

Fylkesutvalgets behandling av sak 163/2023 i møte den 29.08.2023:

## Behandling

Solveig Ege Tengesdal (Kristelig Folkeparti) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av Ap, H, Sp, KrF, Venstre og SV:

Fylkesutvalget vil understreke behovet for å spesifisere størrelse og mulighet for 2 eller flere rullestoler i biler som skal brukes til å transportere personer med nedsatt funksjonsevne. Utvalget forutsetter for øvrig at førerhunder skal kunne medbringes i alle drosjer.

Kjartan Alexander Lunde (Venstre) fremmet følgende tilleggsforslag:

Rogaland fylkeskommune mener det er for tidlig å reversere dereguleringen av drosjenæringen. Formålet med dereguleringen var å gi norske drosjekunder et bedre tilbud og større valgfrihet.

Iverksettelse av dereguleringen har sammenfalt med koronapandemien, noe som har hatt stor påvirkning på etterspørselen etter drosjetjenester. Det gjør det vanskelig å vurdere hva som er effekten av henholdsvis dereguleringen og koronapandemien.

Kjartan Alexander Lunde (Venstre) fremmet følgende tilleggsforslag:

Innføring av regelverk som tillater alternativ til taksameter var en viktig del av dereguleringen, men dette har ikke blitt innført. Taksameter er dyrt og utgjør et vesentlig etableringshindring for nye drosjeaktører. Kravet setter også en effektiv stopper for innovative løsninger. Rogaland fylkeskommune mener det må tillates alternativer til taksameter.

Margrete Dysjaland (Fremskrittspartiet) fremmet følgende tilleggsforslag:

Første punkt i høringsuttalelsen: "Utvalget foreslår en plikt for alle løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral" utgår.

## Votering

For innstillingen stemte 15: Inghild Vanglo (Ap), Lin Veronica Jacobsen (Ap), Marianne Chesak (Ap), Frode Myrhol (FP), Margrete Dysjaland (FrP), Pål Morten Borgli (FrP), Inger Merethe Bjerkreim (H), Ole Ueland (H), Solveig Ege Tengesdal (Krf), Alexander Rügert-Raustein (MDG), Arne Bergsvåg (Sp), Hanne Marte Vatnaland (Sp), Heidi Bjerga (SV), Aase Simonsen (UAVH), Kjartan Alexander Lunde (V).

Dermed er innstillingen vedtatt.

For Tengesdals forslag stemte 12: Inghild Vanglo (Ap), Lin Veronica Jacobsen (Ap), Marianne Chesak (Ap), Margrete Dysjaland (FrP), Inger Merethe Bjerkreim (H), Ole Ueland (H), Solveig Ege Tengesdal (Krf), Arne Bergsvåg (Sp), Hanne Marte Vatnaland (Sp), Heidi Bjerga (SV), Aase Simonsen (UAVH), Kjartan Alexander Lunde (V)

Imot forslaget stemte 3: Frode Myrhol (FP), Pål Morten Borgli (FrP), Alexander Rügert-Raustein (MDG)

Dermed ble Tengesdals tilleggsforslag vedtatt.

For Lundes forslag ang. deregulering stemte 4: Frode Myrhol (FP), Margrete Dysjaland (FrP), Pål Morten Borgli (FrP), Kjartan Alexander Lunde (V)

Imot forslaget stemte 11: Inghild Vanglo (Ap), Lin Veronica Jacobsen (Ap), Marianne Chesak (Ap), Inger Merethe Bjerkreim (H), Ole Ueland (H), Solveig Ege Tengesdal (Krf), Alexander Rügert-Raustein (MDG), Arne Bergsvåg (Sp), Hanne Marte Vatnaland (Sp), Heidi Bjerga (SV), Aase Simonsen (UAVH).

Dermed ble Lundes tilleggsforslag ikke vedtatt.

For Lundes forslag ang. taksameter stemte 12: Inghild Vanglo (Ap), Lin Veronica Jacobsen (Ap), Marianne Chesak (Ap), Frode Myrhol (FP), Margrete Dysjaland (FrP), Pål Morten Borgli (FrP), Inger Merethe Bjerkreim (H), Ole Ueland (H), Solveig Ege Tengesdal (Krf), Alexander Rügert-Raustein (MDG), Aase Simonsen (UAVH), Kjartan Alexander Lunde (V).

