



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 39 L

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 39 L

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	4.2.3	Sentraltilknytningsplikt	23
			4.3	Sverige	25
2	Bakgrunn for lovforslaget	7	4.3.1	Innledning	25
2.1	Behovet for endringer	7	4.3.2	Løyveplikt	25
2.2	Drosjeutvalget – sammensetning og mandat	8	4.3.3	Sentraltilknytningsplikt	25
2.3	Stortingets anmodningsvedtak	11	5	Nærmere om	
2.4	Høringen	12		høringsforslagene	26
			5.1	Justering av løyveplikten mv.	26
3	Gjeldende rett	13	5.1.1	Utvalgets forslag	26
3.1	Innledning	13	5.1.1.1	Justering av løyveplikten	26
3.2	Løyvesystemet	13	5.1.1.2	Oppheving av yrkestransport- loven §§ 19 og 20 første ledd	28
3.2.1	Løyvepliktig persontransport (drosje og buss)	13	5.1.1.3	Hjemmel for å stille krav til transportvirksomhet som kan drives uten løyve	28
3.2.2	Løyvemyndighet og løyveperiode	14		Presisering av rammene for kjøreseddel	28
3.2.3	Unntak fra løyveplikt	15	5.1.2	Høringsinstansenes syn	28
3.2.3.1	Kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon	15	5.1.3	Departementets vurdering	30
3.2.3.2	Ikke-kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon	16	5.1.3.1	Justering av løyveplikten og forskriftshjemmel i yrkestransportloven § 35	30
3.2.3.3	Transport med særlig eksklusivt materiell	16	5.1.3.2	Oppheving av yrkestransport- loven §§ 19 og 20 første ledd	32
3.2.3.4	Transport med særlig tilpasset materiell	16	5.1.3.3	Presisering av rammene for kjøreseddel	32
3.3	Krav til sentral	16	5.2	Krav om sentraltilknytning for løyvehaver mv.	32
3.4	Krav knyttet til bruk av taksameter	16	5.2.1	Utvalgets forslag	32
3.4.1	Innledning	16	5.2.1.1	Sentraltilknytningsplikt og rapporteringsplikt mv.	32
3.4.2	Målerregelverket og taksameter- forskriften	17	5.2.1.2	Om sentraltilknytningsrett	34
3.5	Øvrige rammevilkår for drosjenæringen	18	5.2.2	Høringsinstansenes syn	34
3.5.1	Opplysning og beregning av riktig pris for drosjetjenester	18	5.2.3	Departementets vurdering	37
3.5.2	Universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport	18	5.2.3.1	Sentraltilknytningsplikt og rapporteringsplikt mv. – § 9 andre ledd første og andre punktum	37
3.5.3	Bokføringsregelverket	18	5.2.3.2	Løyvehaver skal sikre at all betaling for drosjetjenester registreres hos en sentral – § 9 andre ledd tredje punktum ...	44
3.5.4	Skatteforvaltningsregelverket	19	5.2.3.3	Dispensasjonsadgang – § 9 andre ledd fjerde punktum	44
3.5.5	Personvern	20	5.3	Drosjesentralens plikter mv.	45
3.6	EØS-rett	20	5.3.1	Utvalgets forslag	45
4	Regelverket i andre nordiske land	23	5.3.1.1	Krav til innsamling og oppbevaring av opplysninger	45
4.1	Finland	23	5.3.1.2	Plikt til å følge opp løyvehavere som er tilknyttet drosjesentral	46
4.1.1	Innledning	23			
4.1.2	Løyveplikt	23			
4.1.3	Sentraltilknytningsplikt	23			
4.2	Danmark	23			
4.2.1	Innledning	23			
4.2.2	Løyveplikt	23			

5.3.1.3	Plikt til å tilby klageordning og tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne	47	5.5.3	Departementets vurdering	63
5.3.2	Høringsinstansenes syn	47	5.6	Øvrige forslag til endringer i yrkestransportloven	65
5.3.3	Departementets vurdering	49	5.6.1	Utvalgets forslag	65
5.3.3.1	Krav til innsamling og oppbevaring av opplysninger	50	5.6.1.1	Hjemmel for Samferdselsdepartementet til å gjøre unntak fra de enkelte løyvekravene	65
5.3.3.2	Plikt til å følge opp løyvehavere som er tilknyttet sentralen – § 9 d	54	5.6.1.2	Presisering av at ett løyve gjelder for ett kjøretøy	65
5.3.3.3	Plikt til å tilby klageordning og tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne	54	5.6.1.3	Mindretallets forslag om gjeninnføring av løyvedistrikt	65
5.3.3.4	Personvern	56	5.6.2	Høringsinstansenes syn	66
5.4	Krav om sentralløyve, objektive krav for å opprette drosjesentral og løyvemyndighet	57	5.6.3	Departementets vurderinger	67
5.4.1	Utvalgets forslag	57	6	Økonomiske og administrative konsekvenser	68
5.4.1.1	Objektive vilkår for å opprette sentral	57	6.1	Løyveplikten	68
5.4.1.2	Løyvemyndighet for sentralløyver	58	6.2	Sentraltilknytningsplikten	68
5.4.2	Høringsinstansenes syn	58	6.2.1	Innledning	68
5.4.3	Departementets vurdering	58	6.2.2	Virkninger for sentraler	68
5.4.3.1	Objektive vilkår for å opprette sentral	58	6.2.3	Virkninger for løyvehavere	70
5.4.3.2	Løyvemyndighet for sentralløyver	61	6.2.4	Virkninger for offentlige myndigheter	72
5.5	Løyvemyndighetenes hjemler for oppfølging, forskriftshjemler mv.	62	7	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ...	73
5.5.1	Utvalgets forslag	62		Forslag til lov om endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)	77
5.5.2	Høringsinstansenes syn	62			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 39 L

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. desember 2023,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet fremmer her forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven). Forslaget til endringer er knyttet til regelverk som gjelder drosjetransport.

Forslaget til endringer i yrkestransportloven gjelder innføring av krav om sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere, krav om sentralløyve for å drive drosjesentral med tilhørende plikter for sentralen, og justering i løyveplikten for drosjeløyve.

Formålet med endringene er å bidra til å ivareta et tilfredsstillende drosjetilbud, hvit økonomi, personsikkerhet og forbrukervern. Forslaget om sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere er en deloppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 84 i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2023.

Det blir foreslått følgende endringer relatert til drosjetransport:

Departementet foreslår å tilføye i § 9 første ledd at løyveplikten for drosje gjelder der løyve-

haveren har mål om fortjeneste. Dette innebærer at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, ikke vil være omfattet av løyvekravet selv om de driver transport mot vederlag.

Departementet foreslår at det i § 9 første ledd tredje punktum fremgår at også enkeltstående transporter omfattes av løyveplikten når tilbudet blir rettet mot allmennheten på offentlig plass eller via digitale plattformer (pirattaxivirksomhet).

Endringen i § 9 andre ledd første og andre punktum innebærer at den som har drosjeløyve må være tilknyttet en drosjesentral og at løyvehaver får en rapporteringsplikt til sentralen.

I § 9 andre ledd tredje punktum foreslår departementet at løyvehaver skal sikre at betaling for drosjetjenester registreres i taksameteret og rapporteres til en sentral.

I § 9 andre ledd fjerde punktum foreslår departementet at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravene i § 9 andre ledd på vilkår som blir nærmere fastsatt i forskrift.

Departementet foreslår å innføre løyveplikt for drosjesentralen, og å fastsette objektive krav for løyve for drosjesentralen. De objektive kravene innebærer at det stilles krav til etablering, økonomi og vandel, samt at sentralen skal ha en daglig leder, jf. forslag til ny § 9 b første og andre ledd.

Departementet foreslår videre at fylkeskommunen skal være løyvemyndighet for sentral-løyve, jf. endring i § 12 andre ledd.

Departementet foreslår ny § 9 c som regulerer sentralen sine plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon.

I forslag til ny § 9 d foreslår departementet å fastsette krav om at hver drosjesentral skal ha en klageordning, og at hver drosjesentral skal sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene som er tilknyttet sentralen er utformet eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

I forslag til ny § 9 e foreslår departementet at løyvemyndigheten får hjemmel til å gi unntak fra de enkelte pliktene som ligger på sentralene jf. §§ 9 c og 9 d.

Departementet foreslår at løyvemyndighetene etter ny § 9 f første punktum kan treffe vedtak om retting der sentralen ikke etterlever de krav og plikter som følger av ny §§ 9 b, 9 c og 9 d. Bestemmelsens andre punktum fastsetter at løyvemyndighetene skal sette en tidsfrist for retting. Videre gir tredje punktum løyvemyndigheten hjemmel til å trekke tilbake løyvet for å drive drosjesentral dersom rettingspålegget ikke etterleves.

Forslag til ny § 9 g innebærer at Samferdselsdepartementet kan gi nærmere forskrifter om krav til drosjesentral og pliktene til sentralen etter yrkestransportloven.

Yrkestransportloven §§ 19 og 20 første ledd foreslås opphevet. Forslaget om en justering av rammene for løyveplikten etter ny § 9 innebærer at de unntakene som i dag følger av § 19 om persontransport knyttet til arbeidsforhold i helse- og

omsorgssektoren og § 20 første ledd om samkjøring, blir overflødige.

Det foreslås å presisere i § 21 at Samferdselsdepartementet kan gjøre unntak fra de enkelte løyvekravene for særskilte transporter.

Endringen i yrkestransportloven § 35 nytt andre punktum gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å stille krav i forskrift for transportvirksomhet som kan drives uten løyve.

Departementet foreslår å endre § 37 a slik at det fremgår av ordlyden at kravet om kjøreseddel gjelder for førere i løyvepliktig persontransport etter yrkestransportloven §§ 4, 6 og 9.

Departementet foreslår videre å skille mellom yrkestransportloven §§ 4 og 9, slik at § 4 bare gjelder for transport med kjøretøy registrert for mer enn 9 personer, og § 9 kun gjelder for kjøretøy registrert for inntil 9 personer. Departementet foreslår å bytte ut ordet «kan» med ordet «skal» i § 4 andre ledd for å tydeliggjøre at tildeling av løyve skal skje på objektive vilkår og uten bruk av skjønn. Forslaget endrer ikke rettstilstanden for transport med kjøretøy registrert for mer enn 9 personer.

Departementet foreslår i lovens del II en hjemmel for departementet til å gi nærmere overgangsregler for gjennomføring av loven.

Lovforslaget er i hovedsak i samsvar med forslagene i NOU 2023: 22 På vei mot en bedre regulert drosjenæring. Delutredning I.

Departementet gjør oppmerksom på at det er foretatt en omnummerering av enkelte av forslagene til bestemmelser i yrkestransportloven kapittel 2 fra og med § 9 d, sammenliknet med forslagene i NOU 2023: 22. Bakgrunnen for dette er at departementet i denne proposisjonen ikke går videre med utvalgets forslag til § 9 d og at utvalgets forslag til § 9 g andre ledd, foreslås flyttet til en egen bestemmelse i ny § 9 e. Den nye nummereringen fremgår av lovforslaget i kapittel 8.

2 Bakgrunn for lovforslaget

2.1 Behovet for endringer

Det er en rekke grunnleggende utfordringer i dagens drosjemarked. Blant annet er tilbudet til kundene ikke tilfredsstillende alle steder og til alle tider, myndighetene mangler informasjon om markedet og aktørene, mange aktører etterlever ikke gjeldende regelverk og forbrukervern er ikke godt nok ivaretatt. Utfordringene gjelder i ulik grad i de ulike delmarkedene. Utfordringene er nærmere beskrevet i NOU 2023: 22 kapittel (6 og 7), se figur 7.12 i utredningen.

Regjeringen Solberg gjennomførte en omfattende drosjereform i 2020. Tidligere var drosjenæringen sterkt regulert, med behovsprøvde løyver, løyvedistrikter med driveplikt for løyvehavere og plikt til å være tilknyttet en drosjesentral. Omleggingen av drosjemarkedet 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 hovederverv, taklampe og objektive krav til løyvehaver om kompetanse og økonomisk garanti. I tillegg ble hele landet 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 en hjemmel for å sikre tilbudet i kontrakt om enerett, eventuelt kombinert med kjøp. Tildeling av enerett innebærer at andre løyvehavere ikke kan tilby drosjetjenester internt i enerettsområdet i den perioden eneretten gjelder. 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 derimot videreført med enkelte tilpasninger.

Frem til 1. november 2020 var de objektive kravene for å få drosjeløyve at løyvehaver var etablert i Norge, hadde god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig fagkompetanse. Disse kravene samsvarte med kravene som gjel-

der for løyve for godstransport og turvogn (buss utenfor rute). Bakgrunnen for justeringene i løyvekravene var blant annet ønsket om å senke etableringsbarrierene i drosjenæringen.

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

Etter regelendringene i 2020 har det vært stor økning i antall drosjeløyver. Det var per 1. november 2023 utstedt rundt 18 000 drosjeløyver. Ettersom det ikke lenger er driveplikt er det imidlertid usikkert hvor mange løyver som faktisk er i drift. Før 1. november 2020 var det utstedt omtrent 8 000 drosjeløyver.

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

Næringen er delt i synet på de nye reglene som ble innført 1. november 2020. Den etablerte næringen har gitt uttrykk for at de ønsker en reversering av regelverket, mens nye aktører i næringen er mer positive. Fylkeskommunene har pekt på utfordringer med å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud under det nye regelverket, herunder til særlig sårbare grupper, samt at de mangler oversikt over aktører og tilbud i eget fylke.

Kontroll og tilsyn gjennomført de siste årene, av blant annet Statens vegvesen, Justervesenet og skattemyndighetene, har avdekket uregelmessigheter som indikerer at det er behov for tiltak for å styrke seriøsiteten i næringen og etterlevelsen av regelverket.

Statens vegvesen kontrollerte i perioden 1. november 2020 til 28. februar 2022 totalt 698 drosjer. Det ble funnet avvik ved 389 av disse.

Justervesenet rapporterer at de for perioden januar til medio mars 2022 fant avvik ved 88 av 373

gjennomførte tilsyn, det vil si 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.

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.

Det følger av Hurdalsplattformen at regjeringen vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene og sjåførene er, og et godt drosjetilbud også i distriktene. Drosjenæringen er et viktig område for regjeringen og det er derfor viktig at det fremmes robuste løsninger for en samlet regulering av drosjenæringen som vil fungere på lang sikt. Dette for å sikre forutsigbarhet for aktørene i næringen og unngå behov for hyppige og omfattende regelendringer framover i tid.

Regjeringen har allerede innført enkelte krav til løyvehaver som skal styrke ytterligere kvalitet og seriøsitet i drosjenæringen. Fra 1. januar 2023 ble det innført krav om garanti fra bank eller forsikringsselskap for løyvehaver og krav om at løyvehaver må *benytte* kjøretøy som er registrert som drosje i kjøretøyregisteret i sin løyvepliktige virksomhet. Videre er det innført 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 tilfredsstiller kravene i forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre er installert i kjøretøyet og krav om at alle drosjer skal ha taklykt.

Fra 1. juni 2023 ble det også innført et krav om fagkompetanse for løyvehavere, noe som innebærer at de som søker om drosjeløyve må avlegge eksamen hos Statens vegvesen.

Ovennevnte tiltak var etter regjeringens syn ikke tilstrekkelig, slik at det ble besluttet å få en gjennomgang av drosjereguleringen i et helhetlig perspektiv. For å følge opp dette oppnevnte regjeringen våren 2022 et offentlig utvalg (Drosjeutvalget) som skal foreslå en helhetlig regulering av drosjenæringen, som står seg over tid og som er i samsvar med reglene i EØS-avtalen.

Drosjeutvalget overleverte sin delutredning I til samferdselsministeren 30. juni 2023, jf. NOU 2023: 22. Denne proposisjonen følger opp utvalgets delutredning I.

Departementet har gått gjennom utvalgets forslag og høringsinnspillene til forslaget. Departementet har vurdert om de foreslåtte tiltakene bidrar til å løse utfordringene i markedet på en hensiktsmessig måte. Som del av denne vurderingen har departementet vurdert om forslaget er i tråd med EØS-retten, og særlig om tiltakene kan begrunnes i læren om tvingende allmenne hensyn.

Departementet deler utvalgets vurdering av at drosjereguleringen skal bidra til å ivareta et godt drosjetilbud i hele landet, effektiv ressursbruk, hvit økonomi, personsikkerhet, forbrukerhensyn, trafikkisikkerhet og ryddige arbeidsforhold i næringen. Det vises til kapittel 8 i NOU 2023: 22 for en grundig gjennomgang av de ulike hensyn som ligger til grunn for forslagene. De skisserte hensynene er viktige samfunnshensyn, og utgjør tvingende allmenne hensyn. Det er videre et mål å unngå behov for hyppige og store endringer for næringen i fremtiden.

I kapittel 5 i proposisjonen blir det gjort en grundig vurdering av de enkelte delene av forslaget og høringsinnspillene til disse, herunder en vurdering av om tiltakene fremstår som egnede og nødvendige for å oppnå de uttalte målene.

Det følger av mandatet at utvalget skal se på drosjereguleringen i et helhetlig perspektiv. Dette vil først kunne la seg gjennomføre fullt ut etter at utvalget har lagt frem delutredning II. Det er imidlertid viktig at det allerede nå fastsettes regler som kan bidra til et bedre drosjetilbud, hvit økonomi i næringen, trygge forhold for kunder og sjåfør og regler som sikrer forbrukerne.

2.2 Drosjeutvalget – sammensetning og mandat

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

Utvalget har bestått av til sammen 12 medlemmer og har følgende sammensetning:

- Professor Hans Petter Graver (leder)
- Sahar Babri, forsker ved Sintef
- Herdis Helle, advokat i Landsorganisasjonen i Norge
- Guro Landsend Henriksen, partner i Oslo Economics
- Jofri Lunde, næringspolitisk sjef i NHO Transport

- Håkon Bjarne Johnsen, fylkesdirektør i Viken fylkeskommune
- Dag-Einar Sivertsen, forbundssekretær i Fellesforbundet
- Jan Geir Solheim, selvstendig næringsdrivende
- Øystein Trevland, styreleder i Norges Taxi-forbund
- Nils-Ola Widme, næringspolitisk direktør i Abelia
- Siv Wiken, administrerende direktør i Agder Kollektivtrafikk AS
- Jørgen Aarhaug, forskningsleder ved TØI

Utvalget ble gitt følgende mandat:

Mandat – vurdering av tiltak i drosjenæringen

Bakgrunn

Det ble gjennomført omfattende endringer i drosjereguleringen med virkning fra 1. november 2020. Frem til da hadde drosjereguleringen vært strengt regulert, uten store omlegginger siden 1940-tallet.

Det hadde før regelendringene over tid vært indikasjoner på at drosjemarkedet ikke fungerte optimalt. I byene var tilbudet ofte for lavt når etterspørselen var høy, og høyt når etterspørselen var lav. I distriktene var tilbudet ofte ikke tilstrekkelig. Forholdene lå ikke til rette for virksom konkurranse, verken for offentlige kjøpere eller privatkunder, og det var vanskelig å sammenligne priser mellom ulike tilbydere.

EFTAs overvåkningsorgan (ESA) pekte i grunnlagt uttalelse av 2017 på at deler av det norske regelverket, herunder behovsprøvingen og sentraltilknytningsplikten, ikke var i samsvar med EØS-retten. På bakgrunn av utviklingen i ny teknologi, og nye muligheter for å formidle tjenester, foreslo Delingsøkonomiutvalget i 2017 endringer i drosjereguleringen.

Endringene i 2020 innebar en stor revisjon av drosjereguleringen, og hadde til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skulle bidra til et godt og fleksibelt tilbud til reisende over hele landet. Endringene skulle gjøre det enklere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Nytt regelverk skulle ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skulle være i samsvar med EØS-retten.

Noen hovedpunkter i den nye reguleringen, sammenlignet med den tidligere er:

- Oppheving av antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, sentraltilknytningsplikten og kravet om drosjeyrket som hovedverv.
- Innføring av hjemmel for fylkeskommunene til å tildele kontrakt om tidsbegrensede eneretter i kommuner med lavt innbyggertall og lav befolkningstetthet.
- Videreføring av løyvekravet, men oppheving av krav om fagkompetanse og justeringer i kravene til økonomi og etablering i Norge.
- Innføring av krav om fagkompetanse for drosjesjåfør.
- Oppheving av løyvedistrikt, løyvet gjelder i hele landet unntatt enerettsområder.
- 10-årig gyldighet for løyver (ikke aldersbetinget til 70/75 år som tidligere).
- Krav om loggføring av drosjeturer.
- Hjemmelen for tredjepartsrapportering til skattemyndighetene omfatter fra 2021 alle formidlere av drosjetjenester, ikke bare tradisjonelle drosjesentraler.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiske-ridepartementet sendte 24. september 2021 på høring forslag om krav til kontrollutrustning i drosje. Forslaget skal legge til rette for bruk av andre kontrollutrustninger enn taksameter. I tillegg er det i høringen foreslått å stille krav til alle aktører i drosjenæringen som skal bidra til å sikre (i) riktig prisberegning, (ii) riktig rapportering til skattemyndighetene og (iii) sikkerhet for passasjerer og sjåfører. Det er i det videre arbeidet lagt til grunn at taksameterplikten for løyvehavere skal bestå.

