvehavaren ikkje er pliktig til å stå ved ein sentral og sentralen ikkje er pliktig til å ta ham imot. Når det ikkje er ei plikt for løyvehavarane til å vere tilslutta ein drosjesentral, meiner departementet det vil vere meir naturleg å la løyvehavarane og drosjesentralane regulere forholdet sitt gjennom ein privatrettsleg avtale. Den privatrettslege reguleringa kan både skje gjennom vedtektene til drosjesentralen og gjennom avtale mellom løyvehavaren og drosjesentralen.

Departementet meiner framlegget vil gje løyvehavarane større fridom til å kunne velje korleis dei ønskjer å formidle drosjetenestene til publikum. Forslaget vil bidra til å sikre operasjonell fridom for både løyvehavarane og drosjesentralane, samstundes som det senker etableringsbarrierane for nye formidlingstenester. Framlegget vil samstundes kunne gje meir variasjon i drosjetilbodet, samt legge til rette for meir verksam konkurranse i drosjenæringa.

Etter framlegget vil løyvestyresmaktene kunne gje reglar for drosjeverksemda i distriktet, men desse føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og førar. Føresegna vil ikkje lenger gje løyvestyresmaktene rett til å krevje førehandsgodkjenning eller fastsetje andre krav til drosjesentralane, slik tilfellet er etter gjeldande rett..

Departementet meiner at opphevinga av føresegnene om førehandsgodkjenning og andre krav knytt til drosjesentralar vil gjere det enklare å starte og drive ein formidlingsteneste av drosjetransport. Løyvestyresmaktene vil ikkje ha høve til å bestemme *om* det skal opnast for drosjesentralar i distriktet, eller *kor mange* sentralar som skal vere tillatne. Det vil vidare ikkje lenger vere høve for løyvestyresmaktene til å krevje at det skal vere eit minimum av tilslutta løyvehavarar ved den einskilde sentralen.

Departementet er merksam på at opphevinga av føresegnene knytt til drosjesentralar vil kunne medføre utfordringar for løyvestyresmaktene. Dette gjeld særleg moglegheita for kontroll med driveplikta og korleis løyvestyresmaktene kan sikre rapportering av nødvendig informasjon.

Når det gjeld driveplikta gjer departementet merksam på at drosjesentralane i dag har ein viktig funksjon både for den einskilde løyvehavar og for løyvestyresmaktene. Drosjesentralane fastset bindande køyreplanar for dei løyvehavarane som er tilslutta sentralen. Desse køyreplanane bidreg til ei rasjonell drift av drosjeløyva ved at løyvehavarane tek del i ei køyreordning som er tilpassa etterspurnaden i marknaden. Køyreplanane til sentralen gjer det òg mogeleg for den einskilde løyvehavaren å oppfylle driveplikta utan å måtte vere på vakt kvar dag, heile døgnet.

Departementet er merksam på at det vil kunne vere utfordrande for løyvestyresmaktene å kontrollere om den einskilde løyvehavaren oppfyller driveplikta dersom ikkje drosjesentralane har plikt til å fastsetje bindande køyreplanar. Utfordringa med kontroll er til stades både for løyvehavarar som er tilslutta ein sentral der sentralen ikkje fastset køyreplan, og for dei som vel å køyre uavhengig av ein drosjesentral.

Departementet meiner at driveplikta for dei løyvehavarane som vel å vere tilslutta ein sentral i praksis vil kunne verte oppfylt ved at sentralane ofte har eit sjølvstendig behov for å kunne tilby ei døgnkontinuerlig teneste til kundane sine. Departementet legg difor til grunn at mange drosjesentralar framleis vil fastsetje køyreplanar slik som i dag.

Departementet legg vidare til grunn at det framleis vil vere positivt for den einskilde løyvehavar å vere tilslutta eit større fellesskap av løyvehavarar, ettersom han då ikkje nødvendigvis vil måtte oppfylle driveplikta på eiga hand. Samanslutningar i form av drosjesentralar gjev mange stordriftsfordeler og kan såleis vere nødvendig for å kunne drive ein økonomisk lønsam verksemd. Det er difor grunn til å tro at svært mange av drosjeløyvehavarane vil velje å framleis vere tilslutta ein drosjesentral.

Departementet gjer merksam på at løyvestyresmaktene, med heimel i yrkestransportforskrifta, vil kunne påleggje løyvehavarane plikter som kan sikre at driveplikta vert overhaldt.

Ovannemnde kan etter departementet si vurdering tale for at det ikkje vil oppstå store problem for løyvestyresmaktene knytt til kontroll med oppfylling av driveplikta.