Imot forslaget stemte 3: Arne Bergsvåg (Sp), Hanne Marte Vatnaland (Sp), Heidi Bjerga (SV).

Dermed ble Lundes tilleggsforslag vedtatt.

For Dysjalands forslag stemte 4: Frode Myrhol (FP), Margrete Dysjaland (FrP), Pål Morten Borgli (FrP), Kjartan Alexander Lunde (V).

Imot forslaget stemte 11: Inghild Vanglo (Ap), Lin Veronica Jacobsen (Ap), Marianne Chesak (Ap), Inger Merethe Bjerkreim (H), Ole Ueland (H), Solveig Ege Tengesdal (Krf), Alexander Rügert-Raustein (MDG), Arne Bergsvåg (Sp), Hanne Marte Vatnaland (Sp), Heidi Bjerga (SV), Aase Simonsen (UAVH).

Dermed ble Dysjalands tilleggsforslag ikke vedtatt.

## Vedtak

Rogaland fylkeskommune støtter forslaget til endringer i yrkestransportregelverket. Fylkesutvalget vil understreke behovet for å spesifisere størrelse og mulighet for 2 eller flere rullestoler i biler som skal brukes til å transportere personer med nedsatt funksjonsevne. Utvalget forutsetter for øvrig at førerhunder skal kunne medbringes i alle drosjer.

Innføring av regelverk som tillater alternativ til taksameter var en viktig del av dereguleringen, men dette har ikke blitt innført. Taksameter er dyrt og utgjør et vesentlig etableringshindring for nye drosjeaktører. Kravet setter også en effektiv stopper for innovative løsninger. Rogaland fylkeskommune mener det må tillates alternativer til taksameter.

# Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/46179-2

Saksbehandler: Trine Wetteland

Avdeling: Forvaltning

## Høringssvar - På vei mot en bedre regulert drosjenæring

### Delutredning 1 fra Drosjeutvalget

#### Sakens gang

---

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Fylkesutvalget
		Samferdselsutvalget

#### Vedlegg:

- 1 Høring - NOU - Drosje delutredning I.pdf
- 2 NOU På vei mot en bedre regulert drosjenæring
- 3 menon-rapport-29-2023-kartlegging-av-drosjenaringen2312565

#### Sammendrag

Det ble foretatt en deregulering av drosjeregulverket november 2020. Frem til da hadde drosjereguleringen vært strengt regulert.

Dereguleringen har nærmest ført til et frislipp av drosjeløyver og løyvemyndigheten har mistet mye av sin oversikt og kontroll med drosjebransjen.

I tillegg er det kommet frem informasjon som tyder på at drosjetilbudet er blitt dårligere for personer med nedsatt funksjonsevne og i distriktene.

Situasjonen i drosjebransjen har vært gjenstand for endel oppmerksomhet i media etter dereguleringen.

Regjeringen Støre varslet endringer i drosjereguleringen i Hurdalsplattformen i 2021.

I Hurdalsplattformen sier regjeringen at den vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin. Regjeringen vil sikre en trygg pasient- og skoletransport samt et godt drosjetilbud også i distriktene.

Drosjeutvalget ble oppnevnt 11. mai 2022 for å foreta en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen og utarbeide forslag til regulering på området. Utvalget fremla «På vei mot en bedre regulert drosjenæring» (NOU 2023:22) delutredning I, den 30.06.2023.

Samferdselsdepartementet sendte saken på høring den 30.06.2023. Høringsfristen er 11.09.2023. Vedlagt er Samferdselsdepartementets høringsbrev (vedlegg 1), NOU 2023: 22 (vedlegg 2) og rapport fra Menon Economics (Vedlegg 3).

Blant forslagene til endringer i yrkestransportregelverket er;

- Utvalget foreslår en plikt for alle løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
- Utvalget foreslår et nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven med bestemmelser om drosjesentral.
- Utvalget foreslår at fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjesentralene.
- Utvalget foreslår å dele opp yrkestransportlovens løyvekategorier slik at turvognløyve reguleres i § 4 og drosje reguleres i § 9.
- Utvalget foreslår å endre bestemmelsen om løyveplikt slik at «ikke – kommersiell virksomhet» faller utenfor løyveplikten.
- Utvalget foreslår å innføre en bestemmelse om adgang til å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve.

