



Arkivsak-dok. 201608960-2  
Arkivkode ---/N00/&13  
Saksbehandler Marit Bratland Skulstad

Saksgang  
Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019

Møtedato  
07.03.2017

Sak nr  
29/17

## **Høring – Endring av yrkestransportloven**

### **Sammendrag**

Samferdselsdepartementet har sendt forslag om endringer i yrkestransportloven på høring. Endringene gjelder oppheving av løyvehavernes rett og plikt til å være tilsluttet drosjesentraler og oppheving av løyvemyndighetenes rett til å regulere drosjesentralene i løyvedistriktet, heving av øvre aldersgrense for løyvehaver til 75 år, og unntak fra løyveplikt for samkjøring.

### **Fylkesrådmannens innstilling**

- 1) Vestfold fylkeskommune er positiv til departementets forslag til endringer i yrkestransportloven, og ønsker å bidra til å legge til rette for mer virksom konkurranse.
- 2) I det videre revisjonsarbeidet bes departementet vurdere behovet for ytterligere tiltak som kan styrke konkurransen i næringen, innbefattet selve behovsprøvingen.

Tønsberg, 09.02.2017

Egil Johansen  
fylkesrådmann

Sverre Høifødt  
direktør

**Vedlegg:** Høringsbrev fra samferdselsdepartementet av 09.12.2016  
Høringsnotat fra samferdselsdepartementet

Saker til behandling og eventuelle vedlegg til sakene ligger på [www.vfk.no](http://www.vfk.no).  
Se under Snarvei og velg Politikk: møter og saker.

Direktelink til Politiske møter og saker: <http://opengov.cloudapp.net/meetings/vestfoldfk>

### **Innledning:**

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til endring av lov av 21. juni 2002 nr 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven). Forslaget til endringer er i hovedsak knyttet til regelverk som gjelder drosjetransport. Endringene er del av et større arbeid med å revidere drosjeregulverket. Departementet har følgende formål med endringene:

- Å styrke forbrukernes interesser
- Å legge til rette for en effektivisering av drosjenæringen ved å lempe på noen av dagens krav.

Departementet har valgt å dele opp regelverksarbeidet i en lovdell og en forskriftsdel. Departementet sender nå fremlegg til lovendringer på høring, og vil følge opp med fremlegg til forskriftsendringer i et eget høringsnotat i 2017.

### **Saksutredning:**

Departementet ønsker å modernisere, forenkle og tilpasse drosjeregulverket til dagens behov og ny teknologi. Drosjenæringen må utvikle mer kunderettede tjenester og driftsformer.

Det er foreslått tre hovedendringer i yrkestransportloven (YTL):

1. *Oppheving av løyvehavers rett og plikt til å være tilsluttet drosjesentral og løyvemyndighetens regulering av drosjesentraler*  
Løyvehavernes rett og plikt til å være tilsluttet en drosjesentral foreslås opphevet. Løyvemyndighetens regulering av drosjesentraler foreslås også opphevet. Fremlegget innebærer at både drosjesentralen/transportformidleren og løyvehaveren får større frihet i sin virksomhet.  
Endringsforslaget gjelder YTL § 9, 3. ledd.
2. *Mulighet for drosjeløyvehaver til å stå lenger i jobb*  
Aldersgrense for å ha løyve utvides. Øvre aldersgrense for å beholde et løyve for drosjekjøring blir hevet fra 70 til 75 år.  
Endringsforslaget gjelder YTL § 9, 2. ledd.
3. *Fra kollega/nabokjøring til betalt samkjøring*  
Det vil ikke være krav til løyve når bileier/sjåfør tar med seg personer som har et sammenfallende transportbehov som sjåføren selv, og sjåfør og passasjerer i bilen deler på transportutgiftene.  
Endringsforslaget gjelder YTL § 20, 1. ledd.

#### *Oppheving av løyvehavers rett og plikt til å være tilsluttet drosjesentraler*

Løyvehaverne vil verken ha rett eller plikt til å være tilsluttet en drosjesentral. En eventuell tilslutning til en drosjesentral må være gjort ved en privatrettslig avtale om tilslutning. Det vil derved være et klarere skille mellom offentligrettslige krav for å få tildelt og beholde sitt løyve, og privatrettslige krav som gjelder mellom drosjesentralene og løyvehaverne.

Både drosjesentralen og løyvehaveren får større frihet i sin virksomhet. Drosjesentralene får ved endringen mulighet til å utvikle egne driftskonsept og sette egne kvalitetsstandarder for tilsluttede løyvehavere. Sentralene vil få større grad av styringsrett overfor tilsluttede løyvehavere og mer kontroll over egen virksomhet. De vil i større grad enn i dag kunne sanksjonere uønsket adferd fra løyvehaverne, og om nødvendig ekskludere en løyvehaver som ikke retter seg etter de avtalte vilkårene.

Fremlegget åpner for flere nye former for formidling av drosjetjenester. Løyvehaveren skal selv kunne velge en passende markedskanal, for eksempel en mobilapplikasjon eller en internettplattform. Det er departementets vurdering at det nye regelverket vil kunne gi mer variasjon i drosjetilbudet, samt legge til rette for mer virksom konkurranse i drosjenæringen.