Når det gjeld løyvestyresmaktene sitt høve til å sikre nødvendig informasjon frå drosjesentralane, peiker departementet på at løyvestyresmaktene etter gjeldande rett mellom anna har heimel til å påleggje sentralane ei rapporteringsplikt om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av eit inntektsår, og om løyvehavar eller drosjesjåfør tilslutta sentralen har brote yrkestransportregelverket. Drosjesentralane fungerer på denne måten som eit bindeledd mellom løyvestyresmaktene og løyvehavarane. Løyvestyresmaktene kan gjennom informasjonen frå drosjesentralane halde seg orientert om drosjebehovet i løyvedistriktet, i tillegg til å verte merksam på brot på regelverket. Departementet meiner det er viktig å sikre at løyvestyresmaktene i framtida har høve til å få nødvendig informasjon sjølv om rapporteringsplikta til drosjesentralane forsvinn. Departementet vil difor vurdere kva

endringar det er naudsynt å gjere i yrkestransportforskrifta for at løyvestyresmaktene skal få tilstrekkeleg informasjon for å utøve si myndigheit.

Departementet gjer etter dette framlegg om at yrkestransportlova § 9 tredje ledd vert endra slik at løyvestyresmaktene ikkje lenger vil ha høve til å til å fastsetje reglar for drosjesentralane.

Departementet gjer merksam på at endringa av yrkestransportlova § 9 tredje ledd, slik departementet her har gjort framlegg om, inneber at dei krav som er oppstilt for drosjesentralar i lokale forskrifter òg vil måtte verte oppheva. Departementet vil i eit eget høyringsnotat gjere framlegg om å oppheve dei krav som gjeld for drosjesentralar i yrkestransportforskrifta. Departementet legg til grunn at fylkeskommunane vil følgje opp med nødvendige endringar i lokalt regelverk.

5. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVEN SAR

5.1 Samkøyring

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

Ei auking i bruk av samkøyring 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 på vegen og reduserte utslepp frå vegtrafikken. Slike samfunnsgevinstar vil kunne bidra til mindre vegslitasje og på sikt mindre behov for nyinvesteringar og vedlikehald av vegnettet. Det er likevel ikkje mogeleg å seie noko sikkert om korleis utviklinga av bruken av samkøyring vil verte, då det er fleire faktorar som her kan spele 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 velje å 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.

5.2 Aldersgrense for drosjeløyve

Framlegget om å heve aldersgrensa for å ha løyve til 75 år er ikkje venta å innebere vesentlege økonomiske og administrative konsekvensar. Departementet gjer likevel merksam på at ei heving av aldersgrensa vil kunne medføre ei auke i talet på bestyrarordningar for drosjeløyver etter yrkestransportforskrifta § 51 andre ledd. Slike ordningar inneber administrasjonskostnader for det offentlege både når det gjeld godkjenning av og tilsyn med ordninga. Det vil vere vanskeleg å seie i kva grad ei heving av aldersgrensa vil føre til auka ressursbruk for løyvestyresmaktene knytt til bestyrarordningar, ettersom talet på bestyrarordningar vil avhenge av personlege forhold hos den einskilde løyvehavar. Samstundes vil heving av aldersgrensa kunne føre til at det blir færre søknader om unnatak frå aldersgrensa. Dette har størst verknad 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.

5.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral

For løyvestyresmaktene inneber framlegget at oppgåver knytt til godkjenning og oppfølging av drosjesentralar vil forsvinne. Departementet gjer likevel merksam på at når krava til drosjesentralane vert fjerna, vil det samstundes kunne verte behov for å påleggje den einskilde løyvehavaren fleire plikter og eventuelt føre strengare kontroll med gjeldande plikter. Løyvestyresmaktene vil i større grad enn i dag måtte følgje opp den einskilde løyvehavar. Samla sett meiner departementet at dette ikkje vil føre til vesentleg administrativt meirarbeid. Departementet legg til grunn at dei økonomiske og administrative konsekvensane ikkje vil vere større enn at dei kan handterast innanfor gjeldande budsjetttrammer. Departementet ber høyringsinstansane særskilt om å kome med merknader knytt til kva konsekvensar framlegget vil kunne ha for det offentlege.

For drosjenæringa vil ikkje framlegget medføre auka kostnader. Departementet meiner på den andre sida at framlegget vil kunne medverke til innsparingar for næringa. Fridom til sjølv å organisere og drive ein formidlingsteneste vil kunne opne opp for at nye aktørar med nye teknologiske løysingar for formidling av drosjetenester kan etablere seg, og at eksisterande formidlingstenester tek grep for å auke konkurranseevna. Fridom for løyvehavarane til sjølv å velje marknadskanal vil gje ein større grad av fleksibilitet for den einskilde løyvehavar og gje høve til å velje ein formidlingsteneste som gjev best avkastning i form av stort kundetilfang og låge finansieringskostnader. Dei nemnte forholda vil kunne bidra til meir verksam konkurranse innanfor levering av drosjetenester og vil vidare kunne gje lågare prisar for kundane.

Etter departementet si vurdering vil framlegget til lovendring samla sett ikkje ha nemneverdige økonomiske og administrative konsekvensar.

6. LOVFRAMLEGG

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

§ 9 andre ledd og tredje ledd skal lyde:

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

(3) Løyvestyresmakta kan gje *reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet. Slike føresegner kan gjerast gjeldande for løyvehavar og førar av drosje.*

§ 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 og vederlaget for transporten ikkje overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.*

(2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.