



Samferdselsdepartementet

## **Høringsnotat**

### **Forslag til endringer i drosjereguleringen – nye løyvekrav mv.**

## Innhold

1. Innledning.....	4
2. Bakgrunn.....	5
2.1 Utvikling i næringen før 1. november 2020.....	5
2.2 Drosjereformen – endringer i tidligere regulering.....	6
2.3 Utvikling i antall løyver og kontroll med drosjenæringen.....	7
2.4 Hurdalsplattformen – oppfølging av drosjereguleringen .....	7
3. Behovet for regelendringer .....	8
4. Gjeldende rett.....	9
4.1 Løyvekrav .....	9
4.2 Merking av drosjer og taksameter .....	10
4.3 Taklykt .....	10
4.4 Unntak og dispensasjon fra løyvekrav mv. ....	11
4.5 Registrering i Kjøretøyregisteret.....	11
4.6 Løyvemyndighet, gebyr og sanksjoner.....	11
4.7 Yrkeskvalifikasjoner .....	11
4.8 EØS-retten og retningslinjer fra Kommisjonen om passasjertransport med drosje eller private kjøretøy med sjåfør .....	12
5. Regelverk i andre nordiske land .....	13
5.1 Sverige .....	13
5.2 Danmark .....	14
5.3 Finland.....	14
6. Forslag til endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften.....	15
6.1 Krav om fagkompetanse for løyvehaver .....	15
6.2 Krav om at løyvehaver må stille løyvegaranti .....	21
6.3 Dispensasjonsadgang.....	24
6.3.1 Dispensasjon for krav om fagkompetanse .....	24
6.3.2 Dispensasjon fra kravet om loggføring.....	25
6.4 Gebyr for utstedelse av drosjeløyve .....	26
6.5 Krav om at alle drosjer skal ha taklampe.....	26
6.6 Krav om registrering av drosje i kjøretøyregisteret .....	28
6.7 Krav om at løyvehaver skal dokumentere at visse driftsvilkår er oppfylt.....	29
6.8 Retting av feil i yrkestransportloven § 5 andre ledd .....	33
6.9 Hjemmel for å gi unntak fra miljøkrav for drosje .....	33
7. Ikrafttredelse.....	34

8. Overgangsordninger .....	35
8.1 Overgangsordning for kravet om fagkompetanse .....	35
8.2 Overgangsordninger for kravene om løyvegaranti, taklampe og dokumentasjon.....	35
9. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget.....	36
9.1 Konsekvenser for offentlige myndigheter .....	36
9.2 Konsekvenser for næringsdrivende.....	37
9.3 Konsekvenser for private .....	38
9.4 Andre konsekvenser .....	38

# 1. Innledning

Departementet fremmer forslag til endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 (yrkestransportloven), forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften) og forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr av 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften). Forslag følger vedlagt.

Departementet foreslår å stille krav om at den som driver drosjetransport skal ha tilstrekkelig faglig kompetanse og stille økonomisk garanti som bevis på tilfredsstillende økonomisk evne. I tillegg foreslår departementet at alle drosjer skal ha taklampe.

Departementet foreslår også at løyvehaver, før oppstart av drosjevirkosomhet, skal dokumentere overfor løyvemyndighetene at drosjen er registrert i kjøretøyregisteret og at taksameter som tilfredsstillende kravene i forskrift 1. oktober 2009 nr.1226 om krav til taksametre er installert i kjøretøyet (taksameterforskriften).

Forslaget innebærer skjerpede objektive krav for tildeling av løyve for å drive drosjevirkosomhet (drosjeløyve), samt noen tilleggskrav for driften av drosjevirkosomhet. Innskjerpningen i kravene skal primært bidra til en mer seriøs drosjenæring.

For å sikre et godt drosjetilbud i hele landet på sikt, og bidra til gode forhold for aktørene i næringen, har *Samferdselsdepartementet* utnevnt et offentlig utvalg som skal komme med forslag til en helhetlig regulering på området. Forslagene i denne høringen er derfor begrenset til enkelte konkrete tiltak som kan gjennomføres uten at det begrenser utvalgets muligheter for en helhetlig tilnærming til hvordan regelverket og rammebetingelsene for drosjenæringen bør utformes. Forslaget er en deloppfølging av punktene om drosje i Hurdalsplattformen, som bl.a. slår fast at regjeringen vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin.

Departementet foreslår også at fylkeskommuner som stiller miljøkrav til drosjer innenfor sitt distrikt, får hjemmel til å gi unntak fra dette kravet i særskilte tilfeller.

Departementet foreslår følgende endringer i yrkestransportloven:

- Å rette en inkurie i § 5 (2), der man endrer fra *denne lova* til *første ledd*.
- Å innføre krav om at den som vil drive persontransport utenfor rute mot vederlag med motorvogn registrert for inntil 9 personer (drosjetransport) må ha tilstrekkelig faglig kompetanse, jf. forslag til endring i § 9 (1), andre setning.

Departementet foreslår følgende endringer i yrkestransportforskriften:

- Å innføre krav til fagkompetanse for drosjeløyvehaver, herunder bestemmelser om eksamen og gebyr for eksamen mv., jf. forslag til endring i § 4 andre ledd siste setning, nytt annet ledd i § 8, endring i § 9 annet ledd og § 10 første ledd.

- Å innføre krav om garanti fra bank eller forsikringssselskap for løyvehaver, jf. forslag til endring i § 7 fjerde ledd.
- Å øke gebyret for utstedelse av drosjeløyve i yrkestransportforskriften § 12 fra 3 400 kroner til 3 700 kroner.
- Å innføre krav om at alle drosjer skal ha taklykt, jf. forslag til endring i § 48 fjerde ledd.
- Å innføre krav om at løyvehaver må bruke kjøretøy som er registrert som drosje i Kjøretøyregisteret i sin løyvepliktige virksomhet, jf. forslag til nytt sjette ledd i § 48.
- Å innføre hjemmel for at løyvemyndigheten i særskilte tilfeller kan gi unntak fra den øvre grensen for miljøskadelig utslipp for drosje, jf. forslag til nytt annet ledd i § 48b.
- Å innføre krav om at løyvehaver, før oppstart av drosjevirkosomhet, skal dokumentere for løyvemyndigheten at kjøretøy som benyttes som drosje er registrert som drosje i kjøretøyregisteret og at taksameter som tilfredsstillter kravene i forskrift 1. oktober 2009 nr.1226 om krav til taksametre er installert i kjøretøyet, jf. forslag til ny § 48c.
- Å gi løyvemyndigheten hjemmel i yrkestransportforskriften § 48d til å gi dispensasjon fra kravet om fagkompetanse.
- Å gi løyvemyndigheten hjemmel i yrkestransportforskriften § 48e til å gi dispensasjon fra kravet om loggføring av drosjeturer.
  
- Å endre overskriften til kapittel III i yrkestransportforskriften der vi fjerner ordet «*behovsprøvd*», ettersom drosjeløyver ikke lengre er behovsprøvd. Endringen retter opp en inkurie, har ingen rettslig betydning, og vil ikke bli nærmere kommentert.

Departementet foreslår følgende endring i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) av 4. oktober 1994 nr. 918:

- Å fjerne ordet «*eventuelt*» foran bevilingsnummer, da det er påbudt å ha løyvenummeret på taklykten, jf. forslag til endring i § 28-4 nr. 12.
- Å endre ordet «*bevilingsnummer*» til «*løyvenummer*», slik at det blir i tråd med ordlyden i yrkestransportregelverket som er utgangspunktet for kravet.

Endringene i kjøretøyforskriften er rettinger av inkurier og vil ikke bli ytterligere kommentert.

## 2. Bakgrunn

### 2.1 Utvikling i næringen før 1. november 2020

Drosjemarkedet har tradisjonelt vært gjennomregulert, med få markante endringer fra 1940-tallet frem til 2020.

På 1990-tallet ble det avdekket en del saker med juks og svart økonomi i drosjenæringen. Innføringen av krav til taksameter fra 2010, og krav om at drosjesentraler fra 2013 skulle rapportere tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene har bidratt til en mer seriøs drosjenæring.

Skattemyndighetene viste til en gjennomsnittlig oppgang i rapportert inntjening i bransjen på 13 prosent fra 2012 til 2013 da plikten til tredjepartsrapportering ble innført, og at omfanget av skatteunndragelsene ble redusert etter at det ble innført krav til godkjente taksametre og tilsyn med disse.

## **2.2 Drosjereformen – endringer i tidligere regulering**

Den forrige regjeringen gjennomførte omfattende endringer i drosjereguleringen med virkning fra 1. november 2020. Bakgrunnen for endringene var bl.a. at de tidligere reglene ga aktørene begrenset rom for å tilpasse tilbudet til etterspørselen. Tilbudet i byene har ofte vært for høyt ved lav etterspørsel, og for lavt ved høy etterspørsel. I distriktene var det mange steder krevende å sikre tilbudet, herunder for grupper med særlig behov for drosjetjenester. Rapporten fra Delingsøkonomiutvalget (2017) anbefalte endringer i regelverket. ESA kom i februar 2017 med en grunnlagt uttalelse om at behovsprøvingen av drosjeløyve og sentraltilknytningsplikten var i strid med EØS-avtalen.

Omleggingen i drosjereguleringen i 2020 innebar grunnleggende endringer i mekanismene for å sikre drosjetilbudet. Fra november 2020 ble behovsprøvingen (antallsreguleringen) med tilhørende driveplikt og prinsipper for tildeling av løyve opphevet, sammen med sentraltilknytningsplikten, krav om hovedverv, taklampe og objektive krav til løyvehaver om kompetanse og økonomisk garanti. Hele landet ble ett løyvedistrikt. Løyvekategorier for selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede ble ikke videreført. Fylkeskommunenes hjemler for å stille krav til drosjevirkosomhet og sentraler ble erstattet av hjemmel for å sikre tilbudet i kontrakt om enerett, evt. kombinert med kjøp. Taksameterkravet ble gjort gjeldende for alle drosjer. De særlige reglene på drosjeområdet om maksimalpriser, pristilbud, konkurranse mellom drosjesentraler, krav til taksameter, bokføring og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene, ble videreført med enkelte tilpasninger.

Frem til 1. november 2020 var de objektive kravene for å få drosjeløyve at løyvehaver var etablert i Norge, hadde godandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig fagkompetanse. Disse kravene samsvarer med kravene som gjelder for løyve for godstransport og turvogn (buss utenfor rute). For gods- og turvogntransport følger kravene direkte av EØS-regelverket. EØS-retten har ikke sekundærregelverk for drosje. Det var et nasjonalt initiativ å gjøre disse kravene gjeldende for drosjeløyver. Bakgrunnen for justeringene i løyvekravene var bl.a. ønsket om å senke etableringsbarrierene i næringen.

Fra 1. november 2020 ble kravet om faglig kompetanse for løyvehaver opphevet, og erstattet av kompetansekrav for drosjesjåfører. Kravene til godandel, etablering i Norge og tilfredsstillende økonomisk evne ble videreført. Etablerings- og økonomikravene ble imidlertid noe justert.

Økonomikravet for drosje tilsvarte frem til 1. november 2020 kravet for gods- og turvognløyvene. Kravet innebar at løyvesøker måtte fremlegge garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap på et fastsatt beløp. Søker kunne ikke ha vesentlige forfalte men ikke betalte restanser til det offentlige eller være under konkursbehandling. Fra 1. november 2020 bortfalt garantidelen av økonomikravet for drosjeløyvehavere.

I høringsrunden forut for endringene i drosjereguleringen var det bred enighet om å innføre et kompetansekrav for drosjesjåfører som vilkår for utstedelse av kjøreseddel for drosje. De nasjonale kravene til drosjesjåfører ble dermed skjerpet ved regelendringene i 2020.

### **2.3 Utvikling i antall løyver og kontroll med drosjenæringen**

Etter regelendringene i 2020 har det vært stor økning i antall drosjeløyver. Det var per 31. mars 2022 utstedt totalt rundt 14 000 drosjeløyver. Ettersom det ikke lenger er driveplikt er det usikkert hvor mange løyver som faktisk er i drift. Før 1. november 2020 var det utstedt omtrent 8000 drosjeløyver.

Kontroll og tilsyn gjennomført de siste årene, av bl.a. Statens vegvesen (SVV), Justervesenet og Skattemyndighetene, avdekker imidlertid uregelmessigheter som tilsier at drosjebransjen fremdeles må betraktes som en risikobransje.

Statens vegvesen (SVV) kontrollerte i perioden 1. november 2020 til 28. februar 2022 totalt 698 drosjer. Det ble funnet avvik ved 389 av disse. SVV rapporterer at anslagsvis 50 til 60 av de kontrollerte kjøretøyene i perioden ikke var registrert som drosje i kjøretøyregisteret. Dette utgjør mellom 7 og 9 prosent av alle kontrollerte drosjer.