#### *Oppheving av løyvemyndighetens mulighet til å stille krav til drosjesentraler*

Løyvemyndigheten får ikke lenger anledning til å regulere drosjesentralene i løyvedistriktet. Løyvemyndigheten skal dermed ikke godkjenne drosjesentralens organisasjon, vedtekter eller virksomhet. Sentralen vil ikke lenger ha varslingsplikt i forhold til løyvemyndigheten, dersom løyvehavere ikke oppfyller sine plikter. Det vil bli enklere å starte og drive formidlingstjeneste av drosjetransport.

Løyvemyndigheten vil ikke kunne bestemme om eller hvor mange sentraler det skal være i løyvedistriktet, eller minimum/maksimum antall løyver ved den enkelte sentral.

Løyvemyndigheten vil fortsatt regulere løyvehaver og drosjefører, og vil fortsatt måtte behovsprøve antall løyver ved hvert stasjoningssted.

Dette innebærer at:

- Hovedutvalget skal ikke lenger avgjøre opprettelse av nye sentraler.
- Løyvemyndigheten skal ikke avgjøre hvilken sentral løyvet skal være tilknyttet.
- Løyvemyndigheten skal ikke avgjøre antall sentraler i løyvedistriktet.
- Løyvemyndigheten har ingen styringsrett i forholdet mellom løyvehaver og sentral.
- Sentralenes rapporteringsplikt til løyvemyndigheten vil vurderes nærmere i forskrift fra departementet.

Løyvemyndigheten kan imidlertid pålegge sentralene å rapportere hvor mye hver løyvehaver har kjørt i løpet av et inntektsår. Sentralene kan også pålegges å rapportere om løyvehaver eller drosjesjåfør tilsluttet sentralen har brutt yrkestransportregelverket.

#### *Mulighet for drosjeløyvehaver til å stå lenger i jobb*

Øvre aldersgrense foreslås hevet fra 70 til 75 år.

Departementet ønsker å legge til rette for at løyvehavere som ønsker det, kan stå lenger i jobb. Dette er en tilpasning til utviklingen ellers i samfunnet.

Det er rimelig at man kan være løyvehaver like lenge som man får kjøre drosje som sjåfør. Når øvre grense for kjøreseddel for persontransport er 75 år, er det naturlig at drosjeløyvet er gyldig til samme alder, 75 år.

#### *Fra kollega/nabokjøring til betalt samkjøring*

Ifølge fremlagte endringsforslag, vil samkjøring mot vederlag ikke være løyvepliktig, når sjåfør og passasjerer har sammenfallende transportbehov og vederlaget for transporten ikke overstiger kostnadene ved transporten fordelt mellom antall personer i bilen. Forslaget om unntak fra løyveplikten for samkjøring er avgrenset til å gjelde for motorvogn registrert for inntil 9 personer (personbil).

Departementet ønsker å legge til rette for økt mulighet til samkjøring, om det dreier seg om kameratkjøring eller spontan samkjøring. Endringen innebærer at man får anledning til å ta betalt av den/de som sitter på, ved at man kan fordele utgifter til drivstoff eventuelt også bompenger på personene i bilen.

Samferdselsdepartementet ser store samfunnsmessige gevinster ved å øke utnyttelsen av privatbilparken via samkjøring.

**Fylkesrådmannens bemerkninger:**

Departementet har ikke opphevet behovsprøvingen som gjelder for drosjeløyver. Det kan derfor ikke etableres sentraler med nye løyver, uten at løyvemyndigheten har utført behovsprøving som synliggjør et eventuelt behov for nye drosjeløyver.

Slik fylkesrådmannen vurderer det, vil en videreføring av behovsprøvingen kunne begrense etableringen av nye sentraler, ettersom fylkeskommunen ikke fritt kan tildele nye løyver. Nye sentraler vil være avhengig av at eksisterende løyvehavere enten ønsker å samarbeide med den nye sentralen, eller i det minste ikke er juridisk bundet til den etablerte sentralen. Videre kan det bli utfordrende å få eksisterende løyvehavere til å ønske tilslutning til en ny sentral som ikke har anbudskjøring, siden anbudskjøring er en viktig del av inntektsgrunnlaget til løyvehaverne. Fylkesrådmannen mener at departementet bør ta dette med i vurderingen i det videre arbeidet med å revidere drosjeregulverket.

Fylkesrådmannen mener det er svært positivt at det nå åpnes mer for samkjøring i det nye lovverket. Det er imidlertid viktig at regelverket utformes og følges opp på en måte som legger til rette for at samkjøring blir et reelt og attraktivt alternativ, og at det ikke er så mange begrensninger at det hindrer en ønsket utvikling.

Reglement/retningslinjer for drosjer i Vestfold må endres i henhold til nytt lovverk. Hovedutvalget vedtok i møte 22.11.2016, sak 102/16, å be om ny sak der regime for drosjenæringen i Vestfold vurderes i lys av endring i lovverket. Fylkesrådmannen vil komme tilbake med en prosess og sak i Hovedutvalget.