Denne saken er Rogaland fylkeskommunes høringssvar på Samferdselsdepartementets sitt høringsbrev.

### **Fylkesdirektørens innstilling**

Rogaland fylkeskommune støtter forslaget til endringer i yrkestransportregelverket.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

## Bakgrunn for saken

November 2020 ble det iverksatt omfattende endringer i yrkestransportregelverket som innebar en deregulering av drosjemarkedet. Blant endringene var oppheving behovsprøvingen med tilhørende antallsbegrensning og oppheving av løyvedistrikt, bortfall av driveplikten og av sentraltilknytningsplikten.

Det ble innført hjemmel for fylkeskommunene til å tildele kontrakt om tidsbegrensede eneretter i kommuner med lavt innbyggerantall og lav befolkningstetthet.

Løyve for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, selskapsvogn og utvidet drosjeløyve, samt kravet om hovederverv for løyvehaver opphørte også.

Endringene innebar en stor revisjon av drosjereguleringen, og hadde som formål å legge til rette til velfungerende konkurranse i drosjemarkedet. Dette skulle bidra til et godt og fleksibelt tilbud til reisende over hele landet. Endringene skulle gjøre det enklere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Nytt regelverk skulle ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skulle være i samsvar med EØS-retten (NOU 2023 :22).

Opplysninger tyder på at forholdene i drosjebransjen ikke har blitt til det bedre siden dereguleringen. I enkelt distrikter er tilbudet av drosjer nesten fraværende og i byområder kan det på enkelte tidspunkt være for mange drosjebiler på samme sted.

I tillegg er det informasjon som sier at tilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne er blitt dårligere.

Det foreligger dermed forhold som tilsier at det er behov for å vurdere hva som må gjøres for å sikre et godt drosjetilbud i hele landet og da særlig til mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Dereguleringen har ført til en nærmest dobling i antallet nye drosjeløyver. Som følge av at driveplikten ble opphevet, har myndigheten ikke lenger fullgod oversikt over hvilke av løyvene som er i drift.

Opphevelsen av sentraltilknytningsplikten har gjort det mer utfordrende for skattemyndighetene å føre kontroll over deler av drosjemarkedet. For turer kjørt via applikasjonsbaserte formidlere må sjåfør taste inn opplysninger om turer i taksameteret for at disse skal rapporteres av tredjepart til Skatteetaten. Det skaper risiko for underregistrering og feilregistrering (NOU 2023:22 s.12).

Det foreligger dermed også forhold som tilsier at det er behov for å vurdere hvilke krav som bør stilles for å bidra til hvit økonomi, samt hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre kontroll og tilsyn med drosjenæringen, samt trygghet for kundene og gode arbeidsforhold. .

Forholdene i drosjebransjen har fått mye oppmerksomhet i media etter dereguleringen.

Regjeringen varslet endringer i drosjereguleringen i Hurdalsplattformen.

I Hurdalsplattformen sier regjeringen at den vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin. Regjeringen vil sikre en trygg pasient- og skoletransport samt et godt drosjetilbud også i distriktene.

Den 11. mai 2022 oppnevnte derfor regjeringen et utvalg for å gjøre en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen samt utarbeide forslag til ny regulering på området. Utvalgets mandat ble justert ved Samferdselsdepartementets brev av 11. desember 2022 og 26. april 2023.

Utvalget fikk i oppgave i delutredning I å fremlegge forslag til sentraltilknytningsplikt, driveplikt og antallsregulering så langt det lar seg gjennomføre i henhold til EØS – avtalen

Utvalget fremla rapporten fra delutredning I den 30.06.2023. Rapporten er på 175 sider.

Utvalget vil fremlegge delutredning II på et senere tidspunkt.

## **Problemstilling**

Fylkesutvalget bes ta stilling til høringsuttalelsen.

## **Saksopplysninger**

Drosjeutvalget har tatt utgangspunktet i regjeringens mål og identifiserte utfordringer. På denne bakgrunn viser utvalget til at følgende hensyn bør legges til grunn for en helhetlig regulering av drosjemarkedet (NOU 2023:22 s. 96):

- Et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, med særlig vekt på å sikre tilbudet:
  - i distriktet,
  - for sårbare grupper som er særlig avhengig av drosjetransport, herunder personer med nedsatt funksjonsevne (enkeltturmarkedet), og skoleskyss og pasienttransport (kontraktmarkedet).
- Effektiv bruk av samfunnets ressurser.
- Hvit økonomi i drosjenæringen.
- Personikkerhet, med vekt på å unngå uønskede hendelser i tilknytning til



Drosjetransport og for å gi politiet mulighet til å ettergå hendelsene.