Også etter reformen i 2020 kommer det signaler om utfordringer i markedet. Antall løyver har økt fra ca. 8000 til ca. 13 000 på litt over ett år. Det er usikkert hvor mange av disse løyvene som er satt i drift, og hvor, jf. at det ikke lenger er driveplikt og at løyvene ikke lenger er knyttet til løyvedistrikt. Det er signaler på overetablering i byene, og bortfall av tilbud noen steder og til visse tider i distriktene. Fylkeskommunene melder at de har dårligere oversikt over næringen, og mindre mulighet for oppfølging. Sistnevnte kan delvis henge sammen med at fylkeskommunene så langt i liten grad har tatt i bruk kontrakter (om enerett og/eller tilskudd) for å sikre tjenestetilbudet i enkeltturmarkedet. Det er indikasjoner på at eneretter ikke er et tilstrekkelig virkemiddel for å ivareta et tilfredsstillende tilbud, uten at enerettskontraktene samordnes med kjøp av tjenester, som skoleskyss og pasienttransport. Det er også et spørsmål om det vil være behov for å kombinere enerettene med kjøp av tjenester. Det er ikke

satt av særskilte midler til dette. Virkningene er vanskelige å måle uten en grundig evaluering og gjennomgang.

Det har kommet signaler på at det er risiko for at drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne vil reduseres. Som følge av opphevingen av sentraltilknytningsplikten er det utfordrende å sikre at all inntjening i næringen innrapporteres til skattemyndighetene. Det rapporteres også om dårlige arbeidsforhold for ansatte sjåførere og løyvehavere. Arbeidsdagene er lange, og sjåførene får som regel provisjonsbasert lønn.

Det følger av Prop. 70 L (2018–2019) punkt 6, at regelendringene skulle evalueres 3 år etter ikrafttredelse. Det var ønskelig at endringene hadde fått virke en viss tid slik at man kunne se hvordan markedet utviklet seg før evalueringen. Fall i etterspørselen etter drosjetjenester på grunn av pandemien har så langt gjort det vanskelig å vurdere virkningene av endringene isolert.

Alle nye personbiler skal være utslippsfrie innen 2025. I 2020 utgjorde elbiler 5,5 % av drosjeparken, sammenlignet med 12 % av personbilenparken. Fylkeskommunen har hjemmel til å stille krav om at drosjekjøring innenfor en kommune skal drives med motorvogn som har en øvre grense for miljøskadelige utslipp. Det skal settes en frist på minst 4 år for å oppfylle kravene.

Om drosje og markedet

Som drosjetransport regnes i utgangspunktet virksomhet som driver persontransport utenfor rute mot vederlag med motorvogn registret for inntil 9 personer. Den som vil drive slik virksomhet må ha drosjeløyve etter yrkestransportloven § 9. Persontransport med motorvogn registrert for mer enn 9 personer faller inn under EØS-avtalens sekundærrett.

Drosjemarkedet kan deles i to hovedsegmenter; enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet. Enkeltturmarkedet omfatter drosjer som praires på gaten (praiemarkedet), drosjer som hyres fra holdeplass (holdeplassmarkedet) og drosjer som bestilles på forhånd (bestillingsmarkedet). Kontraktmarkedet omfatter drosjetjenester for private og offentlige oppdragsgivere der vilkårene for transporten er fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder (kontraktmarkedet), herunder pasientreiser og skoleskyss.

Behov for gjennomgang

Regjeringen har i Hurdalsplattformen varslet endringer i drosjereguleringen. På bakgrunn av

utfordringene i drosjemarkedet over tid, med svært ulike syn på hvordan utfordringene bør løses, skal det foretas en grundig og helhetlig gjennomgang av rammeverket/regelverket. Det må være et mål å unngå behov for hyppige og store endringer i fremtiden.

Målet med gjennomgangen er å identifisere tiltak som sikrer et godt drosjetilbud i hele landet, vurdere virkninger av disse tiltakene, og gi anbefaling om fremtidig regulering. Det er særlig viktig å sikre tilbudet til sårbare grupper, som eldre og personer med nedsatt funksjonsevne uten egen bil. Samtidig er det behov for å vurdere hvilke krav som bør stilles for å sikre en seriøs drosjenæring som gir trygghet for kundene, gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere og som bidrar til hvit økonomi, og tiltak for å sikre kontroll og tilsyn med næringen.

Gjennomgangen skal se hen til pågående prosesser på området, herunder egen prosess for høring om justering av løyvekravene, krav om taklampe og utfyllende krav til dokumentasjon fra løyvehaver for at visse krav er oppfylt, samt arbeidet med handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Gjennomgangen kan utfylle, men ikke overlape, disse prosessene.

Problemstillinger utvalget skal se på

Utvalget skal, i lys av Hurdalsplattformen, foreta en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen, og utarbeide en rapport med forslag til regulering på området. Rapporten skal utformes slik at den kan danne grunnlag for alminnelig høring av nye regler.

Utvalget skal blant annet:

- identifisere tiltak som sikrer et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, herunder tilbudet til sårbare grupper med særlig behov for drosjetjenester.
- Utvalget må blant annet vurdere modeller basert på:
 - fylkeskommunal behovsprøving og driveplikt, jf. Hurdalsplattformen
 - det gjeldende enerettssystemet, med eventuelle tilpasninger
 - alternative tiltak for å sikre tilbudet.
- Utvalget skal vurdere modeller for samordning av:
 - tilbud i enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet, som skoleskyss og pasienttransport bedre
 - av drosje- og kollektivtransport
- vurdere behovet for å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt, jf. Hurdalsplattformen, og ulike

modeller for et slikt krav. Sentraltilknytningsplikt må særlig vurderes opp mot behovet for å sikre:

- oversikt over løyvehavere, hvor drosjer befinner seg og oppdrag (flåtestyring)
- myndighetenes behov for oversikt og dialog med næringen
- forbrukernes sikkerhet og klagemuligheter.
- Utvalget skal blant annet vurdere:
 - den tidligere modellen med sentraltilknytning, med eventuelle tilpasninger
 - fri etableringsrett av sentral, med objektive krav til aktørene, for eksempel etter dansk modell
 - andre mulige løsninger, herunder om forslaget om krav til kontrollutrustning i drosje, eller elementer fra dette forslaget, kan ivareta aktuelle hensyn på en mindre inngripende måte enn sentraltilknytning.
- Utvalget skal, i lys av de to ovennevnte punktene, vurdere om det er behov for tiltak for å sikre at myndighetene (for eksempel fylkeskommunene) har tilstrekkelig oversikt over og muligheter for oppfølging av aktørene i næringen, jf. blant annet tidligere regler i yrkestransportforskriften.
- Vurdere hjemlene for kontroll med næringen, samordningen mellom de ulike kontrollmyndighetene, og ressursbehov for nødvendig kontroll og tilsyn. Utvalget skal foreslå eventuelle nødvendige tiltak.
- Utvalget skal vurdere om det er behov for å sette ytterligere krav til taksametersystemet og bestillingssystemet for drosjer, herunder om det er behov for ytterligere tiltak for å sikre tilstrekkelig informasjon for å fastsette skattegrunnlag og sikre GNSS-sporing i drosjer. Utvalget kan se hen til høringen om krav til kontrollutrustning som bakgrunn for denne vurderingen.
- Vurdere helheten i regelverket, som i tillegg til punktene over blant annet kan omfatte virkemidler som merking av drosje, prisregulering, bestemmelser om pristilbud, prisberegning, konkurranse (unntaksforskriften), skatteforvaltning og bokføring. I den grad utvalget mener det er nødvendig for å oppnå målet med drosjereguleringen skal de komme med forslag til endringer i dette regelverket.
- Vurdere om det er behov for tiltak for å sikre at drosjenæringen omstilles tilstrekkelig til å nå klimamålene for samferdselssektoren.

Generelt:

- Utvalget skal gi en analyse av virkningen av skisserte tiltak basert på vurderingene av punktene over, herunder kost/nytte vurderinger.
- På bakgrunn av tiltakene som er identifisert og analysen av virkninger skal utvalget komme med forslag til nødvendige regelendringer på området.
- Forslagene skal være vurdert opp mot handlingsrommet i EØS-avtalen, og skal være innenfor dette. Utvalget må særlig vurdere om tiltakene som foreslås kan begrunnes ut fra tvingende allmenne hensyn, og at de er egnet og nødvendige for å ivareta formålet med reguleringen.
- Utvalget skal underveis i arbeidet ha dialog med relevante myndigheter og partsrepresentanter for næringen i den grad det er formålstjenning.
- Utvalget kan bestille eksterne utredninger for å belyse saken, som utviklingen i markedet, kundetilfredshet, ordninger i andre land mv.
- Arbeidet i utvalget skal oppfylle kravene i utredningsinstruksen.

Utvalget skal overlevere en NOU til Samferdselsdepartementet innen september 2023.

2.3 Stortingets anmodningsvedtak

I forbindelse med behandling av statsbudsjettet for 2023 fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak, henholdsvis nr. 84 og 94:

«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestrafikkloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023.»

På denne bakgrunn skrev utvalgets leder, Hans Petter Graver, brev til Samferdselsdepartementet 2. desember 2022, hvor det blant annet ble uttalt at «utvalget kan bidra i oppfølgingen av anmodningen Stortinget vil sende departementet, ved at det kan utrede mulige løsninger for plikten til å være tilknyttet en drosjesentral, driveplikt og antalls-

begrensning i drosjenæringen. Dette må i så fall vurderes opp mot EØS-avtalen, med sikte på å finne løsninger som ikke er i strid med denne. Dette kan tilsa at det også vurderes alternative løsninger, dersom dette er nødvendig for å oppnå EØS-konformitet.»

Videre at «Jeg vil tro at utvalget vil kunne vurdere dette og legge frem en innstilling for sommeren».

Statsråd Nygård ga i brev 23. desember 2022 tilslutning til dette.

Ovennevnte justeringer i mandatet medfører at utvalget i juni 2023 leverte en NOU som kun dekker deler av utvalgets mandat. Øvrige deler av mandatet vil bli fulgt opp i ny delinnstilling på et senere tidspunkt.

I brev av 26. april 2023 fra statsråd Nygård til utvalgsleder Graver ble det meddelt at Statens vegvesen har fått i oppdrag å vurdere oppfølgingen av anmodningsvedtak 94. Dette innebærer at utvalget ikke lenger skulle vurdere punktet i mandatet om hvorvidt «[...] det er behov for tiltak for å sikre at drosjenæringen omstilles tilstrekkelig til å nå klimamålene for samferdselssektoren».

2.4 Høringen

Drosjeutvalgets delinnstilling I ble sendt på høring 30. juni 2023 med høringsfrist 11. september 2023. Høringsforslaget ble gjort offentlig tilgjengelig på www.regjeringen.no og sendt til følgende høringsinstanser:

Departementene

Fylkeskommunene

Datatilsynet
Forbrukerrådet
Forbrukertilsynet
Helse Midt-Norge RHF
Helse Nord RHF
Helse Sør-Øst RHF

Helse Vest RHF
Justervesenet
Konkurransetilsynet
Likestillings- og diskrimineringsombudet
Politidirektoratet
Regelrådet
Regjeringsadvokaten
Skattedirektoratet
Statens råd for likestilling av funksjonshemmede
Statens vegvesen
Statistisk sentralbyrå
Økokrim

Abelia
Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Fagforbundet
Finans Norge
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Hovedorganisasjonen Virke
IKT Norge
ITS Norge
Kollektivtrafikkforeningen
KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
Landsorganisasjonen i Norge
NHO Reiseliv
NHO Transport
Norges Blindforbund
Norges Handikapforbund
Norges Røde Kors
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk kemner- og kommuneøkonomers forbund
Næringslivets Hovedorganisasjon
Regnskap Norge
Revisorforeningen
Skattebetalerforeningen
SMB Norge
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet

Det ble mottatt om lag 60 høringsuttalelser der 58 instanser hadde merknader til forslaget.

3 Gjeldende rett

3.1 Innledning

Drosjenæringen reguleres i dag gjennom en rekke lover og forskrifter, som ligger under ansvarsområdet til flere departementer og direktorater.

Samferdselsdepartementet forvalter yrkestransportregelverket som inneholder de sentrale reglene for drosjevirkosomhet.

Nærings- og fiskeridepartementet forvalter regelverket som stiller funksjonelle og tekniske krav til målefunksjonene i taksameteret, hjemmel for tilsyn, kontroll og sanksjon med leverandører og brukere av taksametre.

Forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (forskrift om maksimalpriser for drosjekjøring) og forskrift 14. november 2012 nr. 1066 om prisopplysninger for varer og tjenester (prisopplysningsforskriften) forvaltes av henholdsvis Nærings- og fiskeridepartementet og Barne- og familiedepartementet.

Finansdepartementet forvalter regelverket som skal sikre riktig registrering og rapportering av opplysninger til skattemyndighetene.

3.2 Løyvesystemet

3.2.1 Løyvepliktig persontransport (drosje og buss)

Den som vil drive persontransport mot vederlag må ha løyve etter yrkestransportloven § 4 første ledd, som lyder:

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

For transport med motorvogn registrert for mer enn 9 personer utstedes turvognløyve, jf. yrkestransportforskriften § 1 c. Turvognløyve tilsvarer,

og er utformet som, en fellesskapslisens etter europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009), jf. vedlegg II til forordningen.

Yrkestransportloven § 9 er en særregulering for den som vil drive persontransport med motorvogn registrert for maksimalt 9 personer (personbil). Slik virksomhet krever drosjeløyve. Første ledd lyder:

«Den som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha særskilt drosjeløyve. § 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarande.»

Etter både § 4 første ledd første punktum og § 9 første ledd gjelder løyveplikten for den som vil drive persontransport mot vederlag. Både drive- og vederlagsbegrepet tolkes vidt.

Drivebegrepet er presisert i forarbeidene til yrkestransportloven (Ot.prp. nr. 74 (2001–2002), s. 29) og (Ot.prp. nr. 86 (1984–85)). Her fremgår det at virksomheten må ha en viss varighet og være uttrykk for en mer systematisk utnyttelse av transportmidlet i ervervsmessig øyemed for å falle inn under drivebegrepet. Den nærmere avgrensningen av drivebegrepet må bero på et skjøn i det enkelte tilfellet basert på hyppighet, transportørens initiativ og løyvehaveres mulighet til å utføre transporten.

I henhold til rettspraksis er ikke terskelen veldig høy før virksomheten faller inn under drivebegrepet. Problemstillingen er berørt i dommen i Rt. 1994 s. 319. Her ble tre tilfeller av persontransport mot vederlag ansett for å være omfattet av drivebegrepet, og dermed løyvepliktig. Høyesterett viste til at domfelte hadde drevet tilsvarende kjøring de fire forutgående helgene, noe som innebar at kjøringen måtte ses som en del av et mer omfattende straffbart forhold.

Antallet turer vil ikke alltid være avgjørende for om en virksomhet er omfattet av drivebegrepet. Borgarting lagmannsrett uttalte i dommen

(LB-2015-204313) at det ikke kan stilles krav om et minimum antall turer, men at begrepet «drive» må tolkes slik at det må være utvist en viss aktivitet som viser at man vil utøve persontransport mot vederlag. Momenter i den sammenheng vil være:

«[...] om man har opprettet et selskap eller et firma for å drive persontrafikk, om man har skaffet en motorvogn som er egnet for slik virksomhet, om man har inngått avtale med virksomhet som formidler kontakt med potensielle kunder osv.»

Løyveplikten gjelder bare når det blir tatt vederlag for transporten. Dersom det ikke tas vederlag, vil transporten falle utenfor regelen i yrkestransportloven § 4 og dermed ikke være løyvepliktig.

Vederlagsbegrepet er beskrevet i lovens tidligere forarbeider (Ot.prp. nr. 5 (1975–76)) s. 19:

«Avgjørende er ikke om transportøren har hatt en påviselig fortjeneste på transporten og om hans motiv har vært å oppnå en fortjeneste. Kan det konstateres at han har fått vederlag i en eller annen form, vil transporten, når lovens øvrige betingelser er til stede, være løyvepliktig.»

(Ot.prp. nr. 74 (2001–2002)) s. 36:

«Vederlagsbegrepet er omfattende. Ein kvar fordel eller gjenytning for transporten vert rekna for vederlag, og det er ikkje noko krav til at transportøren har hatt fortjeneste på transporten, eller krav til at vederlaget vert ytt i form av pengar. Deling av bensinkostnader er eit døme på kva som vert rekna som vederlag etter yrkestransportlova.»

Løyvekravet i § 4 første ledd andre punktum fanger opp transport mot vederlag hvor det ikke er mulig å påvise at transporten faller inn under drivebegrepet. Etter denne bestemmelsen er også enkeltstående transporter mot vederlag omfattet av løyveplikten når slik transport er kommet i stand på liknende måte som for drosje ved at transporttilbudet rettes mot allmenheten på offentlig plass. Denne bestemmelsen ble tilføyd ved en endring av samferdselsloven i 2001 og tar sikte på å fange opp såkalt pirattaxivirksomhet. Bakgrunnen for lovendringen var en oppblomstring av drosjevirkosomhet uten løyve, såkalt pirattaxi. Når slike virksomheter ble stoppet i kontroll viste sjåføren til at han utførte en enkeltstående tur, og dermed ikke «drev» virksomhet.

For kontrollmyndighetene ville det være svært ressurskrevende å påvise systematisk virksomhet og løyveplikt i slike tilfeller.

Formålet med lovendringen var derfor å effektivisere kontrollen og håndhevingen av løyveplikten, ved at også de som utfører drosjelignende virksomhet ble omfattet av løyveplikten. Lovendringen fanget opp tilfeller av persontransport mot vederlag der det bevismessig ville være vanskelig å påvise at transportøren hadde drevet i tilstrekkelig omfang, jf. første alternativ. Av (Ot.prp. nr. 82 (2000–2001)) på side 3 fremgår det at:

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

Bestemmelsen fikk et tillegg 1. juli 2019 da det ble presisert at løyveplikten for persontransport også rammer enkeltstående tilfeller der transporten er kommet i stand som følge av at transporttilbudet rettes mot allmenheten via «digitale plattformer», ikke kun der transporten er tilbudt allmenheten på offentlig plass. Dette for å likestille transport rettet mot allmenheten, enten den skjer fysisk eller via digitale plattformer.

Bakgrunnen for presiseringen var en dom (HR-2016-1458-A) der Høyesterett avgjorde at persontransport mot vederlag, der kontakten mellom sjåfør og passasjer som ble etablert via mobilapplikasjonen Haxi, ikke omfattes av løyveplikten i yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum. Høyesterett kom til at forholdet ikke kunne sies å falle inn under lovens ordlyd da uttrykket «offentlig plass» refererer til et fysisk sted. Retten tok imidlertid ikke stilling til om transporten falt inn under § 4 første ledd første punktum.

Drosjetransport er avgrenset mot persontransport i rute. Rutetransport er regelmessig transport av personer i et bestemt trafikksamband, dersom transporten er åpen for alle, og på og avstiging kan skje på stoppesteder som er fastsatt på forhånd (kollektivtransport).

3.2.2 Løyvemyndighet og løyveperiode

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjeløyver, jf. yrkestransportloven § 12 andre ledd. Løyvemyndigheten kan også sette vilkår for tildelte løyver, jf. yrkestransportloven § 11.

Drosjeløyvene gjelder for hele landet og er gyldige i 10 år, jf. § 27 første ledd.

3.2.3 Unntak fra løyveplikt

Loven fastsetter seks konkrete unntak fra løyveplikt for persontransport i yrkestransportloven kapittel 4.

Det er ikke krav om løyve når en virksomhet transporterer sine egne ansatte til eller fra arbeidsstedet, jf. § 18. Videre kreves det ikke løyve når hotell eller lignende virksomheter utfører transport av egne overnattingsgjester, jf. § 18. Disse unntakene gjelder bare når det brukes motorvogn som virksomheten eier eller har bruksrett til etter leasing- eller leiekontrakt.

Ansatte i det offentlige eller i offentlig godkjent institusjon innen helse- og omsorgssektoren kan drive persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personer inkludert fører – dersom transporten fremstår som et naturlig ledd i den ansattes arbeidsoppgaver, jf. § 19. Slik transport er bare tillatt dersom transporten fremstår som en underordnet funksjon og vederlaget ikke overstiger statens satser for kilometergodtgjørelse. Dette unntaket vil blant annet gjelde når ansatte i hjemmetjenesten av og til utfører transport for personer i tilknytning til sitt arbeid, samt helseinstitusjoner der ansatte utfører transport. Transporten må være en underordnet funksjon sammenliknet med andre arbeidsoppgaver.

Videre er det unntak for krav om løyve for samkjøring, jf. § 20 første ledd. For at transporten skal anses som samkjøring kreves det at sjåføren og passasjerene har et sammenfallende transportbehov, og at vederlaget sjåføren tar for transporten ikke overstiger passasjerenes forholdsmessige andel av transportkostnadene. Det følger av forarbeidene at vederlaget ikke skal overstige den forholdsmessige delen av transportkostnadene og at transportkostnadene skal deles på antallet personer i bilen, inkludert sjåføren. Sjåføren skal selv dekke sin egen forholdsmessige andel av kostnadene, men kan ta dekning for passasjerene sin del.

Loven oppstiller også fritak fra krav om løyve ved transport av syke og skadde personer som utføres med et kjøretøy som er godkjent som ambulanse, jf. § 20 andre ledd.

Det er også fritak fra krav om løyve for transport med motorvogn med største tillatte hastighet på høyst 40 km/t, jf. yrkestransportforskriften § 2 andre ledd bokstav a.

Etter yrkestransportloven § 21 kan departementet gi unntak fra krav om løyve for særskilte transporter dersom det ikke er i strid med inter-

nasjonal avtale der Norge er part. Departementet har i flere tilfeller gitt unntak etter denne bestemmelsen for flere typetilfeller, eller gitt unntak for enkelte krav knyttet til løyveplikten.

Nedenfor følger en nærmere gjennomgang av noen særlige transporttyper som i dag krever drosjeløyve, men som ikke nødvendigvis oppfattes som ordinær drosjetransport og der departementet i noen tilfeller har gitt unntak fra løyvekravet eller fra enkelte av kravene knyttet til løyvet.

3.2.3.1 Kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon

Eksempel på kommersiell virksomhet der transport er en underordnet funksjon er småskala turistvirksomhet som har reiselivopplevelser og turisme som hovedaktivitet, og som transporterer egne kunder til og fra disse aktivitetene. Det blir normalt betalt vederlag for en opplevelsespakke, med transport som en innbakt og underordnet del av helheten. Virksomheten er kommersiell med formål om inntjening. Småskala reiselivsvirksomhet var en raskt økende næring før pandemien, og er nå tilbake.

Et annet eksempel på kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon er Inn på tunet-virksomhet. Inn på tunet er tilrettelagte og kvalitetssikrede velferdstjenester på gårdsbruk. Godkjente gårder tilbyr aktiviteter som gir meningsfylt arbeid, mestring, utvikling og trivsel.

De viktigste brukerne av tilbud fra Inn på tunet er barn- og unge, mennesker med rusproblemer, mennesker med funksjonsnedsettelse og eldre.

Aktivitetene i tjenestetilbudet er knyttet opp til gården, livet og arbeidet der. Inn på tunet-gårder er underlagt en egen godkjenningsordning som administreres av Stiftelsen Norsk Mat. Stiftelsen har et godkjenningssystem som stiller krav til gårder som tilbyr Inn på tunet-tjenester. Godkjenningsordningen er en integrert del av det generelle og helhetlige kvalitetssystemet Kvalitetssystem for landbruket (KSL). Det er i dag godkjente Inn på tunet-gårdsbruk over hele Norge.

NAV og skoleverket er blant kjøpere av Inn på tunet-tjenester.

De aller fleste brukerne av Inn på tunet-tjenestene er avhengig av transport for å komme fram til Inn på tunet-gården. Dessuten kan det, ut fra den enkelte brukers situasjon, være behov for individuell transport direkte mellom hjem og gård. Det er vanlig at den enkelte gårdbruker (tjenestetilbyder) i avtalen med NAV, kommune eller andre med behov for tjenesten, får ansvaret for transport

av brukerne til/fra gården og til/fra nærmeste holdeplass for rutegående transport, eller for noen brukere transport hele veien mellom brukernes bolig og gården. Tryggheten og tilliten brukeren har til Inn på tunet-tilbyderen kan være avgjørende for at hun/han kommer seg ut på en mestrings- og læringsarena.

3.2.3.2 *Ikke-kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon*

Helseforetak som selv utfører transport av pasienter som trenger ekstra oppfølging, men som ikke trenger ambulansetransport, vil være et eksempel på ikke-kommersiell virksomhet så lenge helseforetaket ikke har mål om fortjeneste.

Et annet eksempel på ikke-kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon er transport som blir utført av frivillige organisasjoner. Slike organisasjoner kan være alt fra store organisasjoner som Røde Kors, til lokale frivillighetsentraler og idrettslag. Frivillighetsregisteret gir en god oversikt over frivillig virksomhet. Det er ingen plikt for frivillige organisasjoner til å registrere seg i registeret, men registrerte virksomheter kan oppnå visse fordeler som adgang til å søke om midler fra grasrotandelen og momskompensasjon.

Utgangspunktet for å registrere seg i registeret er at de frivillige virksomhetene utøver aktiviteter som ikke er fortjenestebasert. For eksempel kan dette være aktiviteter som blir drevet av ikke-økonomiske (ideelle) foreninger, alminnelige stiftelser som ikke deler ut midler, eller som utelukkende foretar utdelinger til frivillig virksomhet, næringsdrivende stiftelser som utelukkende foretar utdelinger til frivillig virksomhet, aksjeselskap som utelukkende foretar utdelinger til frivillig virksomhet.

3.2.3.3 *Transport med særlig eksklusivt materiell*

Transport med særlig eksklusivt materiell, som limousiner, er etter gjeldende rett underlagt de samme reglene som ordinær drosjetransport. Før 1. november 2020 var dette en egen løyvekategori, selskapsvognløyve. Selskapsvognløyvenerne hadde et noe annet markedssegment en ordinære drosjer. Antallsregulering av drosjeløyver ville vært et hinder for etablering av denne type transportvirksomhet. Denne typen virksomhet drives i hovedsak på kommersiell basis.

3.2.3.4 *Transport med særlig tilpasset materiell*

Transport med særlig tilpasset materiell, som rullestoltilpassede drosjer, er etter gjeldende rett

underlagt de samme reglene som ordinær drosjetransport. En forskjell er likevel at rullestoltilpassede drosjer har avgiftsfritak. Før 1. november 2020 var dette en egen løyvekategori, løyve for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Bakgrunnen for at dette var en egen løyvetype, var behovet for å åpne for at organisasjoner for personer med ulike funksjonsnedsettelse kunne ta ut løyver uavhengig av antallsreguleringen for ordinære drosjeløyver.

3.3 **Krav til sentral**

Det er i dag ingen krav til sentraler i yrkestransportregelverket, og det er fritt til å etablere seg for de som ønsker å opprette en sentral eller formidlingsvirksomhet for drosjetransport.

3.4 **Krav knyttet til bruk av taksameter**

3.4.1 **Innledning**

Det følger av yrkestransportloven § 9 fjerde ledd at Samferdselsdepartementet kan gi forskrifter om hvordan motorvogn i løyvepliktig drosjetransport skal være utstyrt, herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustninger.

Forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 48 fastslår at drosje skal være utstyrt med godkjent taksameter. Drosje kan ha installert annet kommunikasjonsutstyr eller spesialutstyr. Løyvemyndigheten kan etter § 48 siste ledd i særskilte tilfelle gi dispensasjon blant annet fra kravet til taksameter. Det følger av Samferdselsdepartementets høringsnotat av 1. oktober 2018 om endringer i drosjereguleringen, at transport med kjøretøy som utelukkende tilbyr transporttjenester i det tidligere selskapsvognmarkedet og utelukkende driver med kjøring i forbindelse med statsbesøk, bryllup mv., er eksempel på tilfelle hvor løyvemyndigheten kan vurdere å gi dispensasjon. Løyvemyndigheten skal ikke gi dispensasjon dersom løyvehaver i tillegg ønsker å tilby transporttjenester i det ordinære drosjemarkedet.

Ved endring i yrkestransportloven § 9 som trådte i kraft 1. november 2020 fikk Samferdselsdepartementet hjemmel for å tillate andre kontrollutrustninger enn taksameter. Lovendringen forutsetter at det kommer på plass et regelverk som stiller krav til kontrollutrustninger. Det er foreløpig ikke fastsatt regler som gir mulighet for å bruke annen kontrollutrustning enn taksameter.

3.4.2 Målerregelverket og taksameterforskriften

Lov 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normalt fastsetter krav til måleredskaper, bruk av måleredskaper, angivelse av måleresultater og produkters kvantitative innhold når dette er særlig bestemt i eller i medhold av loven, jf. § 2. Med måleredskap forstås ethvert redskap, utstyr, instrument eller system som brukes til å fremskaffe et måleredskap.

Loven fastsetter i § 3 at Justervesenet er nasjonal måleteknisk myndighet, og at Kongen kan delegerer myndigheten til andre enn Justervesenet på særskilte områder.

Forskrift 10. januar 2009 nr. 1226 om krav til taksametre (taksameterforskriften) er hjemlet i måleloven og fastsetter krav som gjelder for taksametre når disse selges eller tilbys for salg, eller brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør. Kravene i taksameterforskriften skal sikre riktig måling som grunnlag for beregning av pris for drosjeturen, sikre at nøkkeldata kan overføres fra taksameteret og sørge for at data som kan bruke ved kontroll lagres i taksameteret. Taksameterforskriften fastsetter kun krav til taksameteret og bruk av dette, og ikke til kommunikasjonssystemet som et taksameter ofte er en del av.

Et taksameter er i forskriften § 2 a definert som en innretning som sammen med en signalgenerator utgjør et måleredskap. Innretningen måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet. Definisjonen er i tråd med definisjonen av taksameter i Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/32/EU av 26 februar 2014 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning om tilgjengeliggjøring på markedet av måleinstrumenter (MID-direktivet). Etter taksameterforskriften § 3 skal taksametre som selges eller tilbys for salg, ha gyldig samsvars-vurdering, som omfatter taksameterets tilkoblingsmuligheter til de påkrevde tilleggsinnretningene. Etter § 8 skal følgende tilleggsinnretninger kunne tilkobles et taksameter; skriver, takskilt, betalingsterminal og kommunikasjonsenhet for overføring av data. Det er imidlertid ikke et krav at disse tilleggsfunksjonene skal brukes under kjøring.

For å ivareta hensikten med regelverket inneholder taksameterforskriften kapittel 2 bestem-

melser som skal sikre at målingene tilfredsstillende visse krav til nøyaktighet og robusthet, at essensielle data som er avgjørende for økonomiske oppgjør lagres og overføres riktig, og bestemmelser som skal bidra til å hindre manipulering og muligheter for juks, herunder plombering av taksameteret jf. § 12.

Etter taksameterforskriften § 21 skal resultatet vises på en visningsanordning og salgskvittering. For å bidra til riktig rapportering av skatteopplysninger, skal et taksameter etter § 17 være utstyrt med en summeringsinnretning som ikke kan nullstilles, og som lagrer samlet avstand tilbakelagt av kjøretøyet, samlet avstand tilbakelagt i driftsstilling «opptatt», samlet antall turer i driftsstilling «opptatt», samlet pengebeløp innkrevd som tillegg, og samlet pengebeløp innkrevd som oppdragspris. Etter § 18 skal taksameter gjennom sikre grensesnitt kunne levere data om driftsstilling, summerte verdier, måletekniske data, oppdragspris for en tur og takstopplysninger. Taksameterforskriften kapittel 5 regulerer krav til installasjon og bruk av taksametre. Bruker av taksameter er etter § 31 ansvarlig for etterlevelse av kravene i dette kapitlet.

Løyvehaver anses normalt som bruker av et taksameter. Etter forskriften § 32 er det bare tillatt å ta i bruk et taksameter dersom det foreligger en gyldig samsvars-vurdering utstedt av produsenten av taksameteret, taksameteret er installert i henhold til § 33 og installasjonen er godkjent av Justervesenet eller installasjonskontroll er rekvirert. Det er løyvehaver som er ansvarlig for å bruke taksametre som tilfredsstillende kravene i taksameterforskriften. Når det foreligger slik samsvars-erklæring, kan løyvehaveren stole på at taksameteret tilfredsstillende kravene til taksametre ved salg.

Dette bidrar til å sikre at taksametre tilfredsstillende krav som hindrer feilaktig bruk. Kravene til taksametre når de selges er en direkte implementering av regler for taksametre i EUs måleinstrument-direktiv. Det er obligatorisk å følge kravene i MID dersom et måleinstrument som er omfattet av MID skal reguleres nasjonalt. Det er ikke anledning til å fastsette tekniske eller funksjonelle krav til taksametre nasjonalt som ikke samsvarer med MID. Det fastsettes generelle regler til målinger og måleredskaper under bruk, omfattende regler om brukers plikt til aktsomhet, retting og melding samt regler om tilsyn og sanksjoner i forskrift om målenheter og måling kap. 5.

3.5 Øvrige rammevilkår for drosjenæringen

3.5.1 Opplysning og beregning av riktig pris for drosjetjenester

Prisene for drosjetjenester er regulert gjennom to forskrifter: Forskrift om makspriser for drosjebilkjøring og prisopplysningsforskriften.

Maksprisforskriften § 1 stiller krav om at man ved løyvepliktig drosjetransport med motorvogn skal benytte parallelltakst (pris beregnet på grunnlag av både tid og avstand), jf. § 2. Prisen for drosjetransporten kan også fastsettes av en drosjetilbyder i et pristilbud eller ved en på forhånd bestemt fastpris for en gitt strekning, jf. § 3. Kunden skal betale det som gir den laveste totale prisen for turen av et pristilbud, fastpris eller parallelltaksten med eventuelle tillegg.

Forskriften gjelder ikke for drosjetransport hvor vilkårene for transporten er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller avtale inngått etter anbudskonkurranse. Videre gjelder forskriften i områder der det kan tildeles eneretter for drosjetransport.

Prisopplysningsforskriften kapittel 7 B regulerer hvilke plikter en tilbyder av drosjetjenester har til å opplyse om pris for drosjetjenester. Kravene kommer i tillegg til de generelle reglene om prisopplysning for tjenestetilbydere i prisopplysningsforskriften kapittel 3. Alle tilbydere av drosjetjenester er forpliktet til uoppfordret å gi forbrukerne et pristilbud før avtale om transport inngås, jf. § 25 d. Forutsetningen er at forbrukerne har oppgitt et tilstrekkelig avgrenset bestemmelsessted for ønsket drosjetjeneste. Pristilbudet skal angi totalprisen for drosjetjenesten. Det følger av maksimalprisforskriften § 3 andre ledd at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen for turen av pristilbudet, en fastpris som eventuelt tilbys på strekningen og parallelltaksten med eventuelle tillegg. Ifølge prisopplysningsforskriften har drosjetilbyderen plikt til å opplyse forbrukeren om dette.

Enhver tilbyder av drosjetransport har plikt til å gi forbrukeren en spesifisert kvittering når transporten er utført, jf. prisopplysningsforskriften § 25 e. Dette vil gjøre forbrukeren i stand til å forstå hvordan prisen er beregnet. Kvitteringen skal angi pristilbudet som er gitt, samt spesifisere de enkelte takstelementer og tillegg etter maksimalprisforskriften for den aktuelle transporten. Ifølge markedsføringsloven (2009) § 32 fører Forbrukertilsynet og Markedsrådet kontroll med næringsdrivendes handelspraksis og

avtalevilkår etter reglene i markedsføringsloven kapittel 7.

3.5.2 Universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport

Forskrift av 3. desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport stiller krav til universell utforming av blant annet kjøretøy i drosjetransport. Forskriften stiller ikke krav til alle drosjer i løyvepliktig transport, men inneholder tekniske krav til utrustning av kjøretøy som blant annet skal transportere personer som sitter i rullestol under transport. De tekniske kravene fremgår av bussdirektivet 2001/85/EF som det vises direkte til i forskriften. Ifølge forskriftens § 1 gjelder den for buss klasse II og III som går i trafikk på basis av ett ruteløyve, samt for bil som utfører løyvepliktig transport for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. yrkestransportloven §§ 4, 6 og 9.

3.5.3 Bokføringsregelverket

De generelle reglene for dokumentasjon av kontantsalg følger av forskrift 1. desember 2004 nr. 1558 om bokføring (bokføringsforskriften) delkapittel 5-3. Det følger av § 5-3-2 at kontantsalg skal registreres fortløpende i et kassasystem med produkterklæring som tilfredsstillende kravene i kassasystemloven og kassasystemforskriften med mindre annet er bestemt i forskriften. Med kontantsalg menes «salg av varer og tjenester der kjøpers betalingsforpliktelse overfor selger gjøres opp ved levering», jf. § 5-3-1 bokstav a.

Det er gitt særregler for taxinæringen i bokføringsforskriften delkapittel § 8-2. Det følger av forskriften § 8-2-1 at bokføringspliktige som driver taxinæring, skal registrere kontant- og kredittsalg ved bruk av taksameter som tilfredsstillende kravene i taksameterforskriften. Ved kontantsalg skal taksameteret skrive salgsdokument (salgskvittering) til kunden for hvert salg, jf. forskriften § 8-2-2. Kvitteringen skal inneholde opplysninger som nevnt i bokføringsforskriften § 5-3-12, samt opplysninger om type betalingsmiddel. Kontantsalget skal dokumenteres ved bruk av skiftlapper og rapport fra taksameteret som viser hver enkelt salgstransaksjon, jf. § 8-2-3. Skiftlappene skal nummereres fortløpende av systemet og inneholde løyvenummeret og taksameterets serienummer.

Skiftlappen skal inneholde følgende opplysninger, jf. § 8-2-3 annet ledd:

1. skiftets dato

2. klokkeslett for skiftets begynnelse og slutt
3. antall turer
4. brutto innkjørt beløp fordelt på kontant og kreditt. Kontantbeløp skal være fordelt på ulike betalingsmiddel
5. kontanttips og tips som betales med betalingskort mv.
6. totale og besatte kilometer
7. sjåførens navn og fødselsnummer eller annen identifikasjonskode
8. akkumulerte tall for totale kilometer og totalt innkjørt omsetning i kroner. Kilometer og kroner skal oppgis med henholdsvis minimum seks- og nisifrede tall

Skiftlapper skal ved utskrift signeres fortløpende med fullt navn av skiftets sjåfør. Dersom skiftlappsystemet på grunn av feil, strømbrudd eller lignende midlertidig er ute av drift, skal årsaken dokumenteres. I disse tilfellene skal det benyttes forhåndsnummererte manuelle skiftlapper. Besatte kilometer, jf. annet ledd nr. 6, kan i slike tilfeller unnlates spesifisert. For øvrig gjelder bokføringsforskriften § 5-3-11 så langt den passer.

Det følger av § 8-2-4 at det for hvert skift skal foretas en avstemming hvor opptalt kassabeholdning mv. sammenholdes med kontantsalg ifølge skiftlapp. Avstemmingen skal dateres og det skal fremgå hvem som har foretatt avstemmingen. Dokumentasjon som nevnt i §§ 8-2-3 og 8-2-4 skal oppbevares i fem år etter regnskapsårets slutt, jf. § 8-2-5.

3.5.4 Skatteforvaltningsregelverket

Lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning kapittel 8 omhandler skattepliktiges opplysningsplikt om egne forhold. Etter skatteforvaltningsloven §§ 8-2 og 8-3 skal den skattepliktige gi opplysninger om sine skatte- og avgiftsforhold i skattemeldingen som grunnlag for fastsetting av skatt og merverdiavgift.

Både drosjeeierne (løyvehaverne) og drosjesentralene har opplysningsplikt for den næringsvirksomheten de driver. For næringsvirksomheten gjelder reglene blant annet skatteloven, merverdiavgiftsloven, skatteforvaltningsloven, bokføringsloven, regnskapsloven og revisorloven. I medhold av skatteforvaltningsloven § 8-15 er det fastsatt skjemaet «Drosje- og godstransportnæring» (RF-1223) eller tilsvarende spesifikasjoner. Skjemaet er pliktig vedlegg til skattemeldingen. Drosjeeier skal her blant annet gi opplysninger om kjørelengde og bilkostnader spesifisert per bil og løyve, samt hvordan omsetningen for-

delers seg på kontant og kredittomsetning og hvilket beløp som er registrert som bomtur. I tillegg framkommer totalt kjørt kilometer og antall kilometer kjørt med passasjer.

Ansatte sjåførere skal gi opplysninger om lønnsinntekten i skattemeldingen.

Som arbeidsgiver skal drosjeeieren hver kalendermåned rapportere lønnsinntekten til skattemyndighetene etter skatteforvaltningsloven og lov 22. juni 2022 nr. 43 om arbeidsgivers innrapportering av ansettelses- og inntektsforhold m.m. (a-opplysningsloven).

Tredjeparter har plikt til å gi opplysninger til skattemyndigheten både uoppfordret og når skattemyndighetene krever det. Etter skatteforvaltningsloven kapittel 7 har en rekke tredjeparter plikt til å gi opplysninger om skattepliktige til skattemyndighetene. Opplysningene skal gis elektronisk innen frister fastsatt i forskrift. Dersom opplysningene ikke gis innen fristen, kan skattemyndighetene for å fremtvinge levering av pliktige opplysninger, ilegge en daglig løpende tvangsmulkt, jf. skatteforvaltningsloven § 14-1 første ledd. Samlet tvangsmulkt kan ikke overstige 50 ganger rettsgebyret.

Formidlere av drosjetjenester skal gi opplysninger til skattemyndighetene fra skiftlappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. Skatteetaten bruker opplysningene til kontroll av løyvehaveres skattemelding. Tidligere hadde løyvehavere plikt til å være tilsluttet en drosjesentral, og drosjesentralene rapporterte tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene. På bakgrunn av endringene i drosjereguleringen ble skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd endret ved lov 18. desember 2020 nr. 161. Siden plikten til å være tilsluttet en drosjesentral er opphevet og organisering av drosjetransport kan innrettes på andre måter enn med sentraler, er ordlyden endret til at alle formidlere av drosjetjenester skal rapportere. Dette omfatter både tradisjonelle drosjesentraler og plattformer som formidler drosjetjenester. For å legge til rette for alternativ til taksameter, ble det i tillegg tatt inn i bestemmelsen at driftsansvarlige for kontrollutrustninger skal rapportere til skattemyndighetene.

I forskrift 23. november 2016 nr. 1360 (skatteforvaltningsforskriften) § 7-5 E er det gitt forskriftsbestemmelser om opplysningsplikt for formidler av drosjetjenester. Formidler av drosjetjenester skal gi opplysninger om tilknyttede løyvehavere som nevnt i yrkestransportloven § 9 første ledd. Det skal gis opplysninger om organisasjonsnummer og navn på den som gir opplysningene,

løyvehavers organisasjonsnummer og navn, løyvenummer og akkumulerte tall fra skiftlappene, jf. skatteforvaltningsforskriften § 7-5-21. Tallene fra skiftlappene gjelder kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift, kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift, kjørte kilometer og besatte kilometer. Opplysningene skal leveres elektronisk innen 31. januar året etter skattleggingsperioden, jf. § 7-5-22.

3.5.5 Personvern

yrkestransportloven § 29 b regulerer behandlingen av personopplysninger etter yrkestransportloven.

Bestemmelsens første ledd gir hjemmel for at offentlig myndighet eller andre juridiske personer kan behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre forvaltningsoppgaver for å oppfylle bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Bestemmelsen omfatter også andre juridiske personer som utfører oppgaver etter loven, herunder organer innen kollektivtransportsektoren. I forarbeidene vises det til at henvisningen til andre juridiske personer skulle forstås slik at det også kan behandles personopplysninger i allmennhetens interesse, jf. generell personvernforordning (EU) 2016/679, artikkel 6 nr. 1 bokstav e første alternativ.

Videre er bestemmelsen begrenset til behandling av personopplysninger som er nødvendig for å utføre «oppgåver» etter yrkestransportlovgivningen. Dette omfatter blant annet myndighetsutøvelse som ligger innenfor lovgivningen, herunder tjenester i form av behandling og utstedelse av løyvesøknader, kjøreseddel, tilsyn- og kontrollvirksomhet og øvrig utøvelse av forvaltningsmyndighet etter yrkestransportlovgivningen. I tillegg omfatter bestemmelsen hjemmel for behandling av personopplysninger grunnet nye elektroniske kontrollverktøy som ønskes å tas i bruk for kontroll etter yrkestransportloven. Dette gjelder blant annet automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR), vektpunkt i veibanen som kan avlese vekter og aksellast på kjøretøy i fart (WIM), samt en trådløs enveis eller toveis kommunikasjon (DSRC) som kan anvendes for å avlese informasjon om kjøretøy langs vei.

I bestemmelsens første ledd er både opplysninger etter personvernforordningen artikkel 9 og artikkel 10 nevnt eksplisitt for å vise at både ordinære personopplysninger og særskilte kategorier personopplysninger er omfattet av bestemmelsen. I § 29 b første ledd annet punktum er det tatt inn en presisering om at behandling av personopplys-

ninger som er nevnt i personvernforordningen artikkel 10, ikke vil kunne behandles av selskap og andre juridiske personer.

Bestemmelsens andre ledd er en spesialbestemmelse som omhandler behandling av personopplysninger ved billettering på ferje. Tredje ledd inneholder forskriftshjemmel hvor Samferdselsdepartementet gis adgang til å fastsette utfyllende bestemmelser om behandling av personopplysninger på hele yrkestransportlovens område.

3.6 EØS-rett

Gjennom EØS-avtalen har Norge forpliktet seg til å følge de alminnelige prinsippene om fri bevegelse av varer, tjenester, personer og kapital, med noen unntak. Retten til å yte tjenester etter EØS-avtalen artikkel 36 følgende gjelder ikke tjenester på transportområdet, se artikkel 38. EU har ikke gitt sekundærlovgivning for drosjevirkosomhet. Derimot gjelder etableringsreglene i EØS-avtalen artikkel 49 følgende fullt ut på transportområdet, herunder for drosjevirkosomhet. Det innebærer at statsborgere i andre EØS-land står fritt til å starte og utøve drosjevirkosomhet i Norge på samme vilkår som er fastsatt for norske borgere. Videre innebærer det at regler og andre nasjonale tiltak som gjør det vanskeligere eller mindre attraktivt for andre EØS-borgere å starte og utøve drosjevirkosomhet i Norge – såkalte restriksjoner – kan være forbudt selv om de ikke utgjør forskjellsbehandling i forhold til norske statsborgere, jf. EØS-avtalen artikkel 31.

Regler og andre tiltak som virker restriktivt vil likevel være lovlige dersom de kan begrunnes i læren om tvingende allmenne hensyn. I læren om tvingende allmenne hensyn finnes det både lovfestede og ikke-lovfestede hensyn. De lovfestede tvingende allmenne hensynene som kan begrunne restriksjoner på etableringsadgangen fremgår av EØS-avtalen artikkel 33 omfatter hensynene til den offentlige orden, sikkerhet og folkehelse. De ulovfestede tvingende allmenne hensynene omfatter blant annet miljø- og forvaltningsmessige hensyn, kontrollhensyn og lignende. Disse hensynene har blitt utviklet gjennom rettspraksis fra EU-domstolen. For drosjenæringen vil eksempelvis hensynet til å sikre tilgjengelige, økonomisk overkommelige, pålitelige og sikre transporttjenester av god kvalitet for publikum kunne være relevant. Det samme vil gjelde hensynet til funksjonalitet opp mot andre transporttilbud som fly, tog og buss. Av hensyn som i mindre grad er knyttet til kvaliteten på selve

drosjetilbudet, men som likevel kan begrunne restriksjoner, fremheves lønns- og arbeidsforhold, HMS og riktig betaling av skatter og avgifter.

Dersom et tiltak kan begrunnes i et tvingende allment hensyn, må det vurderes om tiltaket er nødvendig eller om det samme kunne vært oppnådd på en mindre inngripende måte. I utarbeidelsen av nye regler er det viktig at bestemmelsen er balansert og at krav som stilles er proporsjonale og i overensstemmelse med EØS-retten.

EFTAs overvåkningsorgan (ESA) konkluderte i en grunnlagt uttalelse av 22. februar 2017 at Norge ved å opprettholde regler om adgang til drosjemarkedet som blant annet innebar antallsregulering av løyver og krav om at løyvehavere skulle være tilknyttet en drosjesentral, ikke oppfylte sine forpliktelser etter EØS-avtalen artikkel 31 (1) om fri rett til etablering.

Nedenfor følger utdrag fra uttalelsen knyttet til sentraltilknytningsplikten:

«[...] With regard to the restrictive measure conferring competence upon the competent authorities to oblige licence holders to be affiliated with a dispatch centre and to pay a fee for it, the Norwegian Government claims that this requirement is necessary to pursue the interests of consumers and security objectives. In this regard, the Norwegian Government submits that the requirement is in the interest of customers and ensures «market clarity», as it ensures that taxi customers only have to dial one single telephone number when ordering a taxi and they that they have a contact point for assistance in cases of unexpected or uncomfortable incidents. Furthermore the system increases transport safety, as it enables the dispatch centres to track the location of a taxi at a given time and thereby also serves a preventive effect, in that it deters taxi drivers from committing acts of abuse, theft or violence. [...]»

«[...] In addition, as regards the requirement to be affiliated with a dispatch centre, the Authority acknowledges that grounds of transport safety can be relied upon as a justification for a restriction of the freedom of establishment. The Norwegian Government argues that the connection to the dispatch centre enables the centre to track the location of a given taxi at a given time and thereby also serves a preventive effect as it deters taxi drivers from committing acts of abuse, theft or violence. The Authority acknowledges that grounds of transport safety can in principle be relied upon as a

justification for a restriction of the freedom of establishment [...]»

Suitability

«[...] Finally, as regards the objective of ensuring transport safety supposedly pursued by imposing the requirement to be affiliated with a dispatch centre, it appears inconsistent that this affiliation requirement is not systematically imposed on all drivers in all districts. In some districts, dispatch centres are established and the affiliation requirement exists, whereas in other districts, the license is linked to the drivers' residence and no such requirement exists. As a consequence, the Authority concludes that the national legislation at issue does not pursue the stated objective of ensuring transport safety in a consistent and systematic manner and therefore cannot be considered appropriate for attaining the objective. [...]»

Necessity

«[...] Furthermore, the Authority considers that the obligation for operators to be connected to a taxi dispatch centre and to comply with the corresponding requirements, such as being part of a shift plan, appears to go beyond what is necessary in order to achieve the legitimate objectives. The Norwegian Government's arguments in favour of the affiliation to a dispatch centre, such as being able to hold track of drivers and taxis in the interest of security, could be achieved in the same way with less restrictive measures, such as the requirement for taxi operators to make use of technological equipment like GPS-tracking or electronic means of identifying a taxi in connection with payment. [...]»

På denne bakgrunn konkluderer ESA med at de norske reglene knyttet til blant annet sentraltilknytningsplikten er i strid med EØS-avtalens artikkel 31 (1).

Som en del av revisjonen av strategien for bymobilitet presenterte Kommisjonen 11. februar 2022 en meddelelse om passasjertransport med drosje eller private kjøretøy med sjåfør, jf. Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV- private hired vehicles) 2022/C 62/01. Passasjertransport der kunden selv bestemmer tidspunkt og sted utføres vanligvis av drosjer og/eller private leiebiler med sjåfør (PHV- private hired vehicles). Kommisjonen fremhever at reglene om retten til fri etablering også gjelder for transport og at eventuelle unntak må begrun-

nes i læren om tvingende allmenne hensyn, men peker i punkt IA på at eksistensen av et velfungerende drosjemarked ofte blir trukket frem som et allment hensyn. Eksempler på tiltak Kommisjonen mener vil være mer krevende å forsvare ut fra læren om tvingende allmenne hensyn er blant annet vilkår knyttet til antall kjøretøy, antall løyver per løyvehaver og begrensninger i adgangen til tildeling av løyver til selskap. 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 viser til at markedet for passasjertransport med drosje og lignende har gjennomgått betydelige endringer de siste årene, særlig på grunn av teknologisk utvikling og muligheten for å bestille en tilpasset tur på nett, vanligvis via en smarttelefon-applikasjon. Kommisjonen viser til at 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 tradisjonelt har vært et lokalt anliggende, har de internasjonale og EU-aspektene økt de siste årene.

Regler om adgang til yrket som leverandør av drosjetjenester varierer mellom land, regioner og byer. Det følger av retningslinjene at medlemsstatenes regelverk bør gi rettferdige muligheter for alle eksisterende og nye aktører, og tilstrebe like konkurransevilkår mellom markedsaktørene.

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 imidlertid begrunnes konkret.

4 Regelverket i andre nordiske land

4.1 Finland

4.1.1 Innledning

Finland hadde tidligere en lignende lovgivning som Norge hadde før 1. november 2020, med behovsprøvde løyver. Finland endret sin drosjeregulering med virkning fra 1. juli 2018 og fjernet med det antallsreguleringen. Finske drosjeløyvehavere kunne etter denne datoen fritt bestemme omfanget av egen drift og pris, samt at hele landet nå utgjør ett løyvedistrikt.

4.1.2 Løyveplikt

Etter den finske loven om transportservice, lag om transportservice (320/2017), defineres drosjetransport som yrkesmessig persontransport på veg med personbil mv. Som yrkesmessig transport regnes virksomhet der tilbyder av transporttjenester har til hensikt å skaffe seg arbeidsinntekt, drive næringsvirksomhet eller på annen måte skaffe seg et levebrød.

Dersom tjenesteyter kun krever kostnadene tilsvarende transporten dekket og hensikten ikke er å oppnå inntekt fra virksomheten, regnes det ikke som yrkesmessig transport som nevnt i definisjonen.

Det kreves ikke løyve dersom et selskap som driver turistvirksomhet også utfører transporttjenester som en del av en større servicepakke, jf. lag om transportservice § 4 nr. 3. Det er imidlertid et krav at transporten utgjør en liten del av en større pakke for at transporten er unntatt løyveplikt. Transporten må videre utføres med et kjøretøy som selskapet har kontroll over og transporttjenesten kan ikke prises og selges separat. Transport fra flyplass til hotell utgjør ikke en slik servicepakke som er unntatt etter denne bestemmelsen.

4.1.3 Sentraltilknytningsplikt

Finland har ikke ett lovpålagt krav om sentraltilknytning, men i praksis er mange løyvehavere tilknyttet en sentral.

4.2 Danmark

4.2.1 Innledning

Danmark hadde inntil 1. januar 2018 også 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 det nye regelverket frem mot 1. januar 2021.

4.2.2 Løyveplikt

Etter den danske taxiloven (LBK nr. 434 af 22/04/2023) kreves det tillatelse for å drive ervervsmessig persontransport med personbil. Med ervervsmessig persontransport menes kjøring i en dansk registrert motorvogn som maksimalt kan transportere ni personer, inkludert sjåføren, som utføres for å oppnå fortjeneste.

Fortjeneste foreligger dersom betalingen for kjøringen overstiger de direkte kostnadene forbundet med kjøringen.

Betalingen for kjøringen skal således dekke alle omkostninger forbundet med kjøringen, herunder lønnsomkostninger og liknende, samt avskrivning på bilen og øvrig utstyr mv.

4.2.3 Sentraltilknytningsplikt

I Danmark skal all drosjekjøring selges av et kjørekontor (kørselskontor), som har tillatelse til å drive slik virksomhet. Tillatelsen utstedes av transport-, bygnings- og boligministeren, og gjelder for en periode på opptil 10 år. Tillatelsen kan kalles tilbake på nærmere angitte vilkår, jf. taxi-loven §§ 5 og 13.

Etter den danske modellen er det oppstilt objektive krav til kjørekontorene og ansvarlige ledere, samtidig som kjørekontorene er pålagt plikter overfor myndighetene og kundene, som blant annet bidrar til å ivareta forbrukerhensyn.

Kjørekontoret kan drives som en personlig drevet virksomhet eller som et selskap. Alle som oppfyller objektive krav, kan opprette et kjørekontor.

Det følger av taxiloven § 5 at virksomheten (kjørekontoret) skal oppfylle følgende objektive krav:

- Ha en godkjent ansvarlig leder som faktisk og varig skal forestå driften av virksomheten
- Ha en eierkrets som har bopel i (EU eller) EØS
- Ha fast forretningsadresse på dansk område
- Ikke være under konkursbehandling eller konkurs
- Ikke ha forfalt gjeld til det offentlige på 50 000 DKK eller mer
- Ha en egenkapital på minst 500 000 DKK
- Kunne sannsynliggjøre at virksomheten kan utøves på forsvarlig måte og i overensstemmelse med god skikk i bransjen

For kjørekontor med fast forretningssted i et landdistrikt kan egenkapitalen, etter en konkret vurdering, settes ned til 40 000 DKK, jf. taxiloven § 6. Slike kjørekontor kan kun selge drosjeturer innen et nærmere avgrenset geografisk område, og maksimalt ha tre biler.

Ansvarlig leder i selskapet skal oppfylle følgende objektive krav:

- Ha bopel i (EU eller) EØS
- Være myndig og ikke under vergemål
- Ikke være under konkursbehandling eller konkurs
- Ikke ha forfalt gjeld til det offentlige på 50 000 DKK eller mer
- Ikke være dømt for straffbart forhold, som begrunner nærliggende fare for misbruk av virksomheten
- Kunne sannsynliggjøre at vedkommende kan utøve virksomheten på forsvarlig måte og i overensstemmelse med god skikk i bransjen

Kjørekontoret har en rekke plikter, herunder om prisfastsettelse og behandling av klager. Pliktene gjelder blant annet av hensyn til trafikksikkerhet og forbrukersikkerhet. Kjørekontorets plikter er fastsatt i taxiloven § 20.

Kjørekontorene skal opplyse på sine hjemmesider, og skilte utvendig på tilsluttede drosjer, prisen for en standardtur på 10 km på 12 minutter. Videre skal kjørekontorene sikre, at kundene ved avslutningen av en tur får opplysninger om:

- Drosjens registreringsnummer
- Sjøførkortnummer
- Dato
- Begynnelse – og avslutningstidspunktet for turen

- Antall kjørte kilometer
- Betalingen

Kjørekontoret skal løpende og digitalt samle inn og oppbevare følgende opplysninger om taxiturene kjørekontoret selger:

- Bilens registreringsnummer
- Sjøførkortnummer
- Dato for turen
- Tidspunkt for turens begynnelse og slutt
- Antall kjørte kilometer
- Betalingen
- Start og slutt punkt angitt som GPS-koordinater
- Øvrige GPS koordinater

For hver sjåførs vakt skal kjørekontoret samle inn og oppbevare opplysninger om:

- Bilens registreringsnummer
- Start- og sluttidspunkt
- Sjøførkortnummer, og
- Bilens kilometertellers visning ved vaktens start- og sluttidspunkt

Kjørekontoret skal løpende samle inn og oppbevare data som kan bidra til å samordne digitale trafikkløsninger og til statistiske formål. Kjørekontorets administrative system skal gjennomgå en årlig systemrevisjon med sikte på å sikre data-sikkerhet og datakvalitet.

Kjørekontoret skal, på oppfordring fra myndighetene, sende inn opplysningene, eller deler av opplysningene, som er samlet inn.

Kjørekontoret skal etablere en klageordning og være tilsluttet en uavhengig landsdekkende klagenemnd som taxinæringen oppretter. Klagen skal sendes til kjørekontoret, som skal behandle klagen fra kunden og opplyse kunden om muligheten for å klage saken inn for en klagenemnd. Klagenemnd for taxi er under etablering.

Kjørekontoret er ansvarlig for at prisen for de taxiturene kontoret selger, ikke overstiger det nasjonale pristaket. Et kjørekontor kan kun endre prisene én gang pr. kvartal.

Kjørekontoret er ansvarlig for at biler som er knyttet til kjørekontoret, har næringsansvarsforsikring.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsette nærmere regler om opplysningene kjørekontoret skal samle inn, oppbevare og sende inn, om systemrevisjon og om klagenemndens virksomhet, herunder regler om tilsyn.

4.3 Sverige

4.3.1 Innledning

Svenske myndigheter deregulerte drosjemarkedet i 1990. Dereguleringen innebar blant annet at behovsprøvingen ble fjernet. Det finnes derfor ingen begrensning av antall løyver i Sverige. Det er heller ingen driveplikt knyttet til drosjeløyvet. Det er videre etter svensk rett ingen begrensninger i hvor mange biler en løyvehaver kan ha så lenge løyvehaver oppfyller økonomiske krav per kjøretøy og hele landet fungerer som ett løyvedistrikt.

4.3.2 Løyveplikt

Etter den svenske taxitrafiklagen (2012:211) kreves det tillatelse for å drive yrkesmessig persontransport med personbil eller lett lastebil som innebærer at kjøretøy og sjåfør gjøres tilgjengelig for allmennheten for transport av personer mot betaling¹².

Følgende transport anses ikke å være taxi-transport:

- transport av passasjerer til eller fra arbeidsplass, skole eller andre lokaler hvor sjåføren eller passasjereren arbeider eller studerer, dersom transporten skjer i forbindelse med at sjå-

føren reiser til sitt arbeids- eller opplæringssted,

- transport med personbil av skolelever mellom bosted og skole eller del av en slik transportstrekning, om transporten utføres av en for- eller annen slektning av en elev,
- transport med utrykningskjøretøy

4.3.3 Sentraltilknytningsplikt

Sverige har ulike regler om sentraltilknytning for løyvehavere med og uten taksameter.

Det følger av taxitrafiklagen § 1 at den som driver drosjevirkosomhet med en drosje som har taksameter, skal overføre taksameteropplysninger til en redovisningssentral. En redovisningssentral er en virksomhet som tar imot, lagrer og oversender opplysninger som overføres fra taksameter, jf. lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, kapittel 2 a § 2.

Løyvehavere som ikke har taksameter skal, fra kjøretøyet er registrert for drosjetransport, tilslutte seg en bestillingssentral, jf. taxilagen kapittel 2 b § 1. En bestillingssentral er en virksomhet som i) tar imot bestillinger og betalinger, samt fordeler kjøreoppdrag mellom løyvehavere, og ii) samler inn og sender ut opplysninger fra særskilt taxiutrustning.

5 Nærmere om høringsforslagene

5.1 Justering av løyveplikten mv.

5.1.1 Utvalgets forslag

Det fremgår av NOU 2023: 22 at utvalget foreslår å skille mellom yrkestransportloven §§ 4 og 9. Bestemmelsen § 4 foreslås å bare gjelde for transport med kjøretøy registrert for mer enn 9 personer. For transport med disse kjøretøyene vil ikke rettstilstanden endres.

Utvalget foreslår å bytte ut ordet «kan» med ordet «skal» i § 4 andre ledd for å tydeliggjøre at tildeling av løyve skal skje på objektive vilkår og uten bruk av skjønn. Dette innebærer imidlertid ingen realitetsendring da det er i overensstemmelse med gjeldende praksis.

Utvalget foreslår å endre overskriften i bestemmelsen til «Drosje» i § 9. Dette for å markere skillet mellom §§ 4 og 9 der § 9 bare skal gjelde for kjøretøy inntil 9 seter inkludert sjåfør. Utvalget foreslår videre å tilføye i § 9 første ledd at løyveplikten kun gjelder der løyvehaveren har mål om fortjeneste. Dette innebærer at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, ikke vil være omfattet av løyvekravet selv om de driver transport mot vederlag. Videre foreslår utvalget at det fastsettes i § 9 første ledd andre punktum at der det er tvil om mål om fortjeneste avgjør løyvemyndigheten spørsmålet.

Utvalget foreslår at bestemmelsen om såkalt pirattaxi, i tillegg til å fremgå av § 4 også skal fremgå av § 9 første ledd siste punktum slik at den fanger opp piratvirksomhet utført med kjøretøy registrert for inntil 9 personer.

Det fremgår videre av utredningen at utvalget foreslår å oppheve yrkestransportlovens §§ 19 og 20 første ledd. Forslaget om en justering av rammene for løyveplikten etter yrkestransportloven § 9 innebærer at de unntakene som i dag følger av yrkestransportloven § 19 om persontransport knyttet til arbeidsforhold i helse- og omsorgssektoren og i § 20 første ledd om samkjøring, blir overflødige.

Utvalget foreslår også et nytt andre punktum i yrkestransportloven § 35 som gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å stille krav i forskrift

for transportvirksomhet som kan drives uten løyve etter kapittel 4.

Utvalget foreslår å endre yrkestransportloven § 37 a slik at det fremgår direkte av ordlyden at kravet om kjøreseddel gjelder for førere i løyvepliktig persontransport etter yrkestransportloven §§ 4, 6 og 9.

5.1.1.1 Justering av løyveplikten

Løyveplikten er i dag regulert gjennom to bestemmelser i yrkestransportloven. Yrkestransportloven § 4 setter krav til løyve for persontransport, og § 9 setter krav til særskilt løyve for drosjetransport. Utvalget mener at disse to løyvetypene bør skilles klarere fra hverandre, slik at kravet til løyve for drosjetransport fullt ut reguleres i § 9. Siden utvalget foreslår å innføre sentraltilknytningsplikt, se nærmere nedenfor i punkt 5.2, vil det være behov for en nærmere avgrensning av hva slags type virksomhet løyvekravet skal omfatte, og muligheten til å gi dispensasjon fra det.

Utvalget har vurdert hva som skiller drosjevirksomhet fra annen ikke-rutegående persontransport. EU-kommisjonen opererer med tilnærmingen «passasjertransport på tilkallingsbasis, det vil si transporttjenester med bil og sjåfør som foregår på passasjerens anmodning (taxi og utleiebil med sjåfør).» Slik det er organisert i Norge, er drosjemarkedet delt i enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet. Enkeltturmarkedet omfatter drosjer som praies på gaten (praiemarkedet), drosjer som hyres fra holdeplass (holdeplassmarkedet) og drosjer som bestilles gjennom telefon eller app (bestillingsmarkedet). Kontraktmarkedet omfatter drosjetjenester for private og offentlige oppdragsgivere der vilkårene for transporten er fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder, herunder pasientreiser og skoleskyss. Det offentlige betaler også for drosjetransport gjennom TT-ordningen. Hoveddelen av TT-turene gjennomføres som enkeltturer der kunden selv bestiller drosjen. Det er også en forskjell i at tilbudet i enkeltturmarkedet er rettet mot allmenheten mens tilbudet i kontraktmarkedet retter seg mot

offentlige oppdragsgivere eller direkte mot dem som har krav på offentlig finansierte transporttjenester. Her er det med andre ord slik at det offentlige kjøper på vegne av tredjepart.

Hva slags virksomhet som skal omfattes av kravet til løyve må avgjøres på grunnlag av markedsmessige og politiske avveininger. Avgrensningen av løyveplikten bør etter utvalgets vurdering skje gjennom en justering i rammene for løyveplikten i yrkestransportloven § 9.

En slik tilnærming finner vi i de øvrige nordiske landene, som alle gir reglene en noe snævrere anvendelse enn den gjeldende norske ordningen. Se nærmere omtale av nordisk rett i kapittel 4. Felles for reguleringen i de øvrige nordiske landene er at reglene er avgrenset til yrkesmessig eller ervervsmessig virksomhet. Dette kan synes som en mer hensiktsmessig avgrensning enn persontransport som drives mot vederlag, som er den avgrensning yrkestransportloven har.

Utvalget mener løyvekravet bør forbeholdes transport som drives yrkesmessig eller kommersielt. Utvalget er videre av den oppfatning at det er viktig at reglene, som i dag, utformes slik at de ikke åpner for sporadisk drosjevirkosomhet uten løyve og såkalte piratdrosjer.

Utvalget legger vekt på at fylkeskommunene, skattemyndighetene, Arbeidstilsynet, forbrukermyndighetene og politiet ikke har like stort behov for å ha oversikt over ikke-kommersiell transportvirkosomhet som over virksomheter som tilbyr transporttjenester til allmennheten på kommersielle vilkår.

Utvalget mener mål om fortjeneste foreligger når virksomheten får dekket mer enn de direkte kostnadene forbundet med transporten, herunder kostnader til drivstoff, bompenger, lønn til sjåføren, avskrivning på bilen, bensin, bompenger og øvrig utstyr. Det er ikke avgjørende for spørsmålet om løyveplikt at inntektene faktisk overstiger kostnadene med transporten. Det er målet om fortjeneste som er avgjørende for om det oppstår løyveplikt, ikke om transportøren faktisk oppnår fortjeneste.

Det fremgår av utredningen at drive- og vederlagsbegrepene i forslaget vil ha samme innhold som etter gjeldende rett.

Utvalget legger til grunn at det foreligger mål om fortjeneste både når virksomheten er opprettet med hensikt om fortjeneste og når transporten er utført med hensikt om å oppnå fortjeneste.

Det er utvalgets vurdering at dette forslaget langt på vei tilsvarer ordningen i Danmark. Den danske taxiloven krever tillatelse til å drive ervervsmessig persontransport. Med ervervsmessig

menes transport som drives for å oppnå fortjeneste.

Det fremgår av utredningen at vurderingen av om en virksomhet har mål om fortjeneste vil være uavhengig av om transporten er utført som et rent transportoppdrag eller om den drives i forbindelse med en annen tjeneste. Det spiller heller ingen rolle om transporten faktureres særskilt eller som en pakkeløsning med en totalsum for en rekke forskjellige tjenester. Det avgjørende er om virksomheten har et mål om fortjeneste med selve virksomheten eller med transportdelen av virksomheten.

Etter regelendringene i 2020 har det vært rettet særlig oppmerksomhet mot behovet for løyvefritak for frivillige organisasjoner, som i utgangspunktet driver ikke-kommersiell virksomhet. Problemstillingen kom særlig opp i forbindelse med pandemien, og senere i forbindelse med flyktningestrømmen fra Ukraina. Flere frivillige organisasjoner, blant annet Røde Kors, ønsket å transportere flyktninger til for eksempel lege eller ulike fritidsaktiviteter. Slik transport er løyvepliktig når den drives mot vederlag. I disse situasjonene blir konkurranseflaten mot kommersiell transport, særlig drosjetransport, særlig tydelig. Spørsmålet om løyveplikt kommer også på spissen i forbindelse med transport av idrettslag mv.

Transport som drives av frivillige organisasjoner, ideelle organisasjoner, idrettslag mv. vil som utgangspunkt falle utenfor kravet om løyveplikt etter denne bestemmelsen. For disse vil likevel transporttjenesten være løyvepliktig dersom transporten drives med mål om fortjeneste. Når slike organisasjoner utfører transport i henhold til avtale med det offentlige eller private, og kontrakten er inngått med mål om fortjeneste, vil transporten være løyvepliktig som drosjevirkosomhet.

Etter gjeldende § 4 andre punktum (pirattaxi-virkosomhet) rammer løyveplikten også enkeltstående transporter mot vederlag når slik transport er kommet i stand på liknende måte som for drosje ved at transporttilbudet rettes mot allmennheten på offentlig plass. Bestemmelsen omfatter tilfeller av persontransport mot vederlag der det ville være vanskelig å bevise at transportøren har drevet i tilstrekkelig omfang. Utvalget forslår at denne bestemmelsen, om såkalt pirattaxi, fremgår både av §§ 4 og 9 slik at den fanger opp piratvirkosomhet utført med kjøretøy registrert for både mer og mindre enn 9 personer. Som etter gjeldende rett er det her ikke nødvendig å bevise at den som utfører transporten «driver» transport. Det er tilstrekkelig å påvise at det er utført én tur. Som etter gjeldende rett inntreffer løyveplikten

når transporten utføres mot vederlag. Dette vil gjelde for både §§ 4 og 9. Løyveplikten etter § 9 første ledd tredje punktum er ikke avhengig av at transportøren har mål om fortjeneste for virksomheten eller for den enkelte tur.

Etter utvalgets forslag til endringer i rammene for løyveplikt etter § 9 første ledd, vil transport i forbindelse med såkalt Inn på tunet-virksomhet og småskala turistvirksomhet fortsatt være omfattet av kravet til drosjeløyve. Her foreslår utvalget å gjeninnføre den tidligere ordningen hvor løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra løyvekrav og driftsvilkår. På bakgrunn av endringene utvalget foreslår med innføring av sentraltilknytningsplikt, kan behovet for å gi dispensasjoner fra sentraltilknytningsplikten bli noe større enn hva det er under dagens ordning.

Utvalget foreslår derfor å innføre en bestemmelse om dispensasjon i tråd med ordningen som tidligere fremgikk av rundskriv N-7 og N-8/2017 om dispensasjon knyttet til Inn på tunet-virksomhet og småskala turistvirksomhet. Utvalget foreslår at dispensasjonsbestemmelsen fremgår av forslag til ny § 48 e i yrkestransportforskriften. Dispensasjonsadgangen er ikke begrenset til Inn på tunet- og småskala turistvirksomhet. Dispensasjon kan også gis til frivillige organisasjoner, idielle organisasjoner og idrettslag mv., for eksempel der det er tvil om de omfattes av løyveplikten.

5.1.1.2 *Oppheving av yrkestransportloven §§ 19 og 20 første ledd*

Det fremgår av utredningen at det er utvalgets vurdering at justeringen av rammene for løyveplikt etter yrkestransportloven § 9 innebærer at de unntakene fra løyveplikt som i dag følger av yrkestransportloven § 19 om persontransport knyttet til arbeidsforhold i helse- og omsorgssektoren og § 20 første ledd om samkjøring, blir overflødige. Slik virksomhet vil ikke lenger være løyvepliktig etter § 9, ettersom de ikke har mål om fortjeneste.

Som etter gjeldende rett vil persontransport utført av ansatte i helse- og omsorgssektoren som et naturlig ledd i arbeidsoppgavene ikke kreve løyve.

Kravet til løyve vil etter forslaget i utgangspunktet heller ikke gjelde der hvor flere går sammen for å dekke et sammenfallende transportbehov (samkjøring). Dette gjelder uavhengig av hvem som rår over bilen og hvem som kjører, så lenge verken den som disponerer bilen eller sjåfør har mål om fortjeneste.

Bestemmelsen viderefører i stor del det som i dag går inn under løyvefritaket i yrkestransport-

loven § 20 første ledd, men innfører en noe større grad av fleksibilitet, idet det ikke er noe krav om at den som rår over bilen selv kjører eller dekker sin del av kostnadene så lenge det de andre dekker ikke overstiger totalkostnadene.

5.1.1.3 *Hjemmel for å stille krav til transportvirksomhet som kan drives uten løyve*

Utvalget foreslår et nytt andre punktum i yrkestransportloven § 35 som gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å stille krav i forskrift for transportvirksomhet som kan drives uten løyve etter kapittel 4. Formålet med bestemmelsen er å sikre hjemmel for å regulere enkelte transportrelaterte sider av virksomheten som ellers ville blitt regulert gjennom løyvekravene. Eksempelvis kan dette gjelde forhold knyttet til trygghet for passasjerer i kjøretøyet, forsikring, omfanget av transport, informasjonsinnhenting og kontroll av opplysninger relatert til skatt og avgift.

5.1.1.4 *Presisering av rammene for kjøreseddel*

Det fremgår av utredningen at det er utvalgets vurdering at endring i rammene for løyveplikt etter yrkestransportloven § 9 gjør det nødvendig å tilpasse rammene for krav om kjøreseddel etter yrkestransportloven kapittel 7 A. Etter gjeldende rett følger det av yrkestransportloven § 37 a at: «Førar av drosje, turvogn og rutevogn må under persontransport mot vederlag ha kjøresetel i tillegg til førarkort». Bestemmelsen er tolket slik at krav om kjøreseddel gjelder for fører i løyvepliktig persontransport. Utvalget foreslår å justere ordlyden i § 37 a første ledd slik at det fremgår direkte av ordlyden at kravet om kjøreseddel gjelder for førere i løyvepliktig persontransport etter yrkestransportloven §§ 4, 6 og 9.

Endringen innebærer at sjåfører i transport som ikke er løyvepliktig, heller ikke har krav om kjøreseddel. For sjåfører i turvogn- og rutetransport innebærer justeringen ingen endring. For sjåfører i persontransport med kjøretøy registrert for inntil 9 personer, vil krav om kjøreseddel bortfalle når virksomheten ikke har mål om fortjeneste.

5.1.2 **Høringsinstansenes syn**

Frivillighet Norge, Helse Midt-Norge RHF, Helse Sør-Øst RHF, Helse Vest RHF, Hovedorganisasjonen Virke, Kollektivtrafikkforeningen, Nasjonalforeningen for folkehelsen, Nordland eldreråd, Nordland fylkeskommune, Norges Røde kors, Opplysnings-

rådet for veitrafikken, Pasientreiser HF, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Vestland fylkeskommune, Vevelstad kommune og Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget om tilføyelsen i § 9 første ledd om at løyveplikten gjelder der løyvehaverne har *mål om fortjeneste*. Flere av høringsinstansene som støtter forslaget fremhever at dette vil legge til rette for frivilligheten på en god måte.

Helse Midt-Norge RHF, Helse Nord RHF, Helse Sør-Øst RHF og Helse Vest RHF peker på at forslaget gir helseforetakene mulighet til å drive transport i egenregi. Dette vil styrke helseforetakenes mulighetsrom for å etablere egne transporttilbud og gir anledning til å sikre et tilbud der andre hensiktsmessige løsninger i markedet ikke finnes. *Helse Nord RHF* peker på at det er ønskelig med en nærmere avklaring av hva definisjonen innebærer i praksis og spør om det er mål om fortjeneste dersom helseforetakene mener de kan utføre tjenesten rimeligere selv enn de tilbudene de får fra markedet. *Helse Vest RHF* peker på at de kan kreve inn egenandel.

Norges Blindeforbund peker på at det er viktig at plikten til løyve omfatter alle som utfører persontransport mot vederlag. *Norges Blindeforbund* er enig i at det skal være unntak for transport som blir utført av frivillige organisasjoner, og som ikke har mål om fortjeneste. *Blindeforbundet* er dog bekymret for at det er for snevert at løyveplikten bare skal omfatte de som driver persontransport med mål om fortjeneste. Slik *Blindeforbundet* forstår dette vil det være mulig å drive en virksomhet som gir skinn av å være ideell, men der for eksempel lønnskostnader settes på et nivå som i virkeligheten tilsier at virksomheten drives med fortjeneste. Dette må unngås, slik at kravene til drosjevirkosomhet også omfatter denne gruppen.

Viken fylkeskommune viser til at den ikke har erfart at dagens lovverk med krav om løyveplikt dersom det mottas vederlag for transporten, og dens unntaksbestemmelser, har vært vanskelig å forstå og forvalte. I praksis kan ikke *fylkeskommunen* se noen reell endring av i hvilke tilfeller en må ha løyve. Om hensikten er lempeligere krav til løyve for frivillige organisasjoner og idrettslag synes det ulogisk å innføre et slikt skille mellom transport med personbil og buss/minibuss, da mål om fortjeneste kun er lagt inn som vilkår under paragrafen for drosjeløyve, og ikke under § 4 om persontransport for motorvogn registrert for mer enn 9 personer.

Norges Taxiforbund mener formuleringen i forslaget åpner for fortolkninger som ikke nødven-

digvis harmonerer med utvalgets tolkning. *Norges Taxiforbund avdeling Buskerud* stiller spørsmål ved om det er mulig å kontrollere at virksomheten er «non-profit eller tjener penger».

Oslo kommune, Oslo Taxi og Persontransport Norge AS støtter ikke forslaget. *Oslo kommune* viser til at dagens regelverk er tydelig på hva som er løyvepliktig transport og krever drosjeløyve, og hva som er unntatt. *Oslo kommune* mener den foreslåtte endringen gir rom for tvil og åpner for betydelig mer bruk av skjønnsmessige vurderinger enn i dag. *Kommunen* mener derfor det vil være en bedre løsning å heller utvide løyveunntakene. Også *Norges Taxiforbund* peker på at et alternativ er å heller beholde løyveunntakene i yrkestransportloven §§ 19 og 20, i tillegg til gjeninnføringen av dispensasjonsadgangen som foreslås i yrkestransportforskriften § 48 e.

Oslo kommune viser også til forslaget om at løyvemyndigheten skal avgjøre spørsmålet om løyveplikt der det er tvil om mål om fortjeneste. Til dette forslaget bemerker *Oslo kommune* at transportøren i mange tilfeller selv vil vurdere om transporten som skal tilbys er løyvepliktig. Løyvemyndigheten vil derfor ikke fange opp tilfeller der transportøren på feil grunnlag har vurdert seg unntatt fra løyveplikten. *Viken fylkeskommune* støtter ikke at løyvemyndigheten skal avgjøre spørsmålet om løyveplikt når det er tvil om det foreligger mål om fortjeneste. *Fylkeskommunen* mener det vil være kontrollmyndighetene, politiet og Statens vegvesen, som må ta stilling til dette.

Innlandet fylkeskommune og Norges Taxiforbund mener det bør utarbeides tydelige og konkrete retningslinjer om hva slags virksomheter som er fritatt for løyveplikten.

Norges Taxiforbund er ikke enig i forslaget til justering av yrkestransportloven § 37 a som innebærer at sjåfører i transport som ikke er løyvepliktig, heller ikke har krav om kjøreseddel. *Taxiforbundet* viser til at krav om kjøreseddel innebærer en kvalitetssikring av tjenesten og mener det relevante bør være transporten, og ikke vederlaget. *Vestland fylkeskommune* ber departementet vurdere om det skal åpnes for at løyvemyndigheten kan stille krav om kjøreseddel selv om transporten er unntatt fra kravet om løyve, for eksempel kjøring av andres barn til skole mv. *Viken fylkeskommune* ber departementet vurdere å beholde krav om kjøreseddel for all transport mot vederlag, uavhengig av løyveplikt, da kravet om kjøreseddel skal ivareta passasjerenes trygghet.

5.1.3 Departementets vurdering

5.1.3.1 Justering av løyveplikten og forskriftshjemmel i yrkestransportloven § 35

Departementet viser til at det over tid har vist seg at dagens grense for når det er krav om drosjeløyve ikke er optimal. Dette har særlig vist seg ved at ikke-kommersiell virksomhet, som for eksempel transport utført i forbindelse med frivillig arbeid, omfattes av kravet til drosjeløyve. Slik transport vil ofte ikke bli utført dersom den samme transporten i stedet må utføres med drosje med de kostnader dette medfører. Departementet viser for øvrig til oversikten over kommersiell og ikke-kommersiell transport i punkt 3.2.3, denne oversikten gir et godt grunnlag for å foreslå en mer hensiktsmessig avgrensning av hvilken transport som bør utføres med krav om løyve og hvilken transport som bør falle utenfor løyvekravet.

Departementet har merket seg at mange av høringsinstansene støtter utvalgets forslag om en justering av løyveplikten. Flere av de som støtter forslaget peker på at dette er svært viktig for frivilligheten.

Departementet støtter utvalgets forslag om at kravet om drosjeløyve kun skal gjelde for de som driver transport mot vederlag med mål om fortjeneste. Dette vil bidra til at ikke-kommersiell transport unntas fra kravet om løyve. Departementet stiller seg også bak utvalgets begrunnelse for og vurdering av forslaget. Departementet vil imidlertid i det følgende gjøre enkelte presiseringer knyttet til forslaget sett opp mot høringsinstansenes innspill.

Departementet har merket seg at helseforetakene peker på at forslaget om justering i løyveplikten gir dem mulighet til å drive transport i egen regi uten å ta ut løyve. Departementet har i denne sammenheng særlig merket seg innspillet fra *Helse Nord RHF* hvor helseforetaket ber om en nærmere avklaring av hva definisjonen innebærer i praksis og spør om det er mål om fortjeneste dersom helseforetakene mener de kan utføre tjenesten rimeligere selv enn de tilbudene de får fra markedet. Til dette vil departementet presisere at justeringen i løyveplikten er ment å omfatte ikke-kommersiell transport som i liten grad har innvirkning på det tradisjonelle drosjemarkedet.

Bakgrunnen for forslaget er blant annet å legge til rette for frivilligheten. Forslaget kan også gi helseforetakene en mulighet til å drive transport uten løyve forutsatt at de ikke driver med mål

om fortjeneste. Forslaget gir på den måten helseforetakene fleksibilitet til selv å drive transport blant annet i tilfeller hvor det er behov for at pasienten blir fulgt av helsepersonell og ikke en tilfeldig sjåfør. Departementet viser til forslaget om endring i yrkestransportloven § 35 andre punktum hvor utvalget foreslår en hjemmel for departementet til å stille krav i forskrift for transportvirksomhet som kan drives uten løyve. Departementet støtter forslaget om innføring av en slik hjemmel, men vil bemerke at denne bestemmelsen i utredningen er foreslått begrenset til transport som drives uten løyve etter yrkestransportloven kapittel 4. Departementet mener at denne begrensningen ikke er hensiktsmessig fordi det ikke er i forbindelse med unntakene i kapittel 4 det eventuelt vil være mest nødvendig å regulere nærmere. Hensikten med å ta inn en slik bestemmelse i § 35 andre punktum kom på bakgrunn av justeringen i løyvekravet i forslaget § 9 første ledd. Forslaget til justering av løyvekravet medfører at det vil bli flere aktører som vil kunne drive transport mot vederlag uten å trenge løyve. Hensikten med forslaget til § 35 andre punktum var å gi departementet et virkemiddel til å gripe inn i forskrift dersom justeringen i løyveplikten får uønskede effekter, samt å sikre at departementet har hjemmel til å regulere enkelte transportrelaterte sider ved virksomheten som ellers ville blitt regulert via løyvekravene. Dette innebærer at dersom enkelte aktører driver transportvirksomhet uten løyve i større skala, vil departementet i forskrift, for eksempel kunne sette begrensninger til omfanget av slik transport. Dette kan tenkes gjort ved å sette et maksimalt antall kjøretøy en aktør kan benytte seg av og eventuell begrensning i lønn til sjåfør. Dersom antallet kjøretøy overstiges vil transporten være løyvepliktig.

Departementet har merket seg at Oslo kommune viser til at dagens regelverk er tydelig på hva som er løyvepliktig transport og krever drosjeløyve. Kommunen mener den foreslåtte endringen gir rom for tvil og åpner for betydelig mer bruk av skjønnsmessige vurderinger enn i dag. Kommunen mener derfor det er mer hensiktsmessig å heller utvide løyveunntakene i yrkestransportloven kapittel 4 for å omfatte for eksempel frivilligheten. Departementet viser i denne sammenheng til utvalgets vurdering av når mål om fortjeneste foreligger:

«Utvalget mener mål om fortjeneste foreligger når virksomheten får dekket mer enn de direkte kostnadene forbundet med transporten, herunder kostnader til drivstoff, bom-

penger, lønn til sjåføren, avskrivning på bilen, bensin, bompenger og øvrig utstyr. Det er ikke avgjørende for spørsmålet om løyveplikt at inntektene faktisk overstiger kostnadene med transporten. Det er målet om fortjeneste som er avgjørende for om det oppstår løyveplikt, ikke om transportøren faktisk oppnår fortjeneste.

(...)

Utvalget legger til grunn at det foreligger mål om fortjeneste både når virksomheten er opprettet med hensikt om fortjeneste og når transporten er utført med hensikt om å oppnå fortjeneste.»

Departementet vil bemerke at denne beskrivelsen kan gi inntrykk av at det kan drives en relativt omfattende virksomhet uten at løyveplikt inntreffer. At et foretak får dekket alle utgifter de har til transporten inkludert lønn til sjåfør kan gi inntrykk av at så lenge man kun driver på et nivå hvor kun direkte utgifter og lønn er dekket så er det ikke behov for løyve. Det er imidlertid, etter departementets vurdering, ikke dette som er intensjonen med bestemmelsen. Har man som intensjon å drive en virksomhet for å skaffe seg en inntekt av noe slag vil kravet til mål om fortjeneste være oppfylt.

Justeringen av løyveplikten åpner for at flere vil slippe å ta ut løyve. Etter departementets vurdering vil typiske tilfeller som vil være unntatt løyveplikten blant annet være transport utført av ansatte i helse- og omsorgssektoren i forbindelse med utførelse av jobben, samkjøring, transport utført av frivillige organisasjoner, idrettslag, skoler, barnehager mv. Departementet vil presisere at det er ikke en automatikk i at disse alltid er unntatt fra løyveplikten, det må gjøres en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

Departementet har merket seg at når det gjelder kommersiell virksomhet med transport som en underordnet funksjon, som for eksempel transport utført av virksomheter som driver såkalt småskala reiseliv og Inn på tunet-virksomhet så innebærer utvalgets forslag at disse fortsatt er underlagt kravet om drosjeløyve. Departementet har imidlertid merket seg at utvalget foreslår å gjeninnføre den tidligere ordningen hvor løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra løyvekrav og driftsvilkår for blant annet disse aktørene. Utvalget foreslår imidlertid at en slik dispensasjonsbestemmelse skal fremgå av yrkestransportforskriften. Departementet går derfor ikke nærmere inn på dette her, men støtter utvalgets forslag knyttet til dette.

Departementet har videre merket seg at utvalgets forslag innebærer at de som driver i selskapsvognmarkedet fortsatt vil være omfattet av løyvekravet fordi de driver ordinær kommersiell virksomhet med mål om fortjeneste. Det fremgår av utredningen at slike virksomheter, som i dag, kan søke om dispensasjon fra kravene om taksameter og taklykt. Departementet støtter denne videreføringen av dagens ordning for de som driver i selskapsvognmarkedet.

Departementet har merket seg at utvalget foreslår at bestemmelsen om såkalt pirattaxi, også skal fremgå av § 9 første ledd siste punktum slik at den fanger opp piratvirksomhet utført med kjøretøy registrert for inntil 9 personer. Departementet støtter utvalgets forslag på dette punktet. Bestemmelsen presiserer at løyveplikten gjelder for den som utfører transport mot vederlag på samme måte som drosje når tilbudet om transport er rettet mot allmenheten på offentlig plass eller via digitale plattformer. Som tidligere er det her ikke nødvendig å påvise at den som utfører transporten «driver» transport. Det er tilstrekkelig å påvise at det er utført en tur. Videre inntreffer løyveplikten, som i dag, når transporten utføres mot vederlag. Løyveplikten er ikke avhengig av at transportøren har mål om fortjeneste for virksomheten eller for den enkelte tur. Departementet foreslår å føye til en siste setning i § 9 første ledd der dette klart fremgår.

Departementet viser til at utvalget foreslår å endre overskriften i § 9 til «Drosje». Begrunnelsen for dette er, ifølge utvalget, å markere skillet mellom §§ 4 og 9 der § 9 bare skal gjelde for kjøretøy inntil 9 seter inkludert sjåfør. Departementet mener imidlertid at det vil være mer dekkende med overskriften «Løyve for persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personer utanfor rute». For å sikre sammenhengen med § 4 foreslår departementet at også overskriften i § 4 justeres fra dagens overskrift som lyder; Løyve for persontransport med motorvogn til «Løyve for persontransport med motorvogn registrert for meir enn 9 personer» Dette vil, etter departementets vurdering, på en klarere måte skille virkeområdet til §§ 4 og 9 fra hverandre.

Departementet viser at enkelte høringsinstanser har innspill knyttet at løyvemyndigheten skal avgjøre tilfeller hvor det er tvil om mål om fortjeneste. Departementet mener denne bestemmelsen er overflødig og til dels misvisende ved at det kan virke som om løyvemyndighetene her får en vedtakshjemmel til å avgjøre spørsmål knyttet til løyveplikten. Departementet viser til at der det er tvil knyttet til mål om fortjeneste og løyveplikten

generelt skal løyvemyndigheten på vanlig måte veilede løyvesøkere og andre om grensene for løyveplikten. En slik veiledningsplikt er også tilfelle for de øvrige løyvetypene og departementet vil derfor ikke gå videre med utvalgets forslag på dette punktet.

Enkelte høringsinstanser viser til justeringen av løyveplikten også må gjelde for transport med kjøretøy som har over ni seter. Departementet viser til at det i denne omgang kun er foreslått lovendringer for kjøretøy med inntil ni seter, altså drosjeløyve. For kjøretøy over ni seter gjelder europaparlaments- og rådsforordning (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 (forordning 1071/2009). Eventuelle endringer knyttet til kjøretøy over ni seter, må derfor vurderes på et senere tidspunkt.

5.1.3.2 Oppheving av yrkestransportloven §§ 19 og 20 første ledd

Departementet har merket seg at utvalgets forslag knyttet til kravet om mål om fortjeneste vil gjøre unntaksbestemmelsene i yrkestransportloven §§ 19 og 20 første ledd overflødige. Dette omfatter løyvefritaket for ansatte i helse- og omsorgssektoren og fritak for samkjøring. Disse formene for transport vil altså, etter forslaget, fortsatt være fritatt for løyveplikt, men etter justeringen i § 9 fritas de nå fra løyveplikten fordi de ikke har et mål om fortjeneste. Departementet støtter utvalgets vurdering på dette punktet.

5.1.3.3 Presisering av rammene for kjøreseddel

Departementet viser til høringsinstansenes innspill om justeringen knyttet til når det er krav om kjøreseddel. Kjøreseddel er knyttet opp mot plikten til å ha løyve. Departementet mener at dette er en hensiktsmessig avgrensing. Dette innebærer at dersom man faller utenfor løyveplikten er det heller ikke krav om kjøreseddel. I motsatt fall, der det er krav om løyve er det også krav om kjøreseddel. Dette gjelder selv om fylkeskommunen i enkelttilfeller har hjemmel til å gi *unntak* fra kravet om løyve, jf. forslag til ny § 48 e i yrkestransportforskriften. Får man et fritak fra løyveplikten etter vedtak fra fylkeskommunen er det altså fremdeles krav til kjøreseddel. Departementet støtter dermed utvalgets forslag om en justering av § 37 a slik at dette kommer klart frem.

Departementet stiller seg dermed bak utvalgets forslag til endring av § 4, § 9 første ledd første og fjerde punktum, §§ 19 og 20 første ledd (oppheves), § 35 og § 37 a første ledd. Departementet støtter ikke utvalgets forslag til § 9 første ledd tredje punktum og går ikke videre med det forslaget. Utvalgets forslag til § 9 første ledd fjerde punktum blir dermed § 9 tredje punktum.

5.2 Krav om sentraltilknytning for løyvehaver mv.

5.2.1 Utvalgets forslag

Utvalget foreslår et nytt andre ledd i yrkestransportloven § 9 som innebærer at den som har drosjeløyve må være tilknyttet en drosjesentral. Løyvehaver får plikt til å rapportere de opplysningene til sentralen som sentralen trenger for å ivareta pliktene som følger av lovforslaget.

Videre foreslår utvalget at løyvehaver skal sikre at betaling for drosjetjenester registreres hos en sentral, jf. § 9 andre ledd tredje punktum.

Et mindretall i utvalget foreslår at bestilte turer, også turer som er bestilt via digitale plattformen, skal formidles gjennom formidlings-systemet hos sentralen.

I § 9 andre ledd fjerde punktum foreslår utvalget at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravene i første til tredje punktum.

5.2.1.1 Sentraltilknytningsplikt og rapporteringsplikt mv.

Det fremgår av NOU 2023: 22 at utvalget mener at det er flere hensyn som kan begrunne en sentraltilknytningsplikt for løyvehavere, og foreslår på bakgrunn av dette at den som har drosjeløyve må være tilknyttet en drosjesentral. Utvalget viser til at sentraler tidligere har bidratt til å ivareta hensynene som omtalt under kapittel 8 i NOU 2023: 22, gjennom tidligere regelverk (lokale forskrifter og reglementer) og systemer og rutiner som ikke nødvendigvis har vært fastsatt i regelverk. Utvalget mener dette kan være et argument for å gjeninnføre sentraltilknytningsplikten.

Utvalget har videre foreslått en rekke lovpålagte plikter for sentralen som skal sikre de hensynene som ligger til grunn for forslag til ny regulering av drosjenæringen. Dette kommer til uttrykk gjennom kravene til drosjesentral i forslag til nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven. Forslagene til plikter for sentralen omtales under punkt 5.3.

Det følger av utredningen at forslaget om sentraltilknytningsplikt innebærer at den enkelte løyvehaver må være tilknyttet en drosjesentral. Det å være tilknyttet en drosjesentral innebærer etter forslaget at løyvehaver må ha avtale med en eller flere drosjesentraler. Løyvehaver må rette seg etter de bestemmelsene som gjelder for sentralen etter lovforslaget, samt de vilkår som sentralen fastsetter for de som er tilknyttet sentralen. Løyvehaver får etter bestemmelsen en rapporteringsplikt til sentralen. Denne rapporteringen er grunnlaget for at sentralen kan oppfylle pliktene til å samle inn, lagre og sende inn informasjon til myndighetene etter forslagene i §§ 9 c til 9 e, se nærmere omtale av forslag til plikter for sentralen under punkt 5.3. Loggføring av drosjeturer og omsetning skal rapporteres gjennom godkjent taksameter. Øvrige opplysninger skal rapporteres slik sentralen fastsetter.

Løyvehaver som ikke knytter seg til eksisterende sentral, kan oppfylle plikten ved selv å søke om løyve som drosjesentral, eller ved at flere løyvehavere går sammen om å opprette en sentral. Drosjesentralen kan fritt velge hvilken organisasjonsform den ønsker å opprette for virksomheten, for eksempel AS, NUF, enkeltpersonforetak mv.

Plattformselskaper og andre som formidler drosjetjenester oppfyller i dag antakelig ikke kravene som utvalget foreslår for sentral fullt ut, jf. forslag til § 9 b som omtales nedenfor under punkt 5.4. Det samme gjelder flere av de virksomheter som i dag er etablert som drosjesentraler. Slike plattformselskaper eller formidlere må søke om løyve som sentral etter § 9 b og oppfylle de pliktene som sentralen må oppfylle etter utvalgets forslag, eller sørge for å knytte seg til en sentral som oppfyller kravene.

Løyvehaver kan, etter forslaget, være tilknyttet flere sentraler samtidig. For det enkelte transportoppdraget må løyvehaver imidlertid gjøre klart for både kunden og sentralen hvilken sentral oppdraget skjer i tilknytning til. Forslaget er ikke til hinder for at sentraler kan stille krav om at tilknyttede løyvehavere ikke skal være tilknyttet andre sentraler.

Utvalget har vurdert hvilken rolle sentralen skal ha i tilknytning til det enkelte transportoppdrag. I dag er det slik at de fleste turer som utføres av en løyvehaver som er tilknyttet en sentral, formidles gjennom sentralen og at kortbetaling og lignende skjer gjennom denne.

Utvalget har vurdert om alle turer som en løyvehaver gjennomfører må være formidlet gjennom en sentral.

Flertallet – ved utvalgets leder Graver og medlemmene Babri, Helle, Johnsen, Landsend Henriksen, Lunde, Sivertsen, Widme, Wiken og Aarhaug vil ikke anbefale et slikt krav i denne omgang, da det kan skape utfordringer for både praiemarkedet og kontraktmarkedet. Et slikt krav kan etter flertallets vurdering skape utfordringer både teknisk og markedsmessig og trenger derfor en nærmere utredning. Flertallet vil komme tilbake til om et slikt krav er hensiktsmessig i den neste delutredningen til utvalget hvor det samlede kontrollsystemet er tema.

Et samlet utvalg foreslår imidlertid at løyvehaver skal sikre at all betaling for drosjetjenester skal registreres hos en sentral. Det betyr at alle turer skal loggføres gjennom et taksameter og rapporteres til en godkjent sentral. Kravet innebærer ikke noe forbud mot at kontantbetaling skjer direkte mellom kunde og sjåfør, forutsatt at kontantbetalingen registreres i taksameteret.

Formålet med krav til registrering av betaling gjennom sentral er å sikre dokumentasjon av turen, motvirke svart økonomi i næringen, sikre like konkurransevilkår og sikre kundens rettigheter og mulighet til å klage.

Som nevnt ovenfor, forutsetter krav om sentraltilknytning at det må foretas en avgrensning mot løyvepliktig virksomhet som ikke fremstår som ordinær drosjevirkosomhet. Løyveplikten omfatter noen transporttyper som skiller seg fra regulær drosjetransport, og som er lite hensiktsmessige å formidle gjennom sentral. Dette gjelder for eksempel småskala turistvirksomhet, Inn på tunet-virkosomhet og selskapsvognvirksomhet. Utvalget foreslår at løyvemyndigheten får hjemmel til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, jf. § 9 andre ledd.

Mindretallet – medlemmene Trevland og Solheim mener at alle turer som en løyvehaver gjennomfører må være formidlet gjennom én sentral. Ved utformingen av en ny drosjeregulering er det viktig å sikre at regelverket legger til rette for at aktørene betaler skatter og avgifter i henhold til gjeldende regler, jf. punkt 8.3.3 i NOU 2023: 22. Medlemmene Trevland og Solheim viser til at ordningen med sentraltilknytningsplikt og krav om taksameter/kassaapparat i drosjer – og foreslåtte regler omkring dette – er viktige tiltak for å sikre at «pengestrømmen» kan følges. Disse medlemmene viser til at ved nærmere gjennomgang av lov- og forskriftstekst er det avdekket et opplagt «hull» når det gjelder å sikre at utførte oppdrag blir registrert i taksameter. Det bør etter disse medlemmenes syn være opplagt at alle bestilte turer formidles til/gjennom sentralens

formidlingssystem og oppstår i drosjens taksameter. Dette skjer for kontrakturer i dag, og fremtidens regulering må sikre at det også skjer for alle digitale bestillingskanaler.

Mindretallet viser til at dette er innarbeidede løsninger, hvor kjente apper som TaxiFix, 07000 og SvippR er direkte integrert mot taksameter. Også andre mobilitetsaktører har gjort slik integrasjon, som for eksempel. «Nissy-modellen» hos Pasientreiser og VY-appen som også formidler taxi-tjenester.

Mindretallet viser videre til at myndighetenes arbeid er knyttet til videre utvikling av integrerte digitale mobilitetsløsninger (apper hos kollektivselskapene og arbeidet rundt EnTur) tilsier også at digital integrasjon mot sentralt formidlingssystem og drosjenes taksameter er i tråd med fremtidens løsninger/krav. Uroen og faren ved ikke å etablere en slik ordning i dag er at løyvehavers/sjåførs håndtering av bestilte turer som kommer til løyvehavers/sjåførs egen mobiltelefon er høyst usikker. Det vil selvsagt være noen av dem som mottar slike bestillinger fra plattform-selskapene som taster omsetningen inn i taksameteret. Men det vil helt sikkert være noen, og sannsynligvis altfor mange, som faller for fristelsen til å holde en del slike oppdrag unna kassa-apparatet/ taksameteret.

Medlemmene Trevland og Solheim foreslår på denne bakgrunn en ny tredje setning (fet) til lovforslaget § 9 andre ledd.

§ 9. Drosjeløve

(1) ...

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

5.2.1.2 Om sentraltilknytningsrett

Utvalget har vurdert om løyvehavere skal ha rett til å være tilknyttet drosjesentral. For sentralen vil det være en fordel om den kan velge sine egne løyvehavere og ha anledning til å avvise løyvehavere som ikke holder det nivået sentralen ønsker. For løyvehaver vil det gjøre det krevende

å utøve drosjevirkosomhet om de ikke finner en sentral de kan knytte seg til.

Utvalget har kommet frem til at det ikke er hensiktsmessig å foreslå en sentraltilknytningsrett for løyvehavere. Etter utvalgets forslag vil det være fritt for enhver som oppfyller objektive vilkår å opprette egen sentral. Det er videre opp til den enkelte sentral å definere vilkår for tilknytning og å bestemme hvem som skal få adgang til dette. Det er også opp til den enkelte sentral eventuelt å si opp løyvehavere.

Utvalget mener en tilslutningsrett i for stor grad vil begrense sentralenes mulighet til å styre kvaliteten på tilbudet, ettersom de da ikke vil kunne kvitte seg med løyvehavere som ikke yter slik service som sentralen ønsker. Utvalget har lagt vekt på at det ikke vil innebære et yrkesforbud for løyvehaver om de blir avvist av en sentral de ønsker å knytte seg til, ettersom løyvehaver står fritt til å opprette en egen sentral.

Utvalget har også vurdert om læren om essensielle fasiliteter innebærer at aktører som driver en drosjesentral plikter å gjøre denne tilgjengelig for løyvehavere dersom det blir innført krav om sentraltilknytningsplikt. Læren om essensielle fasiliteter går i korte trekk ut på at en som kontrollerer en slik fasilitet plikter å gi andre tilgang på ikke-diskriminerende vilkår, dersom tilgang er nødvendig for å kunne konkurrere på et annet, nærliggende marked (gjerne ned-strøms). I kravet til at tilgang må være nødvendig ligger blant annet at den som ønsker tilgang ikke må ha andre alternativer og at kontroll med fasiliteten gjør det mulig å begrense konkurransen i det andre markedet. Med de lave kravene til etablering av sentral som foreslås her, skal det svært mye til for at en sentral vil ha en rettslig plikt til å gi løyvehavere adgang til sentralen.

Utvalget har konkludert med at drosjesentraler ikke skal ha plikt til å gi løyvehavere sentraltilgang, heller ikke i geografiske områder der det bare er en sentral. Bakgrunnen for dette er at vilkårene for å opprette sentral er så vidt enkle å oppfylle at de i liten grad vil representere en etableringshindring.

5.2.2 Høringsinstansenes syn

Bytaxi AS, Fair Play Agder, Forbrukertilsynet, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, Helse Midt-Norge RHF, Helse Vest RHF, Innlandet fylkeskommune, Justervesenet, Kollektivtrafikkforeningen, LO, Nordland fylkeskommune, Norges Blindeforbund, Norges Taxiforbund, Norsk Reiseliv, Opplysningsrådet for veitrafikken, Oslo kommune, Oslo

Politidistrikt, Oslo Taxi AS, Persontransport Norge AS, Rogaland fylkeskommune, Skattedirektoratet, Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå, Troms- og Finnmark fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Vestland fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget om sentraltilknytningsplikt for løyvehavere. De som er positive peker blant annet på at sentraltilknytningsplikten kan bidra til å sikre en høyere kvalitet i drosjemarkedet ved at det bidrar til bedre og mer oversiktlig etterlevelse av regelverk knyttet til innrapportering av skatteopplysninger, mottak av kundeklager og arbeidsvilkår for sjåfører.

Norges Blindeforbund påpeker at drosjesentralene må være tilgjengelige for alle og viser til at dette innebærer at apper og nettløsninger må være universelt utformet og det må være mulig å ringe sentralen.

Norges Taxiforbund avdeling Buskerud støtter prinsippet om sentraltilknytning, men viser til at det i mange områder ikke er grunnlag for mer enn en løyvehaver. Det er urimelig om en bopelsløyvehaver skal tvinges inn i en sentral i en helt annen kommune.

Bolt, Helse Nord RHF, Konkurransetilsynet og Uber støtter ikke forslaget om sentraltilknytningsplikt. *Bolt, Konkurransetilsynet og Uber* mener at en gjeninnføring av sentraltilknytningsplikt vil bidra til å øke etableringsbarrierene i markedet. *Bolt og Uber* mener sentraltilknytningsplikten er i strid med EØS-avtalen ved at den bryter med retten til fri etablering. *Bolt* mener, bl.a. med henvisning til ESAs grunngitte uttalelse fra 2017, at det finnes mindre inngripende måter å oppfylle de samme hensynene som man ønsker å oppnå ved en sentraltilknytningsplikt, blant annet GPS eller andre elektroniske installasjoner. *Bolt* mener at en av grunnene til at ESA lukket klagesaken mot Norge var at «drosjeløyvehavere nå kan tilby drosjetjenester på selvstendig grunnlag, via drosjesentraler eller via andre tredjeparter». *Bolt* viser videre til at sentraltilknytningsplikt vil være til hinder for nye typer drosjetjenester. *Bolt* viser også til at det synes lite hensiktsmessig å offentliggjøre lovendringsforslag av en delvis direktivbasert lov uten å foreta proporsjonalitetsvurderinger. *Bolt* mener det er viktig at forslaget ikke begrenser adgangen til å være tilknyttet flere formidlere.

Konkurransetilsynet mener sentraltilknytningsplikten vil kunne redusere mulighetene til å tilby nye konsepter med et ulikt fokus enn hos de etablerte sentralene, og redusere den operasjonelle friheten, som igjen vil kunne redusere mulig-

hetene for effektiv drift. *Bolt* mener at løyvehavere bør ha frihet til å velge å kjøre selvstendig, gjennom drosjesentral eller via tredjeparter som app-taxi.

Konkurransetilsynet er likevel av den oppfatning at det gjeldende forslaget ikke nødvendigvis vil være like begrensende som den tidligere sentraltilknytningsplikten, da løyvehavere som ikke ønsker å tilknytte seg eksisterende sentraler kan søke om løyve til egen sentral. Dette vil for eksempel kunne bidra til at aktører som ønsker å ha en annen profil enn de eksisterende sentralene har mulighet til å etablere en sentral og tilby sine tjenester i markedet. *Tilsynet* vil også bemerke at det gjeldende forslaget gir løyvehavere muligheter til å velge hvilke eksisterende sentraler de ønsker å tilknytte seg, samt muligheten til å knytte seg til flere sentraler. Hensyn til samfunnsøkonomisk effektiv bruk av kapasiteten i drosjemarkedet tilsier at det bør legges til rette for at løyvehavere kan tilknytte seg flere sentraler, samt mulighet til å være tilknyttet andre formidlere. Dette vil, etter *Konkurransetilsynets* vurdering, bidra til å øke fleksibiliteten i tilbudet, og gi løyvehavere større muligheter til å møte ulike kunders forskjellige behov. Bakgrunnen for utvalgets forslag, herunder forslaget til sentraltilknytningsplikt, er blant annet et mål om å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud, spesielt i distriktet og for utsatte grupper som er særlig avhengig av drosjetransport, effektiv bruk av samfunnets ressurser, hensynet til personsikkerhet og til passasjer, og ordnede økonomiske forhold. *Konkurransetilsynet* anerkjenner ønsket om å oppnå disse objektive målene. Det er imidlertid etter *tilsynets* vurdering uheldig at drosjemarkedet tvinges til å organiseres utelukkende gjennom sentraler og at dette vil virke konkurransebegrensende. *Tilsynet* mener at det er mulig å legge til rette for større fleksibilitet i måten markedet kan organiseres og oppnå de ovennevnte målene på en mindre konkurransebegrensende måte.

Helse Nord RHF viser til at det var problematisk av hensyn til kvaliteten at løyvehaver, under det tidligere regelverket, i realiteten hadde *rett* til å tilslutte seg en sentral. *Helse Nord* påpeker at det derfor er positivt at utvalget ser dette og ikke foreslår en tilslutningsrett for løyvehaver.

Minibuss 24/7 mener det er tungtveiende argumenter for at et nytt regelverk, slik det er foreslått, må ha tydelige og forutsigbare unntaksbestemmelser. *Minibuss 24/7* viser videre at selskap som dem må oversende alle kontraktsdata til den sentralen som tilsluttes, noe som av konkurransehensyn, etter selskapets mening, ville være uan-

svarlig og skadelig. *Minibuss 24/7* viser videre til at de vil få utfordringer med å drive egen sentral og at etablering av egen sentral krever 24 timers drift.

Vestfold og Telemark fylkeskommune ber om at det etableres et register over godkjente sentraler som også kan gi opplysninger om drosjeløyvene som er tilknyttet sentralene. *Bytaxi AS* mener det bør innføres en minste bindingstid på 2 år for løyvehavers tilslutningsplikt til en sentral.

CenCom AS, Internett Trafikk Formidling (ITF), Norges Taxiforbund og *Oslo kommune* støtter ikke forslaget om at en løyvehaver kan være tilknyttet flere sentraler. *Norges Taxiforbund* mener løyvehaver kun bør være tilknyttet en sentral, men samtidig ha anledning til å knytte seg til flere oppdragsgivere. *Norges Taxiforbund* mener at dersom løyvehaver har anledning til å knytte seg til flere sentraler vil det blant annet vanskeliggjøre myndighetenes kontrollfunksjon, samt sentralenes kontroll av egne løyvehavere. *CenCom AS, Oslo kommune* og *Viken fylkeskommune* mener en ordning der sjåføren skal kunne velge ulik sentral fra tur til tur vil bli svært uoversiktlig for passasjerene. Kunden vil verken via merking på bil, løyvenummer eller annen informasjon i drosjen finne informasjon om hvilken/hvilke sentral(er) drosjen er tilsluttet. Tilslutning til flere sentraler synes videre å åpne for at drosjesjåføren fra tur til tur kan velge å kjøre for den sentralen som gir mest utbytte, noe som betyr at kunden ikke nødvendigvis får den prisen som er lavest. *Oslo kommune* ser også andre utfordringer med at en løyvehaver kan være tilsluttet flere drosjesentraler, blant annet bruk av taksameter, rapportering fra den enkelte drosjesentral mv. *ITF* fraråder muligheten for å være tilknyttet flere sentraler og viser til at forslaget medfører behov for fragmentert dataflyt. Dette mener *ITF* kan gi alvorlige konsekvenser for personsikkerheten og kontrollmulighetene i bransjen forringes. *Viken fylkeskommune* mener det er behov for bestemmelser som sikrer at det er en sentral som har ansvaret for at det er montert godkjent taksameter og at oppdrag rapporteres inn i taksameter. Det må unngås en situasjon der løyvehavere kan utnytte at de ulike sentralene alle tror at et oppdrag utføres for en annen sentral, når oppdraget i realiteten ikke rapporteres til noen. *Skattedirektoratet* peker på at for at opplysninger som skal rapporteres til Skatteetaten skal ha god kvalitet er det viktig at sentralene i tilfeller hvor en løyvehaver er tilknyttet flere sentraler er kjent med hvilken sentral oppdraget er utført for. Dette for å unngå at det samme oppdraget rapporteres fra flere enn en drosjesentral. Slik

Skattedirektoratet forstår det er dagens taksametre i mange tilfeller ikke tilrettelagt for at formidlere av drosjetjenester kan rapportere riktig der det tas oppdrag for flere formidlere. *Skattedirektoratet* ser derfor et behov for at taksametrene blir tilrettelagt for at drosjeturer blir registrert på riktig drosjesentral for å unngå at en tur blir registrert og rapportert mer enn en gang.

Bolt mener løyvehaverne må kunne være tilknyttet ulike sentraler/tilbydere, og peker på at de teknologiske fremskritt i drosjenæringen gjør det logisk og gunstig for drosjeløyvehavere å lett kunne bytte mellom ulike plattformer og drosjeselskaper.

Forbrukerrådet peker på at det kan være uheldig at løyvehavere kommer i den situasjonen at de både kan ha eierskap til sentraler og hvor det kan/vil oppstå en situasjon hvor sentralene konkurrerer om løyvehaverne. Dette innebærer at løyvehavere, som også er sjåfører, styrer forbrukers klageinstans.

CenCom AS, Felles høringsuttalelse fra 105 taxi-virksomheter, Nordland fylkeskommune, Norges Taxiforbund og *Oslo Taxi AS* støtter mindretallets forslag om at alle bestilte turer formidles til/gjennom sentralens formidlingssystem og registreres i drosjens taksameter. *Norges Taxiforbund* mener det er noe underlig at det tilrettelegges for kontroll av og tilsyn med taksametrene, men ikke videre regulering av bruken av taksametrene ved turer tildelt av eksterne aktører. *Taxiforbundet* viser til at når en tur i dag bestilles gjennom en applikasjon tilhørende et plattformsselskap, får sjåføren turen inn på sin sjåførapp. Sjåføren skal ved turens start også starte taksameteret. Det følger av prisopplysningsforskriften § 25 bokstav d andre ledd at forbrukeren skal få den laveste prisen av taksameterpris, makspris og fastpris, men i disse tilfellene har kunden allerede avtalt/betalt fastpris til plattformsselskapet. Realiteten blir da at taksameterpris og makspris ikke hensyntas, og at betalingen ikke registreres automatisk i taksameteret. *Fellessvar fra 105 taxi-virksomheter* og *Norges Taxiforbund* peker på at selv om løyvehaver i utgangspunktet plikter å registrere alle turer i taksameteret, foreligger det ikke kontrollmekanismer eller rutiner som sikrer at dette overholdes. *Nordland fylkeskommune* uttaler at den mener mindretallets forslag er bedre for en hvit økonomi, samt at ansvaret legges til bestillingsplattformen/formidler og ikke utfører.

Abelia, Helse Nord RHF, Kollektivtrafikkforeningen og *Norges Blindforbund* støtter flertallets forslag om at all betaling skal registreres i taksa-

meteret. *Abelia* viser til at et krav slik mindretallet foreslår vil begrense mulighetene til utvikling av nye markedsfunksjoner, forretningsmodeller og vil fremstå som et etableringshinder for selskap som tilbyr tjenesteforvaltning, uten å være begrunnet i særlige tungtveiende hensyn slik de ser det. *Abelia* mener mindretallets vurdering av behovet for formidling gjennom sentral synes å være utelukkende basert på et hensyn til riktig innrapportering for skatteregistreringsformål. Dette er, etter *Abelias* syn, hensyn som syntes tilstrekkelig ivaretatt gjennom andre forslag, og det påpekes at det finnes grenser for hvor langt man kan begrunne særregulering i en bransje med hensyn som treffer hele næringslivet. *Helse Nord RHF* påpeker at et krav om at alle turer skal være formidlet via sentral kan virke ugunstig for kontraktmarkedet.

Konkurransetilsynet viser til at de ved flere anledninger har pekt på at kravene til bruk av taksameter utgjør en betydelig etableringsbarriere til drosjemarkedet. Det er tilsynets vurdering at selv om taksameterkravet videreføres, er det viktig at det ikke legges ytterligere krav til hvordan formidlingen av turer skal gjennomføres. Slike krav vil, etter *Konkurransetilsynets* vurdering, redusere mulighetene for innovasjon og mulig bruk av løsninger som bedre sammenstiller tilbud og etterpørsel.

LO mener mindretallets forslag om at alle bestilte turer skal formidles gjennom drosjesentralens formidlingssystem kunne ha bidratt til hvit økonomi, men mener forslaget ikke er godt nok gjennomarbeidet. *LO* kan derfor ikke støtte forslaget i denne omgang, men vil komme tilbake til det dersom det blir grundigere utredet i Delinnstilling II. *Oslo kommune* stiller spørsmål ved hvordan det kan sikres at alle opplysninger, også de som kun er registrert i applikasjonsløsningene, blir innhentet og innrapportert. *Viken fylkeskommune* tar til orientering at flertallet vil komme tilbake til om et slikt krav er hensiktsmessig i delutredning II. *Viken fylkeskommune* mener det bør sikres at det er teknisk vanskelig å omgå kravene til rapportering av omsetning. Det vil ikke være like konkurransevilkår i markedet dersom lovlydige løyvehavere konkurrerer mot aktører som ikke betaler skatter og avgifter. *Norges Taxiforbund* og *Viken Fylkeskommune* viser til at det allerede finnes et utvalg apper som er knyttet direkte til taksameterløsninger, slik at et krav om slik tilknytning ikke bør by på særlige praktiske problemer.

Bolt mener det er i strid med EØS-avtalen å kreve bestilling gjennom både taksameter og app.

LO og *Rogaland fylkeskommune* støtter forslaget om at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning og viser særlig til hensynet om å sikre drosjetilbudet i distriktene. *Oslo kommune* bemerker at dispensasjonsadgangen bør være snever, og forutsetter at det fastsettes klare retningslinjer for dette i forskrift. *Kommunen* mener at, om mulig, bør dispensasjonsadgangen begrenses til foretak med drosjeløyver som driver i det opprinnelige selskapsvognmarkedet, og som har fått dispensasjon fra kravet om merking og taksameter.

5.2.3 Departementets vurdering

5.2.3.1 Sentraltilknytningsplikt og rapporteringsplikt mv. – § 9 andre ledd første og andre punktum

Departementet legger til grunn at utvalgets forslag til sentraltilknytnings- og rapporteringsplikt for løyvehaver er et sentralt grep for å ivareta de hensynene som er skissert i NOU 2023: 22 kapittel 8.

Departementet har merket seg at flertallet av høringsinstansene er positive til forslaget om å innføre sentraltilknytningsplikt og rapporteringsplikt for løyvehavere. Noen høringsinstanser mener imidlertid at sentraltilknytningsplikt er et etableringshinder som er i strid med retten til fri etablering etter EØS-avtalen. Disse høringsinstansene mener blant annet at utvalget ikke har gjort en tilfredsstillende vurdering av proporsjonaliteten i forslaget opp mot læren om tvingende allmenne hensyn. Flere av høringsinstansene er skeptiske til at forslaget legger til rette for at løyvehavere kan være tilknyttet flere drosjesentraler, mens andre høringsinstanser mener det er hensiktsmessig at løyvehaverne kan bytte mellom ulike plattformer og sentraler.

At løyvehaver får plikt til å rapportere opplysninger til sentralen, jf. forslaget § 9 andre ledd andre punktum, er en forutsetning for at sentraltilknytningsplikten skal gi ønsket effekt. Under punkt 5.3.3 har departementet gjort en mer inngående vurdering av hvilke opplysninger løyvehaver skal rapportere for at sentralen skal få tilstrekkelig oversikt til å oppfylle sine plikter.

Departementet gjør nedenfor en konkret vurdering av forslaget opp mot de utfordringene det skal bidra til å løse, og en vurdering av om de samme hensynene kan ivaretas med alternative og mindre inngripende tiltak. Denne vurderingen sammenfaller med vurderingen av om sentraltilknytningsplikten kan begrunnes i den EØS-rettslige læren om tvingende allmenne hensyn.

Behovet for sentraltilknytningsplikt

Departementet har innledningsvis vurdert behovet for sentraltilknytningsplikt. Sentraltilknytningsplikten må vurderes i lys av pliktene som forslaget pålegger løyvehaver og sentral i §§ 9 c til 9 e. Vurderingen nedenfor er derfor en samlet vurdering av hvordan tilknytningsplikten og pliktene for løyvehaver og sentral kan bidra til å nå de skisserte målene.

Slik departementet vurderer forslaget fra utvalget er det innrettet med mål om å ivareta hensynene til et tilfredsstillende drosjetilbud, person sikkerhet, hvit økonomi, forbrukervern, vern av arbeidstakere og trafikksikkerhet.

Kapittel 6 og 7 i NOU 2023: 22 gir en beskrivelse av drosjemarkedene og utfordringene i markedene. Beskrivelsen i disse kapitlene er en viktig del av bakgrunnen for vurderingen av behovet for reguleringer og tiltak i drosjemarkedet. En oversikt over utfordringene i markedet er gjengitt i figur 7.12 i utredningen.

Drosjemarkedet består av flere delmarkeder, og er preget av stor variasjon i etterspørsel etter tjenester og flere markedssvikter. Utfordringer i markedet omfatter for det første å sikre et tilfredsstillende tilbud generelt, og til sårbare grupper spesielt. Som beskrevet i punkt 7.5 i NOU 2023: 22 er det indikasjoner på at tilbudet til funksjonshemmede er blitt dårligere enn før dereguleringen. Det er risiko for at denne utviklingen fortsetter. Opphevingen av sentraltilknytningsplikt har ført til at løyvemyndigheten ikke på samme måte som tidligere har én, eller noen få, sentrale enheter de kan få informasjon fra for å vurdere tilbudet. Dette gir løyvemyndighetene dårligere oversikt over drosjetilbudet, slik at det blir vanskeligere å vurdere behovet for tiltak for å sikre tilbudet i markedet, og å følge opp løyvehaverne.

For å ivareta hensynet til hvit økonomi er det viktig å sikre at alle løyvehavere er tilknyttet en sentral enhet som er ansvarlig for å rapportere tredjepartsopplysninger om løyvehavers inntjening til skattemyndighetene. Tilsvarende er det en utfordring for politiet å ikke ha tilgang til informasjon fra en annen enhet enn løyvehaver om kjørerute for alle løyvehavere i forbindelse med oppfølging av uønskede hendelser – både mens de skjer og i etterkant.

Å samle nødvendig informasjon hos én sentral enhet som myndighetene kan henvende seg til ved behov vil bidra til at myndighetene bedre kan følge opp tilbudet, ivareta hvit økonomi og person-

sikkerhet. I dag har verken skattemyndighetene, politiet eller løyvemyndighetene tilgang til tilstrekkelig informasjon for å ivareta oppgavene sine på en tilfredsstillende måte.

For forbrukere er det en utfordring med manglende informasjon om drosjetilbudet, herunder prisinformasjon, og en risiko for at kundene betaler for høye priser i praimarkedet. Det er også ofte en utfordring at kundene ikke har noen reell klagemulighet på drosjetilbudet når løyvehaverne ikke er tilknyttet formidler, og når formidler ikke legger til rette for klageadgang. Et godt drosjetilbud, personsikkerhet og at aktørene i næringen følger regelverket er også viktig fra et forbrukerperspektiv.

For arbeidsforholdene i næringen er det viktig å legge til rette for personsikkerhet ved at politiet kan følge opp uønskede hendelser.

At mange drosjer ikke er registrert som drosje i Kjøretøyregisteret fører til at de ikke blir innkalt til årlig periodisk kjøretøykontroll (PKK), kun annet hvert år som vanlige personbiler. Drosjer kjører som regel mange flere kilometer i året enn private personbiler. Manglende PKK kan medføre en økt trafikksikkerhetsrisiko.

Krav om sentraltilknytningsplikt med tilhørende plikter for sentralen kan også ses i sammenheng med det samlede systemet for tilsyn og kontroll med løyvehaverne. Det er velkjent at drosjenæringen er en næring der det er utfordringer blant annet knyttet til svart økonomi og utnyttelse av arbeidstakerne. Dette er dokumentert gjennom flere store straffesaker, gjennom tilsyn foretatt av myndighetene og gjennom uavhengig forskning. Samtidig er de enkelte utøverne, av drosjevirkosomhet mange og små. Det gjør det utfordrende både for myndighetene og for utøverne selv med omfattende dokumentasjons- og rapporteringsplikter og systemer for internkontroll. Ansvaret for kontroll og tilsyn med næringen er dessuten fordelt på mange aktører og fremstår fragmentert og lite prioritert. Kontroll er basert på stikkprøver av aktører. Denne situasjonen kan tilsi at den minst byrdefulle måten å bygge ut offentlig kontroll på er å legge den til sentraler, basert på løyvehavers tilknytnings- og rapporteringsplikt til sentral. I lys av dette er det en mulighet å utforme myndighetskontroll som en systemkontroll med sentralens tilsyn, som kan oppfattes som et internkontrollsystem for næringen. Departementet viser til at utvalget vil følge opp spørsmål knyttet til tilsyn og kontroll i den neste delinnstillingen.

Hvordan forslaget om sentraltilknytningsplikt kan løse de skisserte utfordringene – egnethetsvurdering

På bakgrunn av beskrivelsen ovenfor har departementet vurdert hvordan sentraltilknytningsplikt kan bidra til å løse utfordringene i drosjenæringen som blant annet er skissert i NOU 2023: 22 kapittel 6 og 7, og bidra til å ivareta hensynene til et tilfredsstillende drosjetilbud, personsikkerhet, hvit økonomi, forbrukervern, vern av arbeidstakere og trafikksikkerhet, jf. NOU 2023: 22 kapittel 8. Som del av denne vurderingen gjør departementet, som nevnt over, også en overordnet vurdering av de pliktene som er foreslått lagt på sentralen. Disse forslagene vil også bli nærmere vurdert i punkt 5.3.

Tilknytningsplikten skal bidra til et bedre drosjetilbud gjennom krav til at løyvehaverne skal rapportere opplysninger til sentralene, som sentralene skal ha oversikt over, lagre og dele med løyvemyndigheten på forespørsel. For å vurdere hva det faktiske tilbudet er og behovet for å sette inn tiltak, må løyvemyndigheten ha opplysninger om løyvehaver, sjåfør, drosje, antall drosjer som er tilgjengelige for sentralen og hvilket område disse dekker, jf. forslag til ny § 9 c (1) bokstav a til c, og f og (6) i yrkestransportloven. Ikke minst vil informasjon om hvilke drosjer som er tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne, jf. forslaget § 9 c første ledd bokstav f, bidra til at løyvemyndigheten kan vurdere tilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne, særlig personer med behov for drosje som er tilpasset rullestolbrukere. Plikten for sentraler til å sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene er utformet for og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, innebærer en viss driveplikt for sentralen som vil bedre tilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne, jf. utvalgets forslag til § 9 e (2) og (3). Denne plikten blir understøttet av løyvemyndighetens mulighet for å kreve retting etter forslaget til ny § 9 f.

Videre vil tilknytningsplikten bidra til at alle løyvehavere er tilknyttet en enhet som har ansvar for å rapportere tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene, og dermed bidra til å sikre hvit økonomi gjennom at skattemyndighetene får informasjon om inntjening for å fastsette riktig skattegrunnlag. Dette støttes av forslaget til at sentralen skal ha oversikt over løyvehaver og taksameter i ny § 9 c (1) bokstav a og d, og (3) om at sentralen løpende og digitalt skal samle inn og lagre opplysninger om inntjening iht. bokføringsforskriften, jf. også (6) om at sentralen skal sende

inn disse opplysningene på forespørsel fra myndighetene.

Sentraltilknytningsplikt for alle løyvehavere bidrar også til personsikkerhet ved at politiet får tilgang til informasjon om kjørerute fra en sentral enhet, slik at de kan følge opp uønskede hendelser under og etter turen. Behovet for informasjon blir møtt gjennom sentralens plikt til å ha oversikt over løyvehaver, sjåfør, drosje og taksameter i forslaget § 9 c bokstav a til d, og forslaget om at sentralen skal samle inn og lagre opplysninger om loggført posisjonsdata iht. yrkestransportloven § 9 c (2), jf. (6) om at sentralen skal sende inn disse opplysningene på forespørsel fra myndighetene.

At en sentral har oversikt over drosjetilbudet legger også til rette for at forbrukere kan få mer samlet informasjon om tilbudet. Forslagene som skal bidra til å sikre drosjetilbudet og ivareta personsikkerhet er også viktige fra et forbrukerperspektiv. Utvalget har også foreslått mekanismer som skal bidra til å sikre at forbrukere får et pristilbud før turen starter, og tilbud om å betale billigste pris av pristilbud, taksameterpris og ev. fastpristilbud, i tråd med regelverket om pristilbud. Utvalgets forslag til ny § 9 c (4) om at sentralen skal rapportere priser i områder med pristiltak skal også bidra til at prisene ikke overstiger det som er fastsatt.

Helt sentralt for å ivareta forbrukervern er forslaget til ny § 9 e (1) om at hver drosjesentral skal ha en klageordning. Dette avhjelper dagens situasjon hvor det ofte er vanskelig for kunder å vite hvor de skal henvende seg hvis de har noe å utsette på drosjetilbudet. Også denne bestemmelsen blir understøttet av løyvemyndighetens mulighet til å kreve retting etter forslaget § 9 f.

Utvalgets forslag til ny § 9 d (4) om at sentralen skal sikre at løyvehavere som har ansatte sjåfører skal sikre at de har skriftlige arbeidsavtaler som fyller kravene i arbeidsmiljøloven, og dermed bidra til å sikre bedre arbeidsforhold i drosjenæringen.

Utvalgets forslag til ny § 9 d (1) om at sentralen skal sørge for at drosjen er riktig registrert i Kjøretøyregisteret, skal bidra til at drosjer blir innkalt til årlig periodisk kjøretøykontroll, og dermed økt trafikksikkerhet.

Departementet ser at forslaget kan bidra til å legge til rette for bedre kontroll med næringen ved å gi sentralen en funksjon med å ha oversikt over og følge opp at løyvehaverne følger gjeldende regelverk, jf. forslag til §§ 9 c, d og e. Regelverket gir ikke sentralene sanksjonsmuligheter overfor løyvehaverne. Sentralene har imidlertid

mulighet til å fastsette dette i tilslutningsavtale med løyvehaverne.

Departementet mener beskrivelsen over viser at utvalgets forslag kan være egnet til løse de skisserte utfordringene i drosjenæringen og ivareta et tilfredsstillende drosjetilbud, hvit økonomi, personsikkerhet, forbruker- og arbeidstakervern og trafikkisikkerhet. Alle de skisserte hensynene kvalifiserer som tvingende allmenne hensyn.

At løyvehavere selv kan opprette sentraler skal i utgangspunktet sikre fleksibilitet for aktørene i næringen. Departementet ser at det kan oppstå spørsmål om det vil gi en tilstrekkelig uavhengig rapportering av tredjepartsopplysninger om løyvehaver selv er eier av sentralen. I de fleste tilfeller vil det sannsynligvis være tilstrekkelig distanse mellom løyvehaver og sentral til å sikre pålitelige tredjepartsopplysninger. Departementet ser likevel at det kan være en risiko for at sentralen i noen tilfeller ikke vil være tilstrekkelig uavhengig dersom løyvehaver eier sentralen. Dette kan utgjøre en risiko for om tiltaket blir ansett som egnet etter EØS-rettens lære om tvingende allmenne hensyn. Departementet vil derfor sørge for at det blir gjort en vurdering av behovet for å få på plass mekanismer som skal sikre at sentralen er uavhengig av løyvehaver.

Vurdering av alternative tiltak og innretningen av tilknytningsplikten – proporsjonalitetsvurderingen

Departementet vil videre vurdere om forslaget om sentraltilknytningsplikt er nødvendig for å ivareta de skisserte hensynene. Som del av denne vurderingen har departementet både vurdert om hensynene kan ivaretas med mindre inngripende tiltak, og om tiltaket er innrettet på en hensiktsmessig og proporsjonal måte for å ivareta hensynene. Som det fremgår av vurderingen under mener departementet ikke det er godtgjort at alle utvalgets forslag til plikter for sentralen er nødvendige.

Departementet har, i tråd med utredningsinstruksen, vurdert om det er alternative tiltak som kan bidra til å nå de skisserte målene på en mindre inngripende måte enn krav om sentraltilknytning og rapporteringsplikt for løyvehaver, og pålegg av plikter for sentralen.

I vurderingen har departementet tatt høyde for at sentraltilknytningsplikten kan være en restriksjon på retten til fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31. I denne sammenhengen viser departementet til at ESA i sin grunngitte uttalelse i 2017 konkluderte med at sentraltilknytningsplikten, slik den da var innrettet og begrunnet, var i strid med EØS-avtalen artikkel 31 om fri etable-

ringsrett. Departementet har derfor vurdert om sentraltilknytningsplikten kan begrunnes i læren om tvingende allmenne hensyn, jf. punkt 3.6. Både utredningsinstruksen og EØS-retten forutsetter en vurdering av om tiltaket er egnet og nødvendig for å oppnå de skisserte hensynene, herunder en vurdering av om målet kan oppnås med mindre inngripende tiltak.

Nedenfor gir departementet, for det første, en overordnet vurdering av om de relevante hensynene kan ivaretas med mindre inngripende tiltak. For det andre, vurderer departementet hvilke grep som er gjort for å sikre at innretningen av sentraltilknytningsplikten ikke går lenger enn nødvendig. I denne forbindelse har departementet merket seg høringsinnspillet fra Konkurransetilsynet, og innspillene fra Bolt og Uber, som fremhever at de mener at de hensynene sentraltilknytningsplikten skal ivareta kan oppfylles med mindre inngripende tiltak.

Vurdering av alternative tiltak

Det fremgår av NOU 2023: 22 punkt 9.2.11 at utvalget har vurdert om det er andre tiltak enn sentraltilknytningsplikt som kan ivareta de skisserte hensynene på en mindre inngripende måte. Utvalget viser til at det har vurdert å (i) videreføre dagens modell uten sentraltilknytning, (ii) å legge de aktuelle pliktene på løyvehaver eller andre, eller (iii) om hele eller deler av forslaget om å stille teknologinøytrale krav til kontrollutrustning kan ivareta de skisserte hensynene. Departementet vil her se nærmere på disse mulighetene, og i tillegg vurdere om (iv) om kravet om fagkompetanse for drosjeløyvehaver som ble innført fra 1. juni 2023 og (v) om OECDs standard for utveksling av opplysninger for inntekter opptjent gjennom digitale plattformer, kan ivareta noen av de skisserte hensynene.

Det følger av beskrivelsen ovenfor, se også kapittel 6 og 7 i NOU 2023: 22, at dagens modell uten sentraltilknytning gir en rekke utfordringer. Blant annet at løyvemyndighetene, politiet og skattemyndighetene ikke alltid får den informasjonen de trenger for å ivareta oppgavene sine. Forbrukervern og tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne er heller ikke tilstrekkelig ivaretatt med dagens modell. Utgangspunktet er dermed at det ikke vil bidra til måloppnåelse å videreføre dagens modell uten ytterligere tiltak.

Utvalget har også vurdert om de aktuelle hensynene kan ivaretas ved å pålegge *løyvehaver* de pliktene som nå er foreslått lagt på sentralen. Departementet mener, for det første, at løyve-

myndigheter, politi og skattemyndigheter ikke vil få tilstrekkelig oversikt ved å henvende seg til hver enkelt løyvehaver for å få informasjon. Politiet har særlig behov for informasjon fra en tredjepart ved oppfølging av uønskede hendelser og potensielle straffbare handlinger. Også skattemyndighetene har behov for at alle løyvehaverne er tilknyttet en annen enhet enn løyvehaver selv for at tredjepartsrapporteringen skal gi ønsket effekt for hele næringen. Dette er nærmere utdypet nedenfor i vurderingen av §§ 9 c til 9 e. Videre er det heller ikke nødvendigvis mindre inngripende, at løyvemyndighetene skal samle inn informasjon fra hver enkelt løyvehaver. Departementet vil fremheve at en mer intensiv oppfølging overfor den enkelte løyvehaver vil øke belastningen for disse. Dermed kan et system der oppfølgingen skjer gjennom en sentral som løyvehaveren er tilsluttet, fremstå som mindre inngripende.

Bolt mener at mye kan tale for at det finnes digitale løsninger som er like bra som hva man kan oppnå via sentralene. Departementet viser til at det er gjort en grundig vurdering av muligheten for at digitale løsninger kan ivareta de samme hensynene som sentraltilknytningsplikt.

Forslaget om å stille teknologinøytrale krav til kontrollutrustning for drosje inneholdt elementer som skulle bidra til å ivareta noen av hensynene som sentraltilknytningen skal sikre. Blant annet hvit økonomi og personsikkerhet. Forslaget vil imidlertid ikke i seg selv bidra til at løyvemyndighetene får bedre oversikt over tilbudet innenfor sitt område eller til at politiet ville få nødvendig informasjon og bistand hos tredjepart for å ettergå uønskede hendelser. Forslaget sørget heller ikke for klageadgang for kundene. Departementet mener derfor ikke at forslaget om krav til kontrollutrustning fullt ut ville vært et alternativ til sentraltilknytningsplikt.

Overordnet viser departementet til at forslaget om krav til kontrollutrustning var svært omstridt. Et stort flertall av høringsinstansene gikk imot forslaget. Det var særlig motstand mot å åpne for en heldigital kontrollutrustning uten taksameter eller annen fastmontert enhet i drosjen. En slik ordning kunne gjøre store deler av drosjetilbudet utilgjengelig for ikke-digitale kunder. En rapport utarbeidet av Oslo Economics viste at det er rundt 600 000 personer i Norge som ikke kan eller ikke vil bruke digitale applikasjoner. Dette ga stor risiko for at tilbudet til grupper med særlig stort behov for drosjer ville bli dårligere. Departementet gikk ikke videre med forslaget. I denne sammenheng viser departementet til at EU-kom-

misjonen i sin meddelelse 2022/C 62/01 om vel-fungerende og bærekraftig lokal passasjertransport på tilkallingsbasis fremhever at drosjetjenester bør være tilgjengelig for alle, inkludert personer uten smarttelefoner og betalingskort og personer med nedsatt funksjonsevne.

Videre fremsto en løsning med teknologinøytrale krav til kontrollutrustning med fastmontert enhet som prematur.

Departementet mener det er for stor usikkerhet knyttet til om forslaget om krav til kontrollutrustninger ville gi ønsket resultat.

Departementet viser til at innføring av krav om at drosjeløyvehaver skal ha tilstrekkelig fagkompetanse fra 1. juni 2023 skulle bidra til mer seriositet i drosjenæringen og at aktørene var kjent med og fulgte relevant gjeldende regelverk. I Prop. L 43 (2022–2023) fremhevet departementet at det var prematurt å fjerne fagkompetansekravet. Opphevingen av sentraltilknytningsplikten og fagkompetansekravet førte samlet til at løyvehaverne fikk mindre kunnskap om hvilke krav og plikter de må overholde, og myndighetene fikk utilstrekkelige mekanismer for å holde oversikt over tilbudet og løyvehaverne. Departementet mener fagkompetansekravet vil bidra til bedre etterlevelse av regelverket. Departementet kan imidlertid ikke se at fagkompetansekravet alene kan bidra til å ivareta de hensynene sentraltilknytningen skal sikre.

OECD har utviklet modellregler om automatisk utveksling av opplysninger om inntekter oppjent gjennom digitale plattformer, DPI-standard. Standarden er kjent som «the Model Rules for Reporting by Platform Operators with respect to Sellers in the Sharing and Gig Economy». Formålet med DPI er å styrke de eksisterende reglene om automatisk utveksling av opplysninger på skatteområdet, og å møte de skattemessige utfordringene som er forbundet med en stadig økende grad av digitalisering av økonomien. DPI innebærer at digitale plattformer skal rapportere tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene i sitt hjemland om blant annet drosjetjenester som formidles gjennom plattformen. Opplysninger om skattepliktige som er bosatt i andre land, vil deretter utveksles med det aktuelle landet. Norske skattemyndigheter vil dermed få opplysninger om norske sjåfører som bruker digitale plattformer hjemmehørende i andre land som deltar i samarbeidet, til formidling av drosjetjenester. Norge har tiltrådt denne standarden, men forslaget er ikke ferdig utredet.

Det er derfor usikkert om dette alene vil kunne løse utfordringene i drosjemarkedet, men

det kan ikke utelukkes at det på et senere tidspunkt vil kunne vurderes å være tilstrekkelig for å sikre skattemyndighetenes behov for skatteinformasjon.

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort kan departementet ikke se at det er identifisert alternative tiltak som vil ivareta de samlede målene med dette forslaget på en tilfredsstillende og mindre inngripende måte enn sentraltilknytningsplikt.

Departementet mener derfor at forslaget i § 9 andre ledd første og andre punktum om at alle løyvehavere skal være tilknyttet en drosjesentral og rapportere spesifiserte opplysninger til sentralen er et *egnet og nødvendig* tiltak for å nå målene om et tilfredsstillende drosjetilbud, hvit økonomi og personsikkerhet.

I NOU 2023: 22 uttaler utvalget at de i delutredning II vil vurdere om andre innretninger eller teknologinøytrale krav enn taksameter kan ivareta de samme hensynene som ligger bak sentraltilknytningen.

Departementet kan ikke utelukke at man i fremtiden, for eksempel i lys av delutredning II fra utvalget vil kunne identifisere tiltak som kan erstatte noen av de konkrete pliktene forslaget legger på sentralen. Departementet kan imidlertid ikke se at det på kort sikt vil være alternativ som på en mindre inngripende måte kan erstatte sentralen som knutepunkt for informasjon til myndighetene.

Innretning av sentraltilknytningen

Utover å se på alternative tiltak til sentraltilknytningsplikt har departementet i vurderingen av om tilknytningsplikten er *nødvendig* lagt særlig vekt på at forslaget er innrettet slik at det ikke er til hinder for at nye aktører etablerer seg i drosjenæringen