Justervesenet rapporterer at de for perioden januar til medio mars 2022 har funnet avvik ved 88 av 373 gjennomførte tilsyn, dvs. 23 prosent. Av disse skyldtes 48 at løyvehaver ikke møtte til tilsyn. Dette kan skyldes at de innkalte løyvehaverne ikke har tatt i bruk løyvene, og derfor ikke har montert taksameter. Avviket blant de 40 løyvehaverne som møtte opp, tilsvarer 10,7 prosent av alle kontrollerte taksameter. Dette indikerer en økning fra tidligere. Det er i dag registrert ca. 11 000 taksametre i Norge. Justervesenet mener det i tillegg er en del taksametre i drift i Norge som ikke er meldt til Justervesenet.

Skatteetaten har deltatt i aksjonsbaserte kontroller mot drosjenæringen og har avdekket varierende kunnskap om skatte- og avgiftsregelverket. Etaten har primært gjennomført forebyggende tiltak i form av veiledning

### **2.4 Hurdalsplattformen – oppfølging av drosjereguleringen**

Det følger av Hurdalsplattformen at regjeringen vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin.

For å følge opp dette har regjeringen utnevnt et offentlig utvalg som skal komme med forslag til helhetlig regulering på drosjeområdet. Utvalget skal, i lys av Hurdalsplattformen, foreta en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen, og utarbeide en rapport med forslag til helhetlig regulering på området som kan danne grunnlag for alminnelig høring.

Utvalget skal vurdere drosjereguleringen helhetlig, og skal bl.a. identifisere tiltak som sikrer et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, og vurdere behovet for å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt. Utvalget skal vurdere om det er behov for å stille ytterligere krav til

taksameter- og bestillingssystem for drosjer, herunder for å sikre tilstrekkelig informasjon for å fastsette skattegrunnlag og sikre GNSS-sporing i drosjer. Utvalget kan også vurdere spørsmål om bl.a. merking av drosje, prisregulering, bestemmelser om pristilbud, prisberegning, konkurranse (unntaksforskriften), skatteforvaltning og bokføring.

Forslagene i denne høringen er ikke ment å forskuttere utvalgsarbeidet, og er derfor begrenset til noen konkrete punkt som skal bidra til å sikre seriøsitet i drosjenæringen og bedre etterlevelse av regelverket.

Regjeringen har slått fast at kravet om taksameter vil bli videreført. Det er derfor ikke aktuelt å gå videre med den delen av forslaget om krav til kontrollutrustning i drosje, som ble sendt ut av forrige regjeringen, som åpner for alternativ til taksameter<sup>1</sup>. Behovet for å innføre tiltak for å sikre riktig prisberegning, riktig rapportering til skattemyndighetene og sikkerhet for passasjer og sjåfør vil bli vurdert i utvalgsarbeidet, bl.a. i lys av nevnte høring.

### **3. Behovet for regelendringer**

Det har vært mye oppmerksomhet rundt den nye drosjereguleringen, og på ulike utfordringer og mistanker om brudd på regelverket. At det har gått relativt kort tid siden reglene ble iverksatt, kombinert med tidvis svært store fall i etterspørselen etter drosjetjenester pga. pandemien, gjør at det ikke har vært mulig å foreta en tilfredsstillende evaluering av virkningen av regelendringene.

Næringen er delt i synet på de nye reglene. Den etablerte næringen har i møter gitt uttrykk for at de ønsker en reversering av regelverket, mens nye aktører i næringen er mer positive. Fylkeskommunene har i møter pekt på utfordringer med å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud under det nye regelverket, herunder til særlig sårbare grupper. Videre gir fylkeskommunene uttrykk for at de som løyvemyndighet bruker mye tid etter regelendringene på å veilede løyvesøkere om generelle regler om opprettelse av selskap mv.

Kontroller med næringen har avdekket en del avvik som gir en indikasjon på at det er behov for tiltak både for å styrke seriøsiteten i næringen og bedre etterlevelse av regelverket, jf. pkt. 2.3.

Departementet mener at det i første omgang, og uten å forskuttere utvalgsarbeidet, vil være hensiktsmessig og nødvendig å sette inn tiltak som styrker kvaliteten og seriøsiteten blant løyvehaverne og øker etterlevelsen av regelverket. Krav til fagkompetanse og økonomisk garanti for løyvehaver vil bidra til å styrke kvaliteten og seriøsiteten i næringen gjennom økt kunnskap om fastsatte krav og forsvarlig drift av drosjevirkosomhet. Samtidig er det viktig at kravene ikke er for høye, slik at de utgjør uforholdsmessige etableringshindre for aktører som ønsker å tre inn i bransjen. Departementet viser også til at trygge og gode arbeidsforhold er et viktig mål for regjeringen. Arbeidslivskriminalitet og useriøse aktører er uakseptabelt, både for arbeidstakerne og for bedrifter som følger loven.

---

<sup>1</sup> [Høring - forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje](#)



Videre mener departementet at det er viktig både for kunder og kontrollmyndigheter å kunne identifisere drosjen på avstand. At ikke alle drosjer har taklampe har gjort dette mer utfordrende. Det kan være vanskelig å identifisere drosjen ut fra merkingen på siden av bilen, ikke minst for synshemmede.

Departementet mener det er viktig for tilliten til næringen å sikre at gjeldende krav til registrering i kjøretøyregisteret og montering av taksameter etterleves. Kontroller har avdekket at mange løyvehavere ikke har registrert kjøretøyet som drosje i Kjøretøyregisteret, og har avvik ved montering av taksameter. Dette innebærer at kjøretøyene ikke automatisk blir innkalt til årlig periodisk kjøretøykontroll, og at forsikringsselskapene ikke får informasjon om at kjøretøy benyttes som drosje, slik at forsikringen kan justeres tilsvarende. Manglende periodisk kjøretøykontroll kan gå ut over trafikksikkerheten. Avvik ved taksameter kan føre til uriktig pris for forbruker, og manglende innbetaling til skattemyndighetene.

## **4. Gjeldende rett**

### **4.1 Løyvekrav**

Det følger av yrkestransportloven § 9 (1) at den som vil drive persontransport utenfor rute mot vederlag med motorvogn registrert for inntil 9 personer må ha drosjeløyve. Løyve kan tildeles den som oppfyller objektive krav til (i) etablering i Norge, (ii) godandel og (iii) tilfredsstillende økonomisk evne, jf. yrkestransportloven § 4 andre ledd bokstav a til c og yrkestransportforskriften § 4. Et løyve gjelder for transport for en motorvogn, jf. yrkestransportforskriften § 13 første ledd.

Kravet til etablering er oppfylt ved registrering i enhetsregisteret, jf. yrkestransportforskriften § 5.

Kravet til godandel er oppfylt dersom løyvehaveren eller -søkeren ikke er fratatt retten til å drive næringsvirksomhet, og ikke er ilagt straff for en alvorlig lovovertrampelse, herunder på det handelsmessige område, jf. yrkestransportforskriften § 6 andre ledd. Søknad om løyve skal vedlegges politiattest, som ikke er eldre enn tre måneder.

Økonomikravet er oppfylt dersom søkeren ikke har vesentlige, forfalte men ikke betalte gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller er under konkursbehandling, jf. yrkestransportforskriften § 7 fjerde ledd, jf. tredje ledd. Attest om restanser på skatt, avgift mv. fra kommunal skatteoppkrever og skattekontor og bekreftelse fra konkursregisteret skal vedlegges løyvesøknaden. Attestene skal ikke være eldre enn tre måneder.

Det følger av yrkestransportforskriften § 10 at dersom den som har eller søker om løyve for drosje er et selskap eller annen juridisk person må den til enhver tid daglige leder eller transportleder oppfylle kravene til godandel. I tillegg må foretaket som sådan oppfylle kravet til godandel. Hvis søkeren er et nyopprettet selskap må også den daglige lederen fylle kravet til økonomi i § 7 tredje ledd.

## 4.2 Merking av drosjer og taksameter

Det følger av yrkestransportforskriften § 48 at drosje skal merkes utvendig på begge sider med løyvenummer med skrifthøyde på minst 100 mm. Løyvenummeret skal plasseres på drosjens sidedør og være i kontrastfarge til fargen på drosjen.

Drosjen skal være utstyrt med godkjent taksameter, jf. yrkestransportforskriften § 48, andre ledd.

Det følger av taksameterforskriften § 31 at bruker av taksameter, normalt løyvehaver, er ansvarlig for at kravene til installasjon og bruk av taksameter i kapittel 5 i taksameterforskriften er oppfylt. Det fremgår av § 32 i forskriften at taksameter bare er tillatt å ta i bruk når det foreligger gyldig samsvarsvurdering og taksameteret er installert iht. § 33 i forskriften. Videre skal enten Justervesenet ha kontrollert og godkjent taksameteret i kjøretøyet og tilkoblingen til tilleggsinnretninger, eller løyvehaver må kunne dokumentere at det er rekvirert installasjonskontroll hos Justervesenet der plomberingens plassering og identitetsmerke er oppgitt.

Det er ikke tillatt å bruke et taksameter som ikke er rettmessig samsvarsmerket. Når et taksameter skifter løyvehaver skal ny løyvehaver gi melding til Justervesenet, dersom ikke skiftet utløser annen meldeplikt til Justervesenet.

## 4.3 Taklykt

Det følger av yrkestransportforskriften § 48 tredje ledd at drosjen kan ha taklykt som foran og bak har påskriften TAXI samt løyvenummer, jf. også kjøretøyforskriften § 28-4 pkt. 12.1. Dersom drosjen har taklykt må den godkjennes av Statens vegvesen.

Det fremgår av kjøretøyforskriften § 28-4 nr. 12, jf. § 28-1 nr. 4.4, at taklykt skal være svakt lysende. Lyktens kuppel skal være av materiale som avgir hvitt lys og bevillingsnummeret skal være montert i sorte typer med høyde min. 40 mm. Påskriften «TAXI» kan integreres i selskapets logo. Farge, geometrisk utforming for «TAXI», logo og typenes størrelse er valgfri. Logoet kan dekke inntil 40% av flateinnholdet av flaten den monteres på. Lykten skal ikke være større enn 400 mm lang, 200 mm høy og 150 mm bred. Lykten skal være plassert utvendig på bilens tak, symmetrisk på bilens midtlinje i lengderetningen, slik at hele lykten er synlig forfra og bakfra fra 20 meters avstand fra bilen i en synshøyde på 150 cm over bakken. Ytterligere én lykt kan benyttes dersom dette er nødvendig for å oppfylle synlighetskravet. Lykten må være så godt festet til kjøretøyet at den ikke kan falle av. Magnetisk festeordning kan godtas. Lykten skal være koplet slik at den kan tennes selv om bilens øvrige lys ikke er tent. På drosjer med taksameter skal lykten være sammenkoblet med taksameteret på en slik måte at den bare kan lyse når taksameteret er slått av. På andre drosjer skal lykten være koplet over egen bryter og sammenkoplet med kontrollampe som er godt synlig fra førerens plass og som viser når lykten lyser.

#### **4.4 Unntak og dispensasjon fra løyvekrav mv.**

Departementet kan i forskrift eller enkeltvedtak fastsette unntak fra løyvekravet for særskilte slag transporter eller motorvogner dersom det ikke er i strid med internasjonal avtale der Norge er part, jf. yrkestransportloven § 21 (1). Det ligger innenfor denne hjemmelen å gi unntak fra deler av løyvekravene.

Departementet kan delegere sin myndighet etter loven til Statens vegvesen som underordnet organ, eller til fylkeskommunen med hjemmel i yrkestransportloven § 15.

Løyvemyndigheten kan i særskilte tilfelle gi dispensasjon fra kravene i yrkestransportforskriften § 48, herunder krav til merking og taksameter

#### **4.5 Registrering i Kjøretøyregisteret**

Løyve skal dokumenteres ved førstegangsregistrering i Norge og før vedtak om omregistrering fattes. Dette innebærer at kjøretøy som benyttes som drosje skal merkes som drosje i kjøretøyregisteret, jf. forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 (bruksforskriften) §§ 2-5 (3) bokstav d og 2-29 (1) bokstav d.

#### **4.6 Løyvemyndighet, gebyr og sanksjoner**

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjeløyver, jf. yrkestransportloven § 12 (2) og yrkestransportforskriften § 3 første ledd andre setning.

For behandling av søknad om drosjeløyve skal den som søker om drosjeløyve betale et gebyr på 3 400 kroner til løyvemyndigheten som utsteder dokumentet, jf. yrkestransportforskriften § 12 sjette ledd. Det samme gjelder for utstedelse av duplikatdokument.

Løyvemyndigheten kan kalle tilbake løyver når løyvehaveren ikke fyller de kravene som er satt i forskrift og vilkår, eller ikke retter seg etter forskrifter og vilkår som gjelder for å drive virksomheten, jf. yrkestransportloven § 29 (1).

Brudd på yrkestransportloven eller forskrifter og vilkår fastsatt med hjemmel i loven kan straffes med bot, jf. yrkestransportloven § 41.

#### **4.7 Yrkeskvalifikasjoner**

Lov om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner (yrkeskvalifikasjonsloven), av 16. juni 2017 nr. 69, med tilhørende forskrift gjelder for godkjenning av yrkeskvalifikasjoner for yrkesutøvere fra andre EØS-stater og Sveits.