- Passasjerhensyn, herunder forbrukerhensyn som riktig pris og prisinformasjon og klagemuligheter, oppmøte og sikkerhet.
- Ryddige arbeidsforhold i næringen (lønnsforhold, arbeidstid, jobbsikkerhet, sikkerhet for sjåfør).
- Trafikksikkerhet,

Nedenfor følger utvalgets forslag til lov – og forskrift. De foreslåtte endringene er markert i kursiv skrift.

## **FORSLAG TIL ENDRINGER I YRKESTRANSPORTREGELVERKET**

### **Forslag til endringer i yrkestransportlova**

I lov 21. juni 2022 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 4 skal lyde:

#### **§ 4. Løyve for persontransport med motorvogn *registrert for meir enn 9 personar***

(1) Den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal persontransport med motorvogn *registrert for meir enn ni personar*, må ha løyve. Det same gjeld óg den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbud vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer.

(2) Løyve *skal* tildelast den som

- a. driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg
- b. har godandel
- c. har tilfredsstillande økonomisk evne, og
- d. har tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

§ 9 første og andre ledd skal lyde:

#### **§ 9. Drosjeløyve**

(1) Den som mot vederlag, *og med mål om fortjeneste*, vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha drosjeløyve. § 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarende. *Er det tvil om målet om fortjeneste, avgjer løyvestyresmakta spørsmålet. Løyveplikt gjeld og for den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbud vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer.*

(2) Den som har løyve etter denne føresegna skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c til 9 e i denne lova. Løyvehavar skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameter hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i første til tredje punktum.

Gjeldande § 9 andre til femte ledd blir nye § 9 tredje til sjette ledd.

## **Nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven skal lyde:**

### **Kap. 2 A Drosjesentral**

#### **§ 9 b. Løyve for å drive drosjesentral**

- (1) Den som vil drive drosjesentral må ha løyve. Løyve skal tildelast søkjarar som oppfyller krava i § 4 andre ledd a til c.
- (2) Drosjesentralen skal ha ein dagleg leiar.

#### **§ 9 c. Drosjesentralen sine plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon**

(1) Drosjesentralen skal ha oversyn over:

- a. løyvehavarar som er knytt til sentralen,
- b. sjåførar som er tilsette hos tilslutta løyvehavarar,
- c. drosjer som er tilknytte sentralen og registreringsnummeret på drosjene,
- d. Taksameter som er installert i drosjen, inkludert serienummer,
- e. Talet på drosjer som til ei kvar tid er tilgjengelege for sentralen og kva geografiske område drosjene dekker,
- f. dei drosjene dei tilknytte løyvehavarane disponerer som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne.

(2) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre opplysningar om posisjonsdata for drosjeturar som drosjeløyvahavar har loggført etter § 9 tredje ledd i denne lova. Sentralen skal lagre opplysningane i 60 dagar.

(3) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre dei opplysningane som er fastsett med heimel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring. Sentralen skal lagre opplysningane i 5 år etter slutten av rekneskapsåret.

(4) Drosjesentralen skal rapportere pris for drosjetransport i område der det er fastsett pristak med heimel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak.

(5) Drosjesentralen sine administrative system skal årleg gjennomgå ein systemrevisjon for å sikre datatryggleik og datakvalitet. Systemrevisjonen skal dokumenterast gjennom ei uavhengig revisorfråsegn eller gjennom godkjent sertifiseringsordning.

(6) Drosjesentralen skal, når styresmaktene ber om det, sende inn dei opplysningane som følgjer av første til femte ledd.

(7) Opplysningar som er nemnde i første til femte ledd skal lagrast i EØS og vere tilgjengelege for styresmaktene på det formatet dei krev.

#### **§ 9 d. Drosjesentralen sine plikter til å sikre at drosjeløyvehavar følgjer regelverk**

(1) Drosjesentralen skal sikre at drosjer som er knytt til sentralen har riktig forsikring, at godkjent taksameter er installert i drosjen, at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret og at løyvehavar oppfyller pliktene sine til registrering og rapportering etter § 9 andre ledd.