Formålet med loven er å legge til rette for at en yrkesutøver som er statsborger i en EØS-stat eller Sveits, kan utøve yrket sitt i Norge på lik linje med en yrkesutøver som har ervervet sine yrkeskvalifikasjoner i Norge, jf. loven § 1. Kravet om fagkompetanse for drosjeløyve stilles

formelt til foretaket, dette innebærer at drosjeløyvehaver ikke er et lovregulert yrke og yrkeskvalifikasjonsloven gjelder derfor ikke for disse.

Reglene i yrkeskvalifikasjonsloven kommer imidlertid til anvendelse på drosjesjåføryrket, se omtale i Proposisjon 70 L (2018-2019) pkt. 5.10.2.3.

#### **4.8 EØS-retten og retningslinjer fra Kommisjonen om passasjertransport med drosje eller private kjøretøy med sjåfør**

EØS-retten har ikke sekundærregelverk for drosjetransport.

Kommisjonen la 14. desember 2021 fram en ny mobilitetspakke med forslag til endringer i forordninger og direktiver, herunder en revisjon av strategien om bymobilitet. Som en del av revisjonen av strategien for bymobilitet presenterte Kommisjonen 11. februar 2022; [<sup>2</sup>Retningslinjer om passasjertransport med drosje eller private kjøretøy med sjåfør](#). Retningslinjene er ikke bindene for EU/EØS-stater.

Passasjertransport der kunden selv bestemmer tidspunkt og sted utføres vanligvis av drosjer og/eller private leiebiler med sjåfør (PHV- private hired vehicles).

Kommisjonen viser til at markedet for passasjertransport med drosje ol. har gjennomgått betydelige endringer de siste årene, særlig på grunn av teknologisk utvikling og muligheten for å bestille en tilpasset tur på nett (ride hailing), vanligvis via en smarttelefon-applikasjon. Medlemsstatene har møtt utfordringer knyttet til utvikling av politikk som tar hensyn til nye måter å drive virksomhet på, nye forretningsmodeller og nye markedsaktører.

Kommisjonen viser videre til at mens drosjetjenester og PHV tradisjonelt har vært et lokalt anliggende, har de internasjonale og EU-aspektene økt de siste årene. Internasjonale og europeiske transportfirmaer har utviklet sine aktiviteter på tvers av landegrensener og interessenter hevder at mangfoldet av ulike regler, samt innholdet i reglene, gjør det vanskelig å etablere virksomhet i en annen medlemsstat. Denne utviklingen gjenspeiles også i en del saker for EU-domstolen de senere årene.

Regler om adgang til yrket som leverandør av drosjetjenester og PHV-tjenester varierer mellom land, regioner og byer. Det samme gjelder regler for utøvelse av yrket som sjåfør. Det følger av retningslinjene at medlemsstatenes regelverk bør gi rettferdige muligheter for alle eksisterende og nye markedsaktører, og tilstrebe like konkurransevilkår mellom markedsaktørene.

Kommisjonen viser i retningslinjene til at det ikke er vedtatt spesifikke EU-tiltak (sekundærrett) på drosjeområdet, men at transporttjenester er omfattet av etableringsfriheten i artikkel 49 TEUV<sup>3</sup>, som tilsvarer EØS-avtalen artikkel 31. Bestemmelsen er til hinder for ethvert nasjonalt tiltak som er egnet til å hindre borgere i en medlemsstat i å fritt etablere seg

---

<sup>2</sup> Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV) 2022/C 62/01

<sup>3</sup> Traktaten om Den europeiske unions virkemåte

på en annen medlemsstats område. Dette betyr at enkelte regler vedtatt av medlemsstatene om drosje- og PHV-virksomhet, kan utgjøre begrensninger i etableringsfriheten. Medlemsstatene kan rettfærdiggjøre begrensninger i etableringsfriheten ut fra legitime formål (tvingende allmenne hensyn), forutsatt at begrensningene er ikke-diskriminerende, egnet for å oppnå et bestemt allment hensyn og ikke går utover det som er nødvendig for oppnå dette hensynet.

Ovennevnte innebærer at tiltak innenfor drosjeområdet må være i samsvar med de generelle prinsippene for etableringsrett, slik at eventuelle restriksjoner må være begrunnet i allmenne hensyn. Kommisjonen gir i retningslinjene eksempler på tiltak overfor løyvehavere/sjåfører/andre som etter Kommisjonens vurdering kan forsvares, og tiltak Kommisjonen anser som unødvendige og uproporsjonale. Disse vurderingene er ikke bindende for tiltakene i Norge og andre EU/EØS land, men gir en pekepinn på hva Kommisjonen mener er innenfor nasjonalt handlingsrom.

Kommisjonen nevner krav til økonomisk evne og vandel som eksempel på tiltak som statene kan iverksette, forutsatt at de er innrettet for å oppnå et legitimt formål, og ikke går lenger enn nødvendig for å oppnå dette. Slike tiltak må begrunnes konkret.

Eksempel på tiltak Kommisjonen mener vil være mer krevende å forsvare ut fra er bl.a. vilkår knyttet til antall kjøretøy, antall løyver per løyvehaver og begrensninger i adgangen til tildeling av løyver til selskap.

Kommisjonen understreker også at vilkår for drift av drosjevirkosomhet må være i tråd med reglene om fri etablering. Restriksjoner må begrunnes konkret ut fra læren om allmenne hensyn.

## **5. Regelverk i andre nordiske land**

### **5.1 Sverige**

Sverige deregulerte drosjemarkedet i 1990, noe som blant annet innebar at behovsprøvingen ble fjernet.

Taxitrafiklagen stiller krav om løyve (taxitrafikstillstand) for å drive drosjetransport, jf. taxitrafiklagen kapittel 1 § 1. Løyvet gjelder i utgangspunktet uten begrensning i tid, jf. kapittel 2 § 14.

Drosjeløyve kan tildeles den som har tilstrekkelig fagkunnskap, økonomisk evne og god vandel/skikkethet, jf. taxitrafiklagen kapittel 2 § 5.

Det følger av taxitrafiklagen kapittel 2 § 8 at fagkompetansekravet bevises gjennom å avlegge en prøve som skal vise kunnskaper i rettsregler, selskapsledelse, tekniske normer og driftsforhold, samt trafikksikkerhet.

Det følger av taxitrafiklagen kapittel 2 § 9 første ledd at hensyn til likviditet og soliditet hensyntas i vurderingen av om kravet til tilstrekkelig økonomisk evne er oppfylt. Kravet til økonomisk evne skal kontinuerlig være oppfylt. Tilsynsmyndighetene (Transportstyrelsen) kan når som helst kreve at en løyvehaver viser at han oppfyller de økonomiske kravene.

En taxiløyvehaver er forpliktet til å rapportere kjøretøyene som skal brukes i drosjetrafikk til det svenske transportbyrået. Ved innmelding av kjøretøy får drosjen tildelt gule skilt som skal brukes under kjøring. Løyvehaver skal også melde inn hvilken redovisningsentral taksameteret sender opplysninger til.

## **5.2 Danmark**

Danmark hadde inntil 1. januar 2018 relativt lik drosjeregulering som Norge hadde før 1. november 2020.

Danmark opphevet behovsprøvingen og den tilhørende driveplikten fra 1. januar 2018, med gradvis innfasing av regelverket frem mot 1. januar 2021.

Taxiloven § 3 krever tillatelse for å drive ervervsmessig persontransport med bil. Slik tillatelse kan tildeles den som oppfyller krav til egenkapital, har eierkrets innen EØS, har godkjent ansvarlig leder mv.

Ansvarlig leder skal oppfylle visse krav knyttet til bosted, vandel, økonomi, myndighetsalder mv.

Virksomheten kan dokumentere egenkapitalkravet for økonomisk evne på følgende måter:

- En erklæring om egenkapital avgitt av en statsautorisert revisor eller registrert revisor,
- Sikkerhetsstillelse i form av en garanti fra bank eller forsikringsselskap
- Virksomhetens seneste årsrapport, som er revidert eller gjennomgått av en revisor, eller
- Virksomhetens åpningsbalanse, såfremt virksomheten ennå ikke har avlagt sitt første regnskap.

Det er et krav at løyvehaver må registrere kjøretøyet på tillatelsen når den tas i bruk. Manglende innberetning av kjøretøy på utstedte tillatelser kan medføre bøtestraff.

Kjøretøy som benyttes som drosje skal ha taklykt. Taklykten skal foran ha en grønn lysende flate og ha påskrift «Taxi». Påskriften skal avgi lys av hvit eller gul farge. Taklykten må ikke blende. Taklykten må ikke kunne lyse når taksameteret er i funksjon og må være tent når taxien er ledig.

## **5.3 Finland**

Finland har tidligere hatt en lignende lovgivning som Norge med behovsprøvde løyver. Finland endret sin drosjeregulering med virkning fra 1. juli 2018.

I henhold til den nye reguleringen må den som ønsker å drive taxivirksomhet få en tillatelse utstedt av Trafikksikkerhetsverket. Tillatelse kan utstedes til både fysiske og juridiske personer.

For å få utstedt tillatelse må vedkommende person eller virksomhet ha god vandel, ikke ha vært under konkursbehandling innenfor gods- og persontransportsektoren de to siste årene, og ikke være skyldig skatter og avgifter. Vedkommende person eller virksomhet må heller ikke ha fått forbud mot å drive næringsvirksomhet. Fysiske personer må være myndige.

Ansvarlig person må ha bestått en kunnskapsprøve for faglig kompetanse innenfor taxibransjen. Det er krav om obligatorisk opplæring som omfatter kunnskap om kommersiell og økonomisk styring av et taxiselskap, lovgivning for kjøretøy og trafikk, og lovgivning om beskatning, regnskap, sysselsetting, lønn, trygd, pensjoner og forsikring.

Innehavere av drosjelisenser skal sørge for at kjøretøyene som brukes til trafikk er registrert i trafikk- og transportregisteret, der formålet med kjøretøyet skal være spesifisert.

## **6. Forslag til endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften**

### **6.1 Krav om fagkompetanse for løyvehaver**

#### 6.1.1 Forslag

*Forslag til endring i yrkestransportloven:*

Departementet foreslår å endre yrkestransportloven § 9 (1) andre setning slik at den viser til § 4 bokstav d), i tillegg til bokstav a) til c).

Endringen innebærer at den som vil drive persontransport utenfor rute mot vederlag med kjøretøy registrert for inntil 9 personer (drosjetransport) må ha tilstrekkelig faglig kompetanse.

*Forslag til endring i yrkestransportforskriften:*

Departementet foreslår å oppheve yrkestransportforskriften § 4 andre ledd, andre punktum slik at de som søker om drosjeløyve omfattes av § 4 første ledd bokstav a til d og ikke kun bokstav a til c.

Departementet foreslår et nytt andre ledd i yrkestransportforskriften § 8 der det fremgår at den som har eller søker om drosjeløyve skal ha kompetanse om:

- Arbeidslivsparter og avtaleverk
- Arbeidsmiljøloven og ferieloven
- Foretaksformer
- Ledelse og administrasjon av drosjevirksomhet
- Service og kundebehandling

- Markedsføring og formidling av drosjetjenester
- Yrkesetikk
- Opplæring av ansatte
- Moderne teknologi som hjelpemiddel
- Internkontroll
- Kjøre- og hviletidsbestemmelser
- Yrkestransportloven
- Vegtrafikkloven
- Kvalitetssikring
- Inntekter og kostnader
- Regnskap
- Investeringer
- Finansiering
- Budsjettering og kalkulering
- Skatter og avgifter
- Oppstart av virksomhet

Det fremgår av forslaget § 8 tredje ledd at Statens vegvesen fastsetter det nærmere innholdet i kravene til fagkompetanse for drosjeløyve.

Videre fremgår det av forslaget, jf. yrkestransportforskriften § 48 fjerde ledd, at kravet til fagkompetanse er oppfylt dersom den som søker om løyve kan fremlegge vitnemål for bestått drosjeløyveeksamen fra Statens vegvesen, eller oppfylder kravene i første ledd. Statens vegvesen kan godkjenne vitnemål eller kompetansebevis utstedt av offentlig myndighet i annen EØS-stat eller Sveits som bevis på tilsvarende kompetanse. Kravet til faglig kompetanse anses også å være oppfylt dersom den som søker om løyve har hatt drosjeløyve etter yrkestransportloven § 9 før 1. november 2020.

Departementet foreslår å presisere i yrkestransportforskriften § 8 femte ledd at Statens vegvesen også kan godkjenne yrkeskvalifikasjoner for drosjesjåfører fra annen EØS-stat eller Sveits, jf. yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

Departementet foreslår å endre yrkestransportforskriften § 9 slik at det fremgår at den som søker om drosjeløyve skal avlegge løyveeksamen hos Statens vegvesen.

Departementet foreslår å endre yrkestransportforskriften § 10 andre ledd slik at det fremgår at når den som har eller søker om løyve er en juridisk person, er det daglig leder eller transportleder i selskapet som skal oppfylle kravet til faglig kompetanse.

### 6.1.2 Bakgrunn

I dag følger det av yrkestransportloven § 9 (1), jf. § 4 a til c at den som vil ha drosjeløyve må oppfylle krav til etablering, vandel og økonomisk evne.



Frem til 1. november 2020 gjaldt også kravet om at den som ville ha drosjeløyve måtte ha tilstrekkelig faglig kompetanse. Kravet om fagkunnskap ble innført for drosjeløyvehavere i 2003. Departementet fastsatte, med hjemmel i tidligere § 8 andre ledd i yrkestransportforskriften, nærmere krav til faglig kompetanse i rundskriv, jf. rundskriv N-6/2017 om kompetansekrav for taxiløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede. Læreplanen for fagkompetansekravet var delt inn i to moduler:

1) Administrasjon og drift av taxibedrifter

- *Utviklingen av taxinæringen*
- *Arbeidslivsparter og avtaleverk*
- *Sentralens oppgaver*
- *Foretaksformer*
- *Sentralen – et servicesenter*
- *Taxibedriften*
- *Ledelse og administrasjon av en taxibedrift*
- *Service og kundebehandling*
- *Markedsføring*
- *Yrkesetikk*
- *Opplæring*
- *Førstehjelp*
- *Moderne teknologi som hjelpemiddel*
- *Taxisjåføren – en kunnskapskilde*
- *Arbeidsmiljøloven og ferieloven*
- *Internkontroll*
- *Kjøre- og hviletidsbestemmelser*
- *Yrkestransportloven*
- *Kvalitetssikring*
- *Vegtrafikkloven*

2) Økonomi for taxibedrifter.

- *Inntekter og kostnader*
- *Regnskap*
- *Investeringer*
- *Finansiering*
- *Budsjettering og kalkulering*
- *Skatter og avgifter*
- *Hvordan starte en bedrift*

Kravet til faglig kompetanse ble ansett å være oppfylt dersom søker/løyvehaver fremla vitnemål fra bestått eksamen, hadde drosjeløyve, hadde ledet et transportforetak sammenhengende i en periode på 10 år før 4. desember 2009, eller oppfylte kompetansekravene for gods- eller turvognløyve i yrkestransportforskriften § 8 første ledd.

Det tidligere fagkompetansekravet innebar at løyvesøker måtte avlegge en obligatorisk skriftlig eksamen med to delprøver hos Statens vegvesen. Prisen for å avlegge eksamen var 800 kroner per delprøve.

For å bestå eksamen måtte kandidaten ha kunnskaper i faget. Det var mulig å gjennomføre opplæring i form av løyvekurs hos private aktører, uten at opplæring var obligatorisk.

Departementet har fått tilbakemelding fra flere fylkeskommuner om at de, etter innføringen av de nye reglene 1. november 2020, bruker mye tid på å veilede løyvehavere om opprettelse av selskaper, registrering av selskap i Brønnøysundregistrene, og krav til drift av løyvet.

Tilbakemeldinger fra Statens vegvesen og Justervesenet, som kontrollerer og fører tilsyn med drosjenæringen, indikerer en økning i brudd på regelverket.

### 6.1.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Departementet vil sikre seriøsitet i drosjenæringen. Kravet om fagkompetanse skal sikre at drosjeløyvehavere har tilstrekkelig kunnskap for å drive drosjevirkosomhet. Kunnskap skal sikre kvalitet og seriøsitet i næringen. Departementet understreker særlig behovet for at løyvehaverne har slik kunnskap at de kan ivareta arbeidstakernes rettigheter, tilpasse tilbudet sitt til kundenes behov og følge offentligrettslige krav som f.eks., regler om skatt og avgift. Bedre kunnskap skal bidra til bedre etterlevelse av regelverket.

Konkret skal fagkompetansekravet bidra til at aktørene har grunnleggende kunnskaper innenfor blant annet økonomi, og oppstart og drift av næringsvirksomhet. Dette er gunstig for det offentlige ettersom aktørene da vil ha bedre kjennskap til offentligrettslige krav, for eksempel registrering av næringsvirksomhet i Brønnøysundregistrene og rapportering av skatteopplysninger. Fagkompetansekravet vil også sikre at løyvehaverne har en viss arbeidsgiverkompetanse, noe som vil være gunstig for ansatte sjåførere.

Departementet foreslår, i tråd med tidligere ordning, at innholdet i fagkompetansekravet blant annet skal være knyttet til opprettelse og drift av næringsvirksomhet, krav knyttet til arbeidsgiverrollen og avtaleverket rundt dette, foretaksformer, yrkesetikk, kunnskap om yrkestransport- og vegtrafikkloven. I tillegg mener departementet det er viktig at de som vil drive drosjevirkosomhet har grunnleggende økonomikunnskap knyttet til drift av drosjevirkosomheter som bl.a. budsjettering og kalkulering, regnskap, skatter og avgifter, finansiering mv. Kompetansekravet skal sikre at vi får seriøse bedrifter med god kunnskap om å drive næringsvirksomhet på en forsvarlig måte slik at offentligrettslige krav overholdes.

Departementet foreslår å ta utgangspunkt i fagkompetansekravene som fremgikk av rundskriv N-6/2017 om kompetansekrav for taxiløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede. Konkret foreslår departementet at løyvehaver skal ha kunnskap innen følgende områder:

- *Arbeidslivsparter og avtaleverk*

- *Arbeidsmiljøloven og ferieloven*
  - *Foretaksformer*
  - *Ledelse og administrasjon av drosjevirkosomhet*
  - *Service og kundebehandling*
  - *Markedsføring og formidling av drosjetjenester*
  - *Yrkesetikk*
  - *Opplæring av ansatte*
  - *Moderne teknologi som hjelpemiddel*
  - *Internkontroll*
  - *Kjøre- og hviletidsbestemmelser*
  - *Yrkestransportloven*
  - *Vegtrafikkloven*
  - *Kvalitetssikring*
- 
- *Inntekter og kostnader*
  - *Regnskap*
  - *Investeringer*
  - *Finansiering*
  - *Budsjettering og kalkulering*
  - *Skatter og avgifter*
  - *Oppstart av virksomhet*

En del av kompetansemålene i den tidligere løyveutdanningen, slik som kredittbehandling, førstehjelp og kundeservice ble videreført i det nye regelverket som trådte i kraft 1. november 2020 gjennom fagkompetansekrav til drosjesjåfører for å få utstedt kjøreseddel. Det kan være nødvendig med noe revidering og kvalitetssikring av kompetansekravene for sjåføreksamen slik at kompetansekravene for sjåfør og løyvehaver ses i sammenheng

Det følger av forslaget til § 8 at kravet om fagkompetanse er oppfylt (i) når den som søker om eller har løyve fremlegger bestått vitnemål fra Statens vegvesen. Kravet om fagkompetanse er også oppfylt (ii) når kravene i § 8 første ledd er oppfylt, dvs. når den som søker om eller har løyve oppfyller kompetansekravet for fellesskapsløyve for gods- eller turvogn. Her vil kompetansebevis fra annen EØS-stat iht. forordning 1071/2009 om adgang til yrket i vegtransport være godkjent dokumentasjon.

Videre følger det av forslaget at (iii) Statens vegvesen kan godkjenne vitnemål eller kompetansebevis utstedt av offentlig myndighet i annen EØS-stat eller Sveits som bevis på tilsvarende kompetanse. Statens vegvesen som ansvarlig for drosjeløyveeksamen, må da vurdere om kompetanse fra annen EØS-stat er tilstrekkelig bevis på at fagkompetansekravet er oppfylt. Departementet viser i denne sammenheng til at kravet om fagkompetanse for drosjeløyve formelt stilles til foretaket. Dette innebærer at drosjeløyvehaver ikke er et lovregulert yrke og at yrkeskvalifikasjonsloven derfor ikke gjelder for disse. Bestemmelsen om at Statens vegvesen kan godkjenne vitnemål eller kompetansebevis fra annen EØS-stat eller Sveits som viser tilsvarende kompetanse, skal motvirke at kravet om kompetanse bidrar til diskriminering.

Kravet om fagkompetanse er også oppfylt (iv) for løyvehavere/-søker som hadde drosjeløyve før 1. november 2020. Løyvehaver som har drosjeløyve utstedt før 1. november 2020 som fortsatt er gyldig når endringene trer i kraft må ikke avlegge ny drosjeløyveeksamen. Også løyvehaver som har hatt drosjeløyve før 1. november 2020, men har levert inn løyvet, anses å oppfylle kompetansekravet ved søknad om nytt løyve. For disse løyvehaverne vil dokumentasjon for tidligere drosjeløyve eller gjennomført løyveeksamen være bevis for at fagkompetansekravet er oppfylt.

Krav om fagkompetanse stilles formelt til foretaket. Det er daglig leder eller en utnevnt transportleder som må oppfylle kravet om fagkompetanse i foretaket.

Departementet viste i Proposisjon 70 L (2018-1019) til at drosjesjåfører vil falle inn under yrkeskvalifikasjonsloven, og at departementet på den bakgrunn må utpeke en godkjenningmyndighet som skal vurdere yrkeskvalifikasjonene føreren har fra annen EØS-stat eller Sveits. Departementet viste til at det er naturlig at en slik godkjenningmyndighet legges til Statens vegvesen. Departementet mener det vil være naturlig at det fremgår av yrkestransportforskriften at Statens vegvesen kan godkjenne yrkeskvalifikasjoner for drosjesjåfører fra annen EØS-stat eller Sveits, og foreslår å presisere dette i § 8 femte ledd.

Departementet foreslår at Statens vegvesen, som eneste instans, tilbyr og gjennomfører eksamen for drosjeløyvehavere. Dette var også praksis før 1. november 2020.

Departementet foreslår at kandidaten skal betale gebyr til Statens vegvesen for å avlegge drosjeløyveeksamen og for utstedelse av kompetansebevis/vitnemål. Departementet foreslår at gebyrene settes til henholdsvis 1 020 kroner for drosjeløyveeksamen dersom betalingen gjøres på forhånd på nett og 1 080 kroner dersom betaling gjøres ved oppmøte på trafikkstasjonen. Videre foreslår departementet at gebyr for utstedelse av kompetansebevis settes til 90 kroner.

Departementet mener krav om fagkompetanse er egnet og nødvendig for å sikre at løyvehaver har tilstrekkelig kunnskap om forhold som skal bidra til et godt tilbud til kunder, gode arbeidsforhold for ansatte sjåfører og at offentligrettslige krav, herunder til skatt og avgift, er oppfylt.

Kravet om fagkompetanse anses ikke å være uforholdsmessig tyngende for løyvehaver eller gå lenger enn det som er nødvendig for å nå målet om at drosjeløyvehavere skal være seriøse aktører med kjennskap til gjeldende regler for å drive drosjevirkksomhet.

Departementet legger til grunn at kravet er hensiktsmessig både for små og store aktører. Alle som har drosjeløyve bør ha en viss minstekunnskap om kundebehandling, opprettelse og drift av selskap, arbeidstakeres rettigheter og offentligrettslige krav og regler. Det er departementets vurdering at innholdet i kravet er lagt på et rimelig nivå, som skal sikre kunnskap hos løyvehaver uten å være et uforholdsmessig etableringshinder. Departementet viser til at innholdet i fagkompetansekravet for drosjeløyvehavere, som tidligere, er mindre omfattende enn fagkompetansekravet for turvognløyver.

## 6.2 Krav om at løyvehaver må stille løyvegaranti

### 6.2.1 Forslag

Departementet foreslår å endre yrkestransportforskriften § 7 første ledd ved å tilføye ordet «ett løyve» istedenfor «løyve for godstransport eller turvognløyve» slik at alle løyvehavere, også de som har eller søker om drosjeløyve, må oppfylle kravet til garanti<sup>4</sup>.

Videre foreslår departementet å oppheve yrkestransportforskriften § 7 fjerde ledd som lyder: «*For søker om drosjeløyve gjelder kun kravet i tredje ledd*». Dette medfører at den som har eller søker om drosjeløyve må fremlegge en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap på en kroneverdi tilsvarende 9000 euro og for påfølgende løyver en kroneverdi tilsvarende 5000 euro.

### 6.2.2 Bakgrunn

Fram til 1. november 2020 måtte drosjeløyvehavere fremlegge en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap på en kroneverdi tilsvarende 9000 euro for det første løyvet og deretter en garantierklæring tilsvarende en kroneverdi på 5000 euro for påfølgende løyver. Garantierklæring kom i tillegg til kravet om at løyvesøker/løyvehaver ikke skulle ha vesentlige forfalte restanser til det offentlige eller være under konkursbehandling, som en del av vurderingen av om løyvehaver hadde tilfredsstillende økonomisk evne. Dette kravet kom inn i den da nye yrkestransportforskriften av 26. mars 2003. I henhold til daværende § 7 tredje ledd fikk drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemmede som var tildelt før ikrafttreden av denne forskriften, gjelde på gitte vilkår, likevel slik at kravet til økonomi (garanti) i første ledd skulle oppfylles senest to år etter forskriftens ikrafttreden, altså innen 1. april 2005.

Kravet om garantierklæring gjelder i dag for turvognløyver og godstransportløyver. Kravet ble opprinnelig utledet av direktiv 96/26/EF, som ble videreført i gjeldende forordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF, artikkel 3, jf. artikkel 7. Kravene er satt for å sikre at transportforetakene har et minstemål av økonomisk evne, slik at de kan sikre at foretaket etableres og forvaltes på en tilfredsstillende måte.

For drosjeløyver ble kravet til garantierklæring fjernet i forbindelse med drosjereformen.

Kravet om økonomisk evne er i dag ikke oppfylt dersom søkeren har vesentlige, forfalte men ikke betalte gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller er under konkursbehandling. Søknaden skal vedlegges attest om restanser på skatt, avgift mv. fra kommunal skatteoppkrever og skattekontor og bekreftelse fra konkursregisteret.

Slik kravet til økonomisk evne er utformet i dag blir løyvehavers økonomi som hovedregel bare vurdert på det tidspunktet vedkommende søker om løyve. Kravet gir ingen sikkerhet for

---

<sup>4</sup> § 7 første ledd foreslås endret i forbindelse med endringer knyttet til innføringen av forordning (EU) 2020/1055 i norsk rett. Endelig utforming av bestemmelsen sees i sammenheng med denne endringen.

at løyvehaver løpende har en slik økonomi at vedkommende kan stå ved sine forpliktelser. Etter at kravet om garantierklæring falt bort har det vist seg at det er vanskelig for løyvemyndighetene å kontrollere at drosjeløyvehaver løpende har tilstrekkelig økonomisk evne. I tillegg har tredjepart dårligere sikkerhet for å få dekket utestående krav hos løyvehaver når det ikke gjelder krav om løyvegaranti.

### 6.2.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Kravet til tilfredsstillende økonomisk evne skal sikre at løyvehaver har økonomi til å stå ved sine forpliktelser, og på den måten bidra til en seriøs drosjenæring.

Forslaget om å gjeninnføre garantikravet som et delkrav til kravet om økonomisk evne, skal særlig bidra til å sikre kontinuitet i løyvehavers økonomiske evne, dvs. at løyvehavers økonomi er tilfredsstillende over tid. I tillegg skal kravet om løyvegaranti bidra til å sikre dekning for krav tredjepart har utestående hos løyvehaver.

At løyvehaver har kontinuerlig tilfredsstillende økonomisk evne skal motvirke bortfall av transporttilbud på kort varsel som følge av dårlig økonomi hos løyvehaver. Dette er bl.a. viktig for enkeltkunder i områder hvor det ikke er alternative transporttilbud. Også i tilfeller der løyvehaver har kontrakt om transport av særlig sårbare grupper, som skoleelever og pasienter, er det viktig at vedkommende kan stå ved forpliktelsene over tid.

Kravet til garantistillelse innebærer i praksis at løyvehaver må ha en garanti fra bank eller forsikringsselskap, der garantisten utfører en kredittvurdering av løyvehaver. Gjennom kredittvurderingen har garantisten vurdert at løyvehaver har nødvendig økonomisk kapasitet til å drive drosjevirkosomhet. En slik garanti har normalt en kostnad i form av etableringsgebyr og en løpende provisjon. Garantien er ment å sikre at løyvehaver har et minimum av økonomiske midler i forbindelse med drosjevirkosomheten. Garantien kan dekke krav som oppstår i forbindelse med utøvelse av drosjevirkosomheten, for eksempel utestående lønn hos ansatte sjåførere, verkstedregninger, avgifter mv.

En garanti fra bank eller forsikringsselskap vil, med utgangspunkt i garantisummen som gjelder for øvrige løyvetyper, koste løyvehaver mellom 1500 og 3000 kr per løyve i løpet av et år, avhengig av løyvehavers kredittvurdering.

Generelt vektlegger departementet at terskelen for å etablere seg i næringen ikke skal være høyere enn nødvendig. Løyvehavere kan i noen tilfeller ha en egeninteresse i å tilføre og opprettholde en forsvarlig egenkapital. Det er likevel vanskelig for løyvemyndighetene å kontrollere at vedkommende har god økonomisk evne når løyvet først er tildelt. Ved å innføre krav til garanti, vil løyvemyndigheten få melding dersom noen tar utlegg i garantien. Løyvehaver får en tidsfrist for å gjenopprette garantien, ellers vil løyvet tilbakekalles. Fordelen med et slikt system er at løyvemyndighetene får tidlig kunnskap om at løyvehaver kan være i økonomiske vanskeligheter.

Departementet foreslår at garantisummen for drosjeløyver, som tidligere, skal være den samme som for godstransport- og turvognløyver. I utgangspunktet mener departementet at hhv. 9000 euro og 5000 euro, dvs. ca. 90.000 kroner og 50 000 kroner, er en forholdsmessig

sum for løyvegarantien. Garantien skal kunne dekke for eksempel utestående lønn, skatt mv. I tillegg er kostnadene ved garantien lav. Departementet har vurdert om garantisummen skal settes noe lavere for drosjeløyver, med utgangspunkt i at investeringer i kjøretøy er mindre for drosjeløyver enn for godstransport- og turvognløyver. Departementet har blant annet sett hen til forordning (EU) 2020/1055 som endrer forordning (EU) 1071/2009, hvor garantisummen for varebiler (kjøretøy mellom 2500 kg og 3500 kg) i internasjonal transport er 1800 euro for første løyve og 900 euro for påfølgende løyver. Kostnadene for kjøp av drosjer ligger nærmere opp til kostnadene ved kjøp av varebiler enn store godstransportkjøretøy og busser. Dette er et argument for å sette garantisummen for drosjeløyver lavere enn for de øvrige løyvene. På bakgrunn av den lave kostnaden ved garantien, mener departementet ikke det er grunnlag for å sette en lavere garantisum for drosjeløyver enn for gods- og turvognløyver.

Det er departementets vurdering at garantierklæringen er et egnet virkemiddel for å sikre kontinuitet i løyvehavers økonomiske evne, og for å gi løyvemyndigheten forvarsel når det er risiko for at kravet ikke lenger er oppfylt. Garantien er også egnet til å sikre en viss dekning for utestående krav mot løyvehavere, som f.eks. lønn, verkstedsregninger, skatt og avgift.

Departementet mener at kravet om garantierklæring er forholdsmessig vurdert opp mot hensynene til å sikre kontinuitet i løyvehavers økonomisk evne, og en viss mulighet for dekning for tredjeparter. I denne sammenheng har departementet vurdert om de aktuelle hensynene kan ivaretas på mindre inngripende måter.

Et alternativ til kravet om løyvegaranti kan være at løyvehaver på grunnlag av årsregnskap, som skal være godkjent av revisor eller en behørig akkreditert person, må vise at det hvert år har til sin disposisjon kapital eller reserver som samlet beløper seg til minst 9 000 euro når bare ett kjøretøy benyttes, og 5 000 euro for hvert ytterligere kjøretøy som benyttes. Dette er et alternativ som følger av forordning 1071/2009 art. 7 nr. 1 for gods- og turvognløyver.

Et annet alternativ kan være at løyvehaver hvert år må legge fram en oppdatert skattemelding. Skattemeldingen knytter seg til utestående offentlige krav og vil ikke gi like god informasjon som ved at det tas utlegg i en garanti.

Det er departementets vurdering at en garanti i utgangspunktet vil gi bedre sikkerhet for kreditorer enn innsending av årsregnskap. For de fleste løyvehavere vil det også være mindre kostnadskrevenende å stille garanti enn å få årsregnskapet godkjent av revisor. I tillegg er garantien i transportnæringen en innarbeidet måte å dokumentere økonomisk evne på.

Totalt vurderer departementet kravet om løyvegaranti som et lite inngripende tiltak overfor løyvehaver, og mener at kravet er forholdsmessig ut fra målet det skal ivareta. Departementet legger vekt på at kostnaden for løyvehaver ved å tegne en garantierklæring fra bank eller forsikringselskap, er lav. Å betale mellom 1500 og 3000 kr i året for å sikre at løyvehaver har tilfredsstillende økonomisk evne, er en liten kostnad for løyvehaver, men gir en stor gevinst for det offentlige.

## 6.3 Dispensasjonsadgang

### 6.3.1 Dispensasjon for krav om fagkompetanse

#### 6.3.1.1 Forslag

Departementet foreslår, med hjemmel i yrkestransportloven §§ 15, jf. 21, å delegere til løyvemyndigheten å gi dispensasjon fra kravet om fagkompetanse i særskilte tilfelle, når transporten ikke er i direkte konkurranse med ordinær drosjetransport.

Departementet foreslår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon når transportvirksomheten er en underordnet del av annen virksomhet som løyvehaver utfører, og transporten ikke er i direkte konkurranse med drosje- eller turvognvirksomhet. Dispensasjon kan gis for inntil 3 år av gangen.

Departementet foreslår også at kjøretøyets registreringsnummer skal fremgå av dispensasjonsvedtaket, og at dispensasjonsvedtaket skal være tilgjengelig i kjøretøyet.

Departementet foreslår å fastsette delegasjonen i ny § 48 d i yrkestransportforskriften.

#### 6.3.1.2 Bakgrunn

Frem til 1. november 2020 hadde departementet delegert til fylkeskommunen å gi løyvefritak for småskala turistvirksomhet og Inn-på-tunet virksomhet.

«Småskala turistvirksomhet» er i denne sammenhengen betegnelsen på turistvirksomhet som drives av små foretak, hvor transport med personbil er en nødvendig, men underordnet del, av tilbudet. Typiske eksempel er virksomheter som tilbyr hundekjøring eller viser frem nordlys på steder med lite annet lys, og transporterer kundene til og fra aktiviteten i egen bil.

«Inn på tunet» er betegnelsen på velferdstjenester hvor en gård er arena for tjenester innen utdanning, arbeid, helse og omsorg. Gårdene har tilbud innen bl.a. psykisk helse, rus, demens og integreringstiltak. De fleste brukere av tilbudet er avhengig av transport for å komme til og fra gården. Det er vanlig at den enkelte gårdbruker får ansvaret for transport av brukere til og fra gården.

Løyvefritak etter tidligere ordning var først og fremst nødvendig pga. behovsprøvingen av løyver, men også delvis pga. kompetansekravet.

Delegasjonen og vilkår for å gi løyvefritak fulgte av rundskriv N-7/2017 - dispensasjon etter yrkestransportloven § 21 – løyvefritak for småskala turistvirksomhet, og rundskriv N-8/2017 – dispensasjon etter yrkestransportloven § 21 – løyvefritak for transport knyttet til Inn på tunet-ordningen. For å innvilge løyvefritak måtte fylkeskommunene foreta et skjønnsvurdering av om tjenesten kunne utføres av eksisterende løyvehavere, og vurdere konkurranseflaten både mot drosje og turvogn. Fritak kunne gis for 3 år av gangen. For småskala turistvirksomhet kunne fritak gis for maksimalt 5 kjøretøy, og for Inn på tunet virksomhet for maksimalt 3 kjøretøy.

Det fulgte av rundskrivene at den som fikk fritak måtte oppfylle de objektive kravene til vandel og økonomisk evne, og at fører måtte ha kjøreseddel. Det var ikke stilt krav om



fagkompetanse. Løyvefritak kunne kun gis for transport av egne kunder/brukere til og fra den konkrete aktiviteten/gården, og transporten måtte være en underordnet tilleggsytelse.

#### 6.3.1.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Departementet mener det i visse tilfelle kan være behov for å gi dispensasjon for kravet om fagkompetanse ved tildeling av løyve til søkere som utfører avgrenset transport som en underordnet del av annen virksomhet. Adgangen bør være begrenset.

Dispensasjon bør kun gis når transporten er en underordnet del av annen virksomhet som søkeren utfører. Dispensasjonen bør vurderes ut fra konkurranseflaten mot drosje og turvogn.

Departementet mener søknad om dispensasjon bør avgjøres konkret, og at fylkeskommunen har best forutsetninger for å vurdere søknaden ut fra lokale forhold. Dispensasjon bør ikke gis for mer enn 3 år før saken underlegges en ny konkret vurdering ved en evt. ny søknad.

Øvrige krav for løyve og drosjevirkosomhet må være oppfylt, herunder krav til vandel og at fører må ha kjøreseddel.

Det følger av forslaget at kjøretøyets registreringsnummer skal fremgå av dispensasjonsvedtaket. Dispensasjonsvedtaket skal være tilgjengelig i kjøretøyet.

Departementet foreslår å ikke begrense antall kjøretøy en løyvehaver som får dispensasjon fra fagkompetansekravet kan ha. Om løyvehaver har mange kjøretøy kan det imidlertid tale mot å gi fritak fra kompetansekravet.

I utgangspunktet mener departementet at det fortsatt, ut fra en konkret vurdering, bør kunne gis dispensasjon fra kompetansekravet for Inn på tunet aktører som faller inn under vurderingen i forslaget. For småskala turistvirksomhet bør terskelen for å innvilge dispensasjon for kompetansekravet være høy.

Departementet vil fortløpende vurdere om det er behov for nærmere retningslinjer for delegasjonen.

Med bakgrunn i den lave kostnaden ved å stille løyvegaranti, mener departementet det i svært liten grad vil være behov for å gi unntak fra kravet om garanti. Departementet legger derfor ikke opp til at dispensasjonsadgangen skal omfatte garantikravet.

### **6.3.2 Dispensasjon fra kravet om loggføring**

#### 6.3.2.1 Forslag

Departementet foreslår, med hjemmel i yrkestransportloven § 9 (3) siste setning, jf. § 35, at løyvemyndigheten i særskilte tilfeller kan gi fritak fra krav om loggføring.

Departementet foreslår å ta bestemmelsen inn i ny § 48e i yrkestransportforskriften.

### 6.3.2.2 Bakgrunn

Det følger av yrkestransportloven § 9 (3) at den som har drosjeløyve skal loggføre hver drosjetur. Departementet kan gi nærmere regler om loggføring i forskrift, se også yrkestransportloven § 35.

I praksis skjer loggføring som regel ved bruk av taksameter. For kjøretøy som har fått unntak fra taksameterkravet etter yrkestransportforskriften § 48 vil det være vanskelig å oppfylle loggføringskravet.

Forslag til hjemmel for å gi slikt fritak var en del av høring om krav til kontrollutrustning i drosje av 24. september 2021, som departementet ikke har gått videre med.

### 6.3.2 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Departementet mener det kan være behov for å gi dispensasjon fra loggføringskravet ifm. med fritak for kravet om taksameter.

Dispensasjonsadgangen skal være snever, og løyvemyndigheten må vurdere risikoen ved at sporingsdata ikke vil være tilgjengelig i etterkant av turen.

## **6.4 Gebyr for utstedelse av drosjeløyve**

### 6.4.1 Forslag

Departementet foreslår å øke gebyret for utstedelse av drosjeløyve i yrkestransportforskriften § 12 fra 3 400 kroner til 3 700 kroner.

### 6.4.2 Bakgrunn og begrunnelse for forslaget

Endringsforslagene i denne høringen vil medføre noe økt administrasjon for fylkeskommunene, jf. pkt. 10.1.

Gebyret for drosjeløyver var tidligere det samme som for turvogn- og godstransportløyver. Gebyret for drosjeløyver har ikke blitt endret på flere år. Etersom endringene innebærer at fylkeskommunene igjen skal vurdere tilsvarende krav som for turvogn- og godstransportløyver, mener departementet at det er rimelig om gebyret økes til 3 700 kroner, så det tilsvarer gebyret for de øvrige løyvene.

## **6.5 Krav om at alle drosjer skal ha taklampe**

### 6.5.1 Forslag

Departementet foreslår å endre yrkestransportforskriften § 48 tredje ledd, slik at drosje skal ha taklykt av type som er godkjent av Statens vegvesen, og som foran og bak har påskriften TAXI og løyvenummer.

Endringen innebærer at takskilt går fra å være frivillig til å bli obligatorisk for alle drosjer. Forslaget innebærer ingen endringer i utforming og godkjenning av takskilt.

### 6.5.2 Bakgrunn

Krav om taklykt for alle drosjer gjaldt frem til 1. november 2020. Kravet ble fjernet som ledd i endringene i drosjereformen, som bl.a. tok sikte på å gi næringen større fleksibilitet i utformingen av drosjetilbudet.

De tekniske kravene til taklykt fremgår av kjøretøysforskriften § 28-4 nr. 12, jf. pkt. 4.3. Taklykt bidrar til å identifisere drosjer. Dette er viktig for kunder, herunder personer med nedsatt funksjonsevne som er særlig avhengig av drosje, og for kontrollmyndighetene. Kravet i gjeldende rett om at drosjer skal være tydelig merket utvendig på begge sider med løyvenummer på minst 100 mm i kontrastfarge til drosjen, er ikke alltid tilstrekkelig til identifisering av drosjer.

Kundenes behov for å kunne identifisere drosjer visuelt knytter seg særlig til tilfeller der det er aktuelt å praie drosje på gaten.

Kunder benytter seg i økende grad av muligheten for å bestille drosje via app, også når de ønsker drosje umiddelbart – i tilfeller hvor man tradisjonelt har måttet finne en drosjeholdeplass eller praie en ledig drosje på gaten.

En utredning Oslo Economics har gjort på vegne av Samferdselsdepartementet viser imidlertid at gruppen av ikke-digitale brukere fortsatt er stor<sup>5</sup>. Gruppen omfatter både personer som ikke kan, og personer som ikke vil, bestille tjenester digitalt. I denne gruppen er det blant annet mange eldre, som har særlig behov for drosje.

Kravet om utvendig merking bidrar i en viss grad til at kunder og kontrollmyndigheter kan identifisere drosjer. Identifiseringen forutsetter imidlertid at kunden eller kontrollmyndighetene ser drosjen fra siden, fra en vinkel som gjør merkingen tydelig. Sidemerkingen bidrar ikke til at kunder kan se om drosjen er tilgjengelig for oppdrag.

### 6.5.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Krav om taklykt skal bidra til at det blir enklere for kunder å identifisere drosjer. Kravet vil sikre at alle kundegrupper får mest mulig lik tilgang til drosjetjenester. I tillegg skal taklampe bidra til at kundene kan se om drosjen er ledig eller ikke. Krav om taklampe på alle drosjer vil også bidra til at kontrollmyndighetene lettere kan identifisere drosjer for kontroll – også når de ikke står på holdeplass.

Departementet mener det er viktig å sikre lik tilgang til drosjetjenester for alle kunder. Bruk av taklampe, som tydelig viser om drosjen er ledig, vil gjøre det lettere for alle kunder å identifisere drosjer. Tiltaket er viktig, ikke minst for svaksynte, som har utfordringer med å identifisere drosjen via merking på sidedørene, og for alle som har utfordringer med å benytte digitale applikasjoner.

Det følger av kjøretøysforskriften at hele taklampe skal være synlig forfra og bakfra fra 20 meters avstand fra bilen. Taklykten skal være sammenkoblet med taksameteret på en slik måte at den bare kan lyse når taksameteret er slått av. Dette gjør taklampe synlig i

---

<sup>5</sup> [Alternativ kontrollutrustning og konsekvenser for ikke-digitale kunder](#)

betydelig større grad enn sidemerkingen. I tillegg til at lyset i taklampe viser om drosjen er ledig eller ikke.

At alle drosjer har taklampe vil gi kunder større mulighet for å få tak i drosje, uten å måtte ringe eller gå til nærmeste drosjeholdeplass. Dette vil bedre tilgangen til drosje for kunder, som har utfordringer med å gå, og er ofte enklere enn å lete opp telefonnummer til drosje. For kontroll av drosje på vei må kontrollmyndighetene kunne identifisere drosjen. Også for kontrollmyndighetene vil det være lettere å få øye på drosjer med taklampe enn kun sidemerking. Krav om taklykt vil bidra til at det blir enklere for kontrollmyndighetene å utføre kontroll av drosjer utenom drosjeholdeplasser.

Departementet mener at krav om taklykt er viktig for å sikre at kontrollmyndighetene kan kontrollere alle typer drosjevirkosomhet. Flere av de nye drosjetilbudene som har vokst frem baserer seg i hovedsak på formidling av turer via app, og benytter ikke, eller bare i liten grad drosjeholdeplasser. Krav om taklampe vil bidra til at disse drosjene i større grad blir gjenstand for kontroll.

Kontroll bidrar til å fange opp feil og mangler, og sørge for at de blir rettet. Muligheten for å bli underlagt kontroll vil også ha en preventiv effekt på etterlevelsen av regelverket. Departementet mener kravet om taklykt er nødvendig for å sikre at alle kundegrupper har mest mulig lik tilgang til drosjetjenester, og for at kontrollmyndighetene i størst mulig grad skal kunne identifisere alle typer drosjetjenester i kontroll.

Kostnaden ved anskaffelse av taklampe for drosje ligger normalt, etter det departementet får opplyst, på mellom 1 000 og 2 500 kroner. Det er ikke driftskostnader av betydning knyttet til bruk av taklampe. Departementet mener kravet om taklykt, ut fra kostnaden, er et forholdsmessig tiltak for å bidra til nødvendig identifisering av drosjen.

Løyvemyndigheten kan, iht. yrkestransportforskriften § 48 siste ledd, i særskilte tilfelle gi dispensasjon fra krav om taklykt. Departementet legger til grunn at løyvemyndigheten ikke innvilger slik dispensasjon for aktører som utfører ordinær drosjetransport. Dispensasjon skal kun innvilges i særskilte tilfelle, som f.eks. for særlig eksklusive kjøretøy i det tidligere selskapsvognsegmentet eller transport som utføres i svært begrenset omfang. Løyvemyndigheten må vurdere søknader om dispensasjon konkret, ut fra de lokale forholdene, og bør forsikre seg om at virksomheten til de som får dispensasjon ikke er i direkte konkurranse med ordinær drosjevirkosomhet.

## **6.6 Krav om registrering av drosje i kjøretøyregisteret**

### 6.6.1 Forslag

Departementet foreslår i nytt sjettedde ledd i yrkestransportforskriften § 48 å stille krav om at løyvehaver skal benytte kjøretøy som er registrert som drosje i kjøretøyregisteret.

### 6.6.2 Bakgrunn

I forskrift om bruk av kjøretøy §§ 2-5 og 2-29 framgår det at kjøretøy skal registreres i Kjøretøyregisteret som drosje.

### 6.6.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Departementet foreslår at løyvehaver pålegges å bruke drosje som er registrert som drosje i Kjøretøyregisteret. Dette vil legge et tydelig ansvar på løyvehaver for å bruke en drosje som er riktig registrert i registeret. I bruksforskriften er ansvaret for registreringen lagt til eier, men det er viktig å sikre at løyvehaver er ansvarlig for å sørge for at vilkårene for å drive drosjevirkosomhet er oppfylt.

Registrering som drosje i Kjøretøyregisteret er viktig for å sikre at drosjen blir innkalt til periodisk kjøretøykontroll årlig, og vil dermed bidra til bedre trafikksikkerhet. I tillegg kan kravet bidra til å sikre riktig forsikring for kjøretøy som brukes som drosje ved at forsikringsselskapene får riktig informasjon for å beregne forsikringen. I tillegg vil et krav i yrkestransportforskriften knytte manglende registrering i kjøretøyregisteret til tilbakekallsretten i yrkestransportloven § 29.

Kravet til registrering ligger allerede i regelverket. En presisering av at løyvehaver er ansvarlig for å *bruke* kjøretøy som er registrert som drosje, vil ikke medføre ytterligere økonomiske eller administrative konsekvenser. Imidlertid vil bestemmelsen gi løyvemyndigheten hjemmel for å ta uriktig registrering i Kjøretøyregisteret med i vurderingen av om løyvet skal tilbakekalles.

## **6.7 Krav om at løyvehaver skal dokumentere at visse driftsvilkår er oppfylt**

### 6.7.1 Forslag

Departementet foreslår at løyvehaver, før oppstart av drosjevirkosomhet, skal dokumentere for løyvemyndigheten at kjøretøy som skal benyttes i virkosomheten er registrert som drosje i kjøretøyregisteret, og at godkjent taksameter er montert, se forslag til ny § 48 c i yrkestransportforskriften.

### 6.7.2 Bakgrunn

Kjøretøy som benyttes i drosjevirkosomhet kjører normalt betydelig flere kilometer i året enn tilsvarende kjøretøy som ikke benyttes i næring. Dette fører til mer slitasje, og potensiale for flere skader.

Registrering som drosje i kjøretøyregisteret sikrer at drosjene blir innkalt til årlig periodisk kjøretøykontroll, mot normalt annet hvert år for privatbiler. Hyppigere periodisk kjøretøykontroll bidrar til bedre trafikksikkerhet ved at mangler avdekkes tidligere.

Forsikringsselskapene benytter informasjon fra kjøretøyregisteret for riktig beregning av forsikring. Forsikringssummen er betydelig høyere for drosjer enn for tilsvarende kjøretøy registrert som privatbil. Forsikring for en drosje kan, etter det departementet kjenner til, ligge

på 50 – 60 000 kroner i året, mot eksempelvis 20 000 for tilsvarende privatbil. Forsikringspris er avhengig av flere variabler.

Registrering som drosje i kjøretøyregisteret er ikke en garanti for riktig forsikring, men gir forsikringsselskapene tilgang til riktige opplysninger for fastsettelse av forsikring uavhengig av om løyveholder gir riktig informasjon.

Alle drosjer skal ha taksameter. Taksameter bidrar bl.a. til at kunden betaler riktig pris for drosjeturen, og til at skattemyndighetene kan kontrollere opplysninger om inntjening i drosjevirkosomhet som grunnlag for riktig skatteberegning.

Løyveholderne som ikke registrerer kjøretøy som drosje i kjøretøyregisteret sparer urettmessig utgifter til hyppigere periodisk kjøretøykontroll og ofte også drosjeforsikring. Tilsvarende får løyveholderne som ikke benytter taksameter urettmessig lavere kostnader enn andre løyveholderne. Dette bidrar til ulike konkurransevilkår.

Det er tatt ut et betydelig antall nye løyver etter opphevingen av antallsreguleringen 1. november 2020. Som følge av at det ikke lenger er driveplikt for drosjeløyver, har løyvemyndighetene ikke full oversikt over hvor mange av de utstedte løyvener som er i drift. Det er ikke usannsynlig at en viss andel av løyvener ikke er i bruk. For fylkeskommunene kan det gi utfordringer med å vurdere det faktiske tilbudet til kundene, og behovet for å sette inn tiltak for å forbedre dette i visse områder.

Statens vegvesen har, i samarbeid med andre kontrollmyndigheter gjennomført flere større drosjekontroller etter regelendringene i november 2020. De fleste av disse er gjennomført fra høsten 2021 og frem til nå.

Kontrollene avdekket bl.a. en del brudd på bestemmelsene om at kjøretøy som benyttes som drosje skal være registrert som drosje i kjøretøyregisteret. Det ble også avdekket at taksameter ikke er installert i samsvar med reglene i taksameterforskriften.

SVV oppgir at anslagsvis 7 – 9 prosent av alle kontrollerte drosjer etter 1. november 2020 ikke var registrert som drosje i kjøretøyregisteret. Justervesenet oppgir brudd på reglene i taksameterforskriften på 10,7 prosent av alle kontrollerte taksameter, se nærmere pkt. 2.3.

### 6.7.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Dokumentasjonskravet skal bidra til bedre etterlevelse og økt kontroll med at vilkår som allerede gjelder for å drive drosjevirkosomhet faktisk blir oppfylt.

Kravet skal bidra til at flere drosjer faktisk blir registrert i kjøretøyregisteret og har installert godkjent taksameter. Dette vil bidra til økt trafikksikkerhet, riktig pris for forbruker, riktig informasjon til skattemyndighetene og forsikringsselskapene og like konkurransevilkår. Etter forslaget til ny § 48 c er det løyveholder som er ansvarlig for å dokumentere at de aktuelle kravene er oppfylt. Dokumentasjonen skal sendes til løyvemyndigheten, dvs. fylkeskommunen som har utstedt løyvet.

Departementet legger til grunn at løyvehaver enkelt kan dokumentere at kjøretøyet er registrert som drosje i kjøretøyregisteret ved å sende løyvemyndigheten kopi av vognkortet. At kjøretøyet er registret som drosje fremgår av merknad om bruk av kjøretøy i vognkortet. Løyvehaver kan dokumentere at godkjent taksameter er installert ved at kopi av kvittering for at melding om installasjonskontroll er sendt til Justervesenet.

Departementet har vurdert muligheten for at informasjon om de aktuelle kravene kan utveksles direkte mellom Justervesenets og SVVs system på den ene side, og løyverregisteret på den annen side. Det er departementets forståelse at slik utveksling av informasjon vil være teknisk mulig uten betydelig ressursbruk. Gjennomføring av et slikt system vil imidlertid kreve prioritering av ressursbruk i Justervesenet og SVV, samt i fylkeskommunene som har ansvar for løyverregisteret. Justervesenet har anslått ressursbruken til 20 – 30 timer for deres del, og at dette kan gjennomføres innenfor gjeldende budsjettammer. En slik ordning vil kreve en vurdering ut fra reglene om personvern. Sannsynligvis kan det løses ved at løyvehaver gir samtykke til utveksling av informasjon. Departementet vil på sikt vurdere muligheten for en løsning med automatisk utveksling av informasjon mellom systemene.

Forslaget legger opp til at dokumentasjon skal være sendt til løyvemyndigheten innen løyvehaver starter opp virksomheten. Det er opp til løyvehaver når dette skjer.

Kravet om dokumentasjon er etter forslaget ikke et vilkår for utstedelse av løyve. Selve løyvevilkårene fremgår uttømmende av yrkestransportloven § 9 (1) jf. § 4 (2). Dokumentasjonskravet er et vilkår som gjelder for drift av løyve, på linje med de underliggende kravene om at kjøretøyet skal registreres som drosje i kjøretøyregisteret og ha godkjent taksameter. Også krav som loggføring av drosjeturer, jf. yrkestransportloven § 9 (3) og merking av drosje, jf. yrkestransportforskriften § 48 er vilkår som gjelder for virksomheten etter at løyve er tildelt.

Løyvehaver som starter drosjevirkosomhet før slik dokumentasjon er sendt til løyvemyndigheten fyller ikke vilkårene for å drive drosjevirkosomhet. Løyvemyndigheten kan da kalle tilbake løyvet etter yrkestransportloven § 29, jf. yrkestransportforskriften § 16. Løyvemyndighetene må gjøre en konkret vurdering av om løyvet skal kalles tilbake, bl.a. ut fra overtredelsens art og grovhet.

Risikoen for å avdekke at dokumentasjonsplikten ikke er oppfylt, vil i utgangspunktet være den samme som for å avdekke at de underliggende kravene ikke er oppfylt, ved at brudd avdekkes i kontroll.

Departementet mener dokumentasjonsplikten vil gi løyvehavere et ekstra initiativ til å sørge for at kjøretøyet er registrert som drosje i kjøretøysregisteret og at godkjent taksameter er installert. Dette kan bidra til noe bedre etterlevelse av reglene, og dermed bidra til å styrke trafiksikkerhet, forbrukerhensyn og hvit økonomi.

For løyvemyndighetene vil forslaget også kunne bidra til bedre oversikt over hvilke løyver som faktisk er satt i drift. Det har formodningen mot seg at løyvehaver vil registrere kjøretøy

som drosje i kjøretøyregisteret og installere taksameter, med de kostnadene det medfører for PKK og forsikring, uten å starte opp drosjevirkosomhet.

Løyvemyndigheten bør sørge for at informasjon om dokumentasjonsplikten følger med utstedelsen av løyvet for å gi løyvehaver kunnskap om dokumentasjonskravet.

Dokumentasjonsplikten vil imidlertid ikke gi full sikkerhet for at løyvehaver faktisk registrerer kjøretøyet som drosje i kjøretøyregisteret og installerer godkjent taksameter før de starter opp virksomhet.

Departementet har vurdert alternative utforminger av hjemmelen for å gjøre den enda mer effektiv med tanke på å sikre at krav om registrering og taksameter blir oppfylt.

Departementet har vurdert å sette en frist, på f.eks. 2 måneder, fra tildeling av løyve til løyvehaver må sette løyvet i drift og sende den aktuelle dokumentasjonen til løyvemyndigheten. Departementet mener imidlertid ikke dette er en god løsning så lenge løyvet ikke medfører driveplikt. Overtredelse av dokumentasjonsplikten er i seg selv neppe alvorlig nok til at løyvet bør kalles tilbake etter yrkestransportloven § 29. En frist vil innebære mye oppfølging fra løyvemyndighetenes side, uten at det nødvendigvis vil gi bedre måloppnåelse.

Departementet har også vurdert en to-trinns løyvebehandling hvor løyvemyndighetene ved søknad om løyve fatter vedtak om tildeling av løyve og tildeler et løyvenummer, mens selve løyvedokumentet først utstedes når den aktuelle dokumentasjonen foreligger. Dette alternativet vil være effektivt for å sikre at vilkårene om registrering i kjøretøyregisteret og godkjent taksameter er oppfylt. Ordningen avviker imidlertid fra dagens system med et klart skille mellom objektive krav for tildeling av løyve, og bestemmelser som gjelder for driften av løyvet etter tildeling. Når objektive løyvekrav ikke er oppfylt vil løyve ikke bli utstedt. Når driftsvilkår ikke er oppfylt, må løyvemyndighetene vurdere om løyve skal trekkes tilbake.

Departementet ser at det kan være behov for mer effektive måter å sikre at driftsvilkårene er oppfylt. Med tanke på at det er satt ned et offentlig utvalg for å utrede fremtidig drosjeregulering, mener departementet at vurderinger av grunnleggende omlegginger av regelverket bør skje i utvalget.

Departementet har vurdert dokumentasjonskravet ut fra at det kan utgjøre en restriksjon på retten til fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31, og mener kravet er i tråd med læren om allmenne hensyn.

Dokumentasjonskravet skal bidra til at allmenne hensyn som trafiksikkerhet, forbrukerhensyn og hvt økonomi blir bedre ivaretatt. Det er departementets vurdering at dokumentasjonskravet er egnet til å sikre bedre etterlevelse av de underliggende kravene om registrering som drosje i kjøretøyregisteret og at godkjent taksameter skal være installert.

Med bakgrunn i at drosjenæringen har vært ansett som en risikonæring og at brudd på de aktuelle kravene er avdekket i kontroll, mener departementet også at kravet ikke er mer



inngrepene enn nødvendig for å sikre bedre etterlevelse av regelverket. Kravet har liten eller ingen kostnad for løyvehaveren, men bidrar til trafikkikkerhet, hvit økonomi og forbrukertrygghet. Departementet legger særlig vekt på at det vil være lite tyngende for løyvehaver å dokumentere at kravet er oppfylt, ved å sende løyvemyndigheten kopi av vognkort og kvittering fra Justervesenet for installasjon. I tillegg vil kravet bidra til at det blir vanskeligere for aktører i næringen å unndra seg kostnader ved gjeldende krav, og konkurransevilkårene i næringen vil bli likere. Departementet mener samfunnsnyttene av tiltaket forsvarer en begrenset økning i ressursbruk hos løyvemyndigheten.

## **6.8 Retting av feil i yrkestransportloven § 5 andre ledd**

### 6.8.1 Forslag

Departementet foreslår en justering i yrkestransportloven § 5 (2) slik at definisjonen av motorvogn i denne bestemmelsen begrenses til å gjelde § 5.

Forslaget innebærer ingen realitetsendring.

### 6.8.2 Bakgrunn og begrunnelse

Yrkestransportloven § 5 (2) slår fast at som motorvogn etter denne lova regnes varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatt brukt på offentlig veg.

I loven brukes begrepet motorvogn også om andre typer kjøretøy, blant annet om persontransport med motorvogn i og utenfor rute. F.eks. i §§ 2, 4, 6 og 9.

Departementet antar det er en inkurie at definisjonen av motorvogn i § 5 (2) etter sin ordlyd er gjort gjeldende for hele loven, og foreslår derfor å avgrense definisjonen til motorvogn «etter denne bestemmelsen». Departementet kan ikke se at det får innvirkning på andre deler av loven.

## **6.9 Hjemmel for å gi unntak fra miljøkrav for drosje**

### 6.9.1 Forslag

Departementet foreslår et nytt annet ledd i yrkestransportforskriften § 48b der det klart fremgår at løyvemyndighetene har adgang til å gi dispensasjon for miljøkrav til drosjer.

### 6.9.2 Bakgrunn

I henhold til yrkestransportloven § 9 annet ledd har løyvemyndighetene adgang til å gi påbud om at drosjekjøring innenfor en kommune skal drives med motorvogn som har en øvre grense for miljøskadelig utslipp. Videre at løyvemyndigheten kan fastsette den øvre grensen for utslipp.

Det har kommet innspill fra løyvemyndighetene (fylkeskommunen) om at de ønsker hjemmel for å gi unntak fra miljøkravet for enkelte kjøretøy. Bakgrunnen er at dersom en løyvemyndighetene ønsker å innføre miljøkrav for kjøretøy innenfor en kommune, skal kravet i utgangspunktet gjelde for alle drosjene, jf. Prop. 140 L (2015–2016). Da bestemmelsen ble

gitt omfattet drosjeløyvene ikke selskapsvogner og kjøretøy med særskilt løyve for transport for funksjonshemmede.

### 6.9.3 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Hjemmel for å gi dispensasjon skal gjøre det enklere for fylkeskommunene å stille miljøkrav til drosjer uten at det får u hensiktsmessige virkninger for deler av drosjetilbudet.

Etter lov- og forskriftsendringene for drosjer som trådte i kraft 1. november 2020, jf. Prop L 70 (2018-2019), ble de tidligere selskapsvognløyvene (limousiner) og løyve for transport for funksjonshemmede slått sammen med drosjeløyvene til en kategori, drosjeløyver. Det ble ved den seneste endringen ikke tatt høyde for at enkelte kjøretøy har vanskelig for å oppfylle miljøkravene når løyvetypene ble slått sammen.

På denne bakgrunn mener departementet at løyvemyndighetene bør ha mulighet til å gjøre unntak fra miljøkravet for enkelte typer kjøretøy. Dette vil blant annet gjelde enkelte kjøretøy som er innrettet for transport for funksjonshemmede, veterankjøretøy, limousiner og andre kjøretøy med løyve som brukes sporadisk. Det kan være hensiktsmessig at fylkeskommunen i slike tilfeller har adgang til å gi unntak fra miljøkravet, enten i enkeltvedtak eller i forskrift.

Departementet foreslår at myndigheten til å fravike miljøkravene legges til løyvemyndigheten. Det er løyvemyndigheten som vedtar om det skal settes miljøkrav i en kommune, og det er dermed løyvemyndigheten som er nærmest til å vurdere om det bør gis fritak for enkelte løyvehavere utfra den lokale situasjonen i kommunen. Departementet presiserer at unntak ikke kan gis på en slik måte at det vil vri konkurransesituasjonen mellom løyvehavere i kommunen, men at det gis på en måte som ivaretar alminnelige forvaltningsmessige prinsipper om likebehandling.

## **7. Ikrafttredelse**

Bestemmelser om ikrafttredelse av regelverket fremgår av del II av forslaget til endringer i yrkestransportloven og del II av forslaget til endringer i yrkestransportforskriften.

Departementet foreslår at endringene i yrkestransportloven § 5 (2), overskriften til yrkestransportforskriften kapittel III og kjøretøyforskriften § 12-4 nr. 12, som ikke innebærer materielle endringer trer i kraft fra den dato endringene vedtas. I tillegg foreslår departementet at § 48b som gir hjemmel for å gi unntak for miljøkrav for drosjer og § 48e om dispensasjon fra krav om loggføring av drosjeturer, trer i kraft fra den dato forskriften fastsettes.

Departementet foreslår at forslagene til endringer i yrkestransportforskriften § 7 om løyvegaranti, § 48 om merking, taklykt, tilleggsutstyr mv, og § 48c om krav til dokumentasjon trer i kraft 1. oktober 2022. Normalt skal lover og forskrifter av betydning for forretningsvirksomhet tre i kraft fra et årsskifte. Departementet mener det er hensiktsmessig å sette endringene i kraft tidligere for å sikre enkel identifisering av drosje, mer seriøse

aktører og bedre etterlevelse av regelverket. Bestemmelsene gjelder i utgangspunktet bare nye løyvehavere. Endringene er heller ikke omfattende.

Departementet foreslår at endringene i yrkestransportloven § 9 og i yrkestransportforskriften §§ 4, 8, 9, 10 og 48d om fagkompetanse trer i kraft hhv. når Kongen og departementet bestemmer. Fordi forslaget krever lovendring vil denne bestemmelsen tre i kraft på et senere tidspunkt enn de øvrige bestemmelsene, fortrinnsvis i løpet av 2023.

De nye kravene vil gjelde for alle som søker om drosjeløyve etter datoen for ikraftsettelse av endringene.

## **8. Overgangsordninger**

Departementet foreslår overgangsordninger på 1 år for når bestemmelsene om fagkompetanse (pkt. 9.1), løyvegaranti, taklampe og dokumentasjon (pkt. 9.2) skal tre i kraft for løyvehavere som har fått tildelt løyve før bestemmelsene i dette forslaget trer i kraft.

Forslag til overgangsordninger fremgår av del II av forslaget til endringer i yrkestransportloven, og av del II av forslaget til endringer i yrkestransportforskriften.

### **8.1 Overgangsordning for kravet om fagkompetanse**

For å legge til rette for smidige overganger, foreslår departementet at løyvehavere som har fått utstedt drosjeløyve etter 1. november 2020, men før ikrafttredelse av bestemmelsene om fagkompetanse i dette høringsforslaget, skal oppfylle kravene i yrkestransportloven §§ 9, jf. 4, og yrkestransportforskriften §§ 4 første ledd, 8 andre ledd, 9 og 10 om faglig kompetanse innen ett år etter ikrafttredelse av endringene i §§ 4, 8, 9 og 10.

For det tilfelle at det blir praktisk utfordrende, f.eks. av hensyn til saksbehandling i fylkeskommunene, å overholde fristen, foreslår departementet at løyvemyndigheten i særskilte tilfeller kan gi utsatt frist for å oppfylle kravene på opptil 6 måneder.

Overgangsordningen skal lette innføringen av det nye kravet både for eksisterende løyvehavere og løyvemyndigheten. Det er utstedt rundt 6000 nye drosjeløyver etter 1. november 2020. De fleste løyvehavere som har fått tildelt løyve etter 1. november 2020 vil ikke oppfylle kravet om fagkompetanse, med mindre de har hatt løyve tidligere. Det vil uansett være et stort antall løyvehavere som må gjennomføre eksamen hos SVV og dokumentere for fylkeskommunene at de oppfyller kravet om fagkompetanse. Videre må fylkeskommunene saksbehandle dokumentasjonen for fagkompetanse.

### **8.2 Overgangsordninger for kravene om løyvegaranti, taklampe og dokumentasjon**

For løyvehavere som har fått tildelt drosjeløyve før 1. oktober 2022 foreslår departementet at kravene som følger av endringene i yrkestransportforskriften §§ 7 om løyvegaranti, 48 om

taklampe, og 48c om dokumentasjon skal gjelde fra 1. oktober 2023. Det vil si 1 år etter at bestemmelsene er foreslått å tre i kraft.

For det tilfelle at det blir praktisk utfordrende å overholde fristen, f.eks. av hensyn til saksbehandling i fylkeskommunene, foreslår departementet at løyvemyndigheten i særskilte tilfeller kan gi utsatt frist for å oppfylle kravene på opptil 6 måneder.

Overgangsperioden skal gi bank- og forsikringsinstitusjoner som utsteder garanti, og løyvemyndigheter, tid til å legge til rette for og forberede administrasjonen av ordningene. Løyvehavere vil også få tilstrekkelig tid til å oppfylle kravene.

Departementet mener også det er hensiktsmessig å gi løyvehavere som allerede har løyve en viss frist for å sørge for dokumentasjon for registrering i kjøretøyregisteret og at godkjent taksameter er installert, samt å anskaffe taklampe. For sammenhengens skyld, og av hensyn til saksbehandlingen i fylkeskommunene mener vi det er hensiktsmessig at overgangsperioden for disse kravene også blir 1 år.

## **9. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget**

### **9.1 Konsekvenser for offentlige myndigheter**

For offentlige myndigheter vil forslaget gi noen, men begrensede, økonomiske og administrative konsekvenser; for fylkeskommunene som løyvemyndighet, Statens vegvesen og evt. Justervesenet.

For løyvemyndighetene vil krav om fagkompetanse og løyvegaranti innebære noe økt ressursbruk ved behandling av søknader om drosjeløyve. Løyvemyndighetene må kontrollere at det foreligger dokumentasjon for løyvegaranti og fagkompetanse før tildeling av løyve. Løyvemyndighetene må også påregne noe ressursbruk til oppfølging av meldinger om at taksameter er installert og drosjen er registrert som drosje i kjøretøyregisteret, etter at løyve er tildelt. Saksbehandlingen er knyttet til objektivt konstaterbare fakta, og ligger nært opp til løyvemyndighetenes ansvarsområde før 1. november 2020.

Kravet om løyvegaranti kan medføre noe mer administrasjon for løyvemyndigheten enn før 1. november 2020 med å følge opp meldinger fra bank og forsikringsselskap om utlegg i garantien. Dette følger av økningen i antall løyver, og at det ikke er antallsbegrensning på løyver. Et evt. alternativ hvor løyvehaver kan dokumentere at økonomikravet er oppfylt ved å legge frem revisorbekreftet årsregnskap vil innebærer noe enklere administrasjon for løyvemyndighetene. Løyvemyndigheten må ikke følge opp årsregnskapet utover å evt. trekke tilbake løyvet fordi kravet til økonomisk evne ikke er oppfylt.

Løyvehavere som har løyver utstedt før 1. november 2020 har allerede blitt vurdert å oppfylle krav til fagkompetanse som tilfredsstillers forslaget i denne høringen. Disse løyvehaverne skal ikke gjennomføre ny eksamen, og departementet legger til grunn at disse løyvehaverne ikke skal dokumentere kravet om fagkompetanse særskilt. Når det gjelder løyvehavere som

hadde løyve før 1. november 2020 men har byttet ut løyvedokumentet med nytt løyve, må løyvemyndigheten vurdere behovet for å innkreve ny dokumentasjon.

Departementet legger til grunn at fylkeskommunene må gjøre noen mindre justeringer i saksbehandlingssystemet for løyver for å kunne registrere at kravene til garanti og faglig kompetanse, samt dokumentasjon av taksameter og registrering i kjøretøyregisteret, er oppfylt for løyvehaver. Departementet antar at eventuelle kostnader knyttet til dette er beskjedne, og at de kan dekkes innenfor rammene av løyvegebyret.

Saksbehandling av løyver er gebyrfinansiert. Gebyret er i dag på 3 400 kroner per løyve. Gebyret for fellesskapsløyvene, som langt på vei innebærer vurdering av tilsvarende vilkår som drosjeløyver etter dette forslaget, har i denne perioden blitt hevet til 3 700 kroner. På bakgrunn av at forslaget totalt sett vil innebærer noe økt saksbehandling hos fylkeskommunen, og parallelliteten til saksbehandling av fellesskapsløyver, foreslår departementet å øke gebyret til 3 700 kroner.

I overgangsperioden frem til eksisterende løyvehavere skal oppfylle kravene til fagkompetanse, løyvegaranti og dokumentasjon, se punkt 9, vil det også være noe økt saksbehandling for løyvemyndighetene knyttet til eksisterende drosjeløyver. Departementet legger til grunn at saksbehandlingen er enkel, og økningen i ressursbruk forbigående, og dekkes innenfor gebyrsatsen.

SVV må utarbeide eksamensordning for fagkompetanseprøven, og stå for gjennomføring av eksamen. Løyveeksamen for drosje ble arrangert og gjennomført av SVV også før 1. november 2020. Departementet legger til grunn at SVV i all hovedsak har den nødvendige kompetansen for å gjennomføre oppgaven. Ordningen vil ikke medføre økte utgifter for SVV, ettersom ordningen er finansiert gjennom gebyr fra kandidatene som dekker kostnadene for gjennomføringen av eksamen samt utstedelse av kompetansebevis.

Departementet legger til grunn at det ikke vil være kostnader av betydning for Statens vegvesen og Justervesenet knyttet til at løyvehaver skal legge frem kopi av vognkort og kvittering for installert taksameter for løyvemyndighetene. Dersom myndighetene på sikt kan utveksle informasjon mellom SVVs og Justervesenets systemer på den ene side og fylkeskommunenes løyveregister på den andre side, vil ressursene knyttet til oppfølging av dokumentasjonskravet bli ubetydelig. Det vil være en begrenset kostnad knyttet til å tilpasse systemene for å utveksle aktuell informasjon. Departementet legger til grunn at kostnadene ved å sende kopi av vognkort og kvittering for installert taksameter til løyvemyndigheten er lave.

Departementet legger til grunn at løyvemyndighetenes ressursbruk ved å evt. gi dispensasjon fra kravet om fagkompetanse ikke vil være stor og vil ligge innenfor budsjettet for ordinær saksbehandling i fylkeskommunene.

## **9.2 Konsekvenser for næringsdrivende**

For løyvehaver vil kravet om løyvegaranti innebære å sette av en sum tilsvarende 9000 euro på en låst konto, eller kjøpe en bankgarantitjeneste fra en bank eller forsikringssselskap til ca.

1 500 til 3 000 kr per år per løyve. Kostnaden for å gjennomføre løyveeksamen og få utstedt bevis for fagkompetanse er engangskostnader på hhv. 1020/1080 kroner og 90 kroner. Det er ikke kostnader av betydning for løyvehaver knyttet til dokumentasjonskravet for taksameter og registrering i kjøretøyregisteret. Kravet om taklampe innebærer en ekstra investeringskostnad på ca. 1 000 til 2 500 kroner, men medfører ikke driftskostnader av betydning.

Totalt vil forslaget innebære økte utgifter for løyvehaver i form av årlige kostnader på 1500 til 3000 kroner for bankgaranti, og engangsutgifter til taklampe og fagkompetanseprøver på totalt mellom 2000 og 3 600 kroner.

Dersom vi åpner for en ordning hvor løyvehaver kan velge mellom å stille garanti eller fremlegge en årlig revisorerklæring, vil kostnaden for løyvehaver ved å oppfylle økonomikravet være kostnaden ved å betale en revisor for å gå gjennom årsregnskapet. Prisen for dette er vanskelig å anslå, ettersom selskapsstørrelsen er avgjørende for prisen. Et forsiktig anslag vil ligge mellom 10.000 til 60.000 kr pr. år. Denne muligheten er i utgangspunktet dyrere for løyvehavere enn kravet om løyvegaranti, men kan være et alternativ for selskap som av andre grunner har revisorbekreftede regnskap.

### **9.3 Konsekvenser for private**

Departementet kan ikke se at kravet vil ikke medføre kostnader av betydning for drosjekunder. Ekstra utgifter forslaget medfører for løyvehavere er så begrensede at det kun i svært begrenset grad, og da for drosjevirkksomheter som driver i veldig liten skala, kan gi seg utslag i økte priser til kundene.

### **9.4 Andre konsekvenser**

Departementet mener forslaget om hjemmel for å gi unntak fra miljøkrav for drosjer ikke vil ha økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for verken løyvemyndigheten eller løyvehavere.