(2) Drosjesentralen skal sikre at kundar som har opplyst eit tilstrekkeleg konkret mål for turen får eit tilbod om pris før dei inngår avtale om transport. Pristilbodet skal gi totalprisen for drosjetenesta. Sentralen skal sikre at kunden betaler den lågaste totalprisen av pristilbodet, ein eventuell fastpris på strekninga og parallelltaksten med eventuelle tillegg.

(3) Drosjesentralen skal sikre at prisen for transporten ikkje overstig dei prisane som er fastsett med heimel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak.

(4) Drosjesentralen skal sikre at løyvehavere som sysselset arbeidstakarar har skriftlege arbeidsavtalar som fyller krava i lov om arbeidsmiljø § 14-6 og avtaleverk.

(5) Drosjesentralen skal sikre at løyvehavere ikkje diskriminerer personar på grunn av kjønn, graviditet, omsorgsoppgåver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk eller alder.

#### **§ 9 e. Drosjesentralane sine øvrige plikter**

(1) Kvar drosjesentral skal ha ei klageordning. Kundar og andre med klageinteresse kan klage på pris og kvalitet på sentralen og drosjeløyvehavar sine tenester. Drosjesentralen skal sørge for at kunden får opplysningar om klageretten, og om at klaga kan sendast til Forbrukertilsynet dersom kunden ikkje får medhald i klagen.

(2) Drosjesentralen skal sørge for at ein tilstrekkeleg del av dei drosjane som er knytt til sentralen er utforma og/eller utstyrt for transport for personar med nedsett funksjonsevne i samsvar med gjeldande føresegner om tekniske krav til universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport.

(3) Om det er fleire sentralar i same område kan dei samarbeide om å oppfylle pliktene i andre ledd.

(4) Drosjesentral som vil drive verksemd i fleire fylker, skal sende melding om dette til dei aktuelle fylkeskommunane.

### **§ 9 f. Pålegg om retting**

Løyvestyresmakta kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikkje oppfyller krav og etterlever plikter som følgjer av §§ 9 b - 9 e. Det skal setjast ein tidsfrist for retting.

Dersom pålegget ikkje vert følgt, kan løyvet trekkast tilbake. Løyvet skal alltid trekkast tilbake der sentralen ikkje lenger oppfyller krava i § 9 b.

### **§ 9 g. Nærare forskrifter om drosjesentralar mv.**

(1) Departementet kan gje nærare forskrifter om krava til drosjesentralar og pliktene til sentralane etter denne lova.

(2) Løyvestyresmakta kan gje sentralane unntak frå dei einskilde pliktane etter §§ 9 c til 9 e.

§ 12 skal lyde:

### **§ 12. Løyve**

1) Løyve etter §§ 4 og 5 vert gjevne av Statens vegvesen.

2) Løyve etter § 9 og 9 b vert gjevne av fylkeskommunen.

§§19 og 20 første ledd oppheves.

§ 21 skal lyde:

### **§ 21. Særskilte transportar**

(1) Departementet kan i forskrift eller einskildvedtak fastsetje unntak frå kravet om løyve eller einskilde vilkår for løyve, for særskilte slag transportar eller motorvogner dersom det ikkje er i strid med avtale der Noreg er part.

(2) For unntak frå kravet om løyve etter denne paragrafen gjeld § 11 tilsvarande.

§ 25 nytt andre ledd skal lyde:

(2) Eit løyve gjeld for transport med ei motorvogn.

§ 27 andre ledd skal lyde:

(2) Løyve etter § 9 b gjeld utan avgrensing i tid.

Gjeldande andre og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

§ 35 skal lyde:

Departementet gjev nærare forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova her. *Departementet kan i forskrift stille krav til verksemd som har unnatak frå løyvekrav etter kapittel 4 i lova her.*

§ 37 a første ledd skal lyde:

Førar av drosje, turvogn og rutevogn må under *løyvepliktig persontransport etter §§ 4, 6 og 9*, ha kjøresetel i tillegg til førarkort

## II

1. Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler for gjennomføring av loven.

### **Forslag til endringer i yrkestransportforskriften.**

Forskrift om endring i forskrift 26. mars 2001 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) Fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy §§ xxx I

§ 3 første ledd skal lyde:

Statens vegvesen er løyvemyndighet for løyve etter yrkestransportlova § 4 og § 5. Den fylkeskommune hvor løyvesøker har sin forretningsadresse er løyvemyndighet for løyve etter yrkestransportlova § 6, § 7, § 9 og § 9 b, med unntak av løyver for riksvegferjer. For en løyvesøker som skal drive behovsprøvd transport innen et annet fylke, er vedkommende fylkeskommune løyvemyndighet. Statens vegvesen er løyvemyndighet for riksvegferjer.

§ 10 nytt tredje ledd skal lyde:

*Er den som har eller søker om løyve for drosjesentral et selskap eller annen juridisk person, skal daglig leder oppfylle kravet til god vandel. Dersom søkeren er et nyopprettet selskap, må også den daglige lederen oppfylle kravet til økonomi i § 7 syvende ledd og være bosatt i EØS. Daglig leder skal være godkjent av løyvemyndigheten.*

Gjeldende tredje og fjerde ledd blir fjerde og femte ledd.

§ 12 første ledd siste setning skal lyde:

*For behandling av søknad om løyve for drosjesentral skal søker betale kr. 3700 til løyvemyndigheten.*

§ 48 d skal lyde:

**§ 48 d. Krav til loggføring**

*Loggføring av posisjonsdata for drosjeturer i henhold til yrkestransportloven § 9 (3) skal skje i taksametersystemet, og skal inneholde opplysninger om sjåførens navn, løyvenummer, registreringsnummer på drosjen, dato og tidspunkt for start- og stopposisjon og GNSS posisjonsdata for drosjeturen.*

Løyvemyndigheten kan i særskilte tilfelle gi dispensasjon fra krav om loggføring.

§ 48 e skal lyde:

**§ 48 e. Dispensasjon fra krav om drosjeløyve mv.**

*Løyvemyndigheten kan gi den som driver løyvepliktig persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personer dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, eller enkelte krav som følger av yrkestransportloven §§ 9 første ledd, jf. 4 andre ledd.*

*Dispensasjon kan kun gis for transport av egne kunder/brukere til og fra aktiviteter som inneholder av dispensasjonen selv er arrangør av. Transporten må skje i tilknytning til selve arrangementet, og må være en underordnet tilleggsytelse til hovedytelsen.*

*Løyvemyndigheten må vurdere om den aktuelle transporten kan utføres av eksisterende løyvehavere og konkurranseflaten mot både drosje og turvogn. Dispensasjonssøknader må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges.*

Løyvemyndigheten kan innvilge dispensasjon for inntil tre motorvogner. Fritak gis for opptil tre år om gangen, og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket. Dispensasjonsvedtaket skal medbringes i kjøretøyet. Løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen. Fylkeskommunen avgjør klage på vedtak etter denne bestemmelsen.

**Nytt kapittel III A i yrkestransportforskriften skal lyde:**

**Kapittel III A Drosjesentral**

**§ 52 a. Løyvehavers tilknytningsplikt**

Drosjeløyvehaver må innen 2 måneder etter tildeling av drosjeløyve melde fra til løyvemyndigheten om hvilken sentral løyvehaver er tilknyttet.

Sentralen må gi melding til løyvemyndigheten når en løyvehaver avslutter tilknytningen til en sentral.

**§ 52 b. Faktisk og varig virksomhet**

For å oppfylle kravet om fast og varig virksomhet i Norge må sentralen ha fast forretningsadresse i Norge, være registrert i Foretaksregisteret og ha en daglig leder med kontor i Norge.

**§ 52 c. God vandel**

For å oppfylle kravet til god vandel må daglig leder ikke være fradømt retten til å drive næringsvirksomhet eller være ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse, herunder på det handelsmessige område. § 6 tredje ledd gjelder tilsvarende.

**§ 52 d. Tilfredsstillende økonomisk evne**

Sentralen og daglig leder skal ikke ha vesentlige forfalte men ikke betalte gebyr-, avgifts- og skatterestanser eller være under konkursbehandling. Søknaden skal vedlegges attest om restanser på skatt, avgift mv. fra skattekontoret og bekreftelse fra konkursregisteret. Attestene skal ikke være eldre enn tre måneder.

*Sentralen skal fremlegge en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap med en verdi på 5 G. Løyvemyndigheten kan gi dispensasjon i områder hvor det kan tildeles eneretter etter yrkestransportloven § 9 a, jf. § 48 a i denne forskriften. Verdien på garantierklæringen kan likevel ikke være lavere enn 2 G. Garantien skal fornyes hvert 5 år.*

### **§ 52 e. Avvikling av drift av drosjesentral**

*Dersom en drosjesentral vil avvikle virksomheten i et eller flere områder må den gi løyvemyndigheten, og fylkeskommuner som har fått melding etter yrkestransportloven § 9 e (4), skriftlig varsel minst 6 måneder før opphør av driften.*

## **II**

Drosjesentraler og andre formidlere av drosjetjenester som er i drift når denne forskriften trer i kraft får en frist på seks måneder fra ikrafttredelse til å oppfylle kravene i yrkestransportloven kapittel 2 A.

### **Fylkesdirektørens vurderinger**

Fylkesdirektøren ser at de foreslåtte endringene i yrkestransportregelverket kan føre til mer ordnede forhold i drosjebransjen.

Fylkesdirektøren ser at hensyn taler for at «ikke - kommersiell virksomhet» faller utenfor løyveplikten og støtter derfor forslaget.

Når det gjelder innføring av sentraltilknytningskrav, ser fylkesdirektøren at kravet kan føre til mer ordnede forhold i drosjebransjen, blant annet ved å bidra til økt kontroll med løyvehavere, samt ved å bedre myndighetens oversikt over markedet og virksomheten.

Det foreslås at fylkeskommunene skal være løyvemyndighet for drosjesentraler. Noe som betyr at fylkeskommunen vil få oppgaven med å saksbehandle søknader og tildele løyver. I tillegg til å føre kontroll med at sentralene driver virksomheten i tråd med regelverket.

Fylkesdirektøren ser at rollen som løyvemyndighet for sentralene vil medføre nye arbeidsoppgaver og økt arbeidsmengde for fylkeskommunen. Delutredning nr. 2 ventes å gå nærmere inn på omfang, og hva dette innebærer av behov for økte ressurser for fylkeskommunene.

I rollen som løyvemyndigheten skal fylkeskommunen kunne pålegge drosjesentralene å bringe sin virksomhet i samsvar med kravene og pliktene. Dersom rettingspålegget ikke etterlevs, kan løyvemyndigheten trekke tilbake løyve.



Etter fylkesdirektørens vurdering vil kravene som stilles til sentralene også føre til at fylkeskommunen vil få en bedre oversikt og kontroll over viktige forhold i drosjebransjen.

Når det gjelder forslaget om at hver drosjesentral skal ha et klageorgan, vurderer fylkesdirektøren det som et nødvendig og hensiktsmessig krav som vil ivareta publikum sitt behov for en tydelig klageordning.

Fylkesdirektøren støtter innføring av plikten overfor sentralene om å sørge for at «ein tilstrekkeleg del» av drosjene er utformet og/ eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, herunder rullestolbiler.

Når det gjelder det nærmere innholdet i kravet til «tilstrekkelig del», sier utvalget at det er opp til sentralene selv å vurdere behovet for slike drosjer og hva som vil være en tilstrekkelig del.

Fylkesdirektøren mener det er behov for retningslinjer om hva dette kravet konkret innebærer for sentralene og hvilket handlingsrom løyvemyndigheten har i forhold til fastsetting av konkrete krav overfor sentraler. Utvalget sier at de vil komme tilbake til spørsmålet om tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne i del II av utredningen.

Når det gjelder forslaget om adgangen til å gi dispensasjon fra kravet til sentraltilknytning, støtter fylkesdirektøren dette og viser særlig til hensynet om å sikre drosjetilbudet i distriktene.

Når det gjelder adgangen for å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, ser fylkesdirektøren at det kan være hensiktsmessig å kunne gi slike unntak og støtter derfor forslaget. Det vises her til at utvalget sier at dispensasjonsadgangen ikke er begrenset til de tidligere ordningene «Inn på Tunet» og småskala turistvirksomhet, men at dispensasjon også kan gis til frivillige organisasjoner, ideelle organisasjoner og idrettslag mv.

Fylkesdirektøren omtaler ikke forslagene til øvrige regelendringer, men gir de sin tilslutning.

## **Konklusjon**

Rogaland fylkeskommune støtter forslaget til endringer i yrkestransportregelverket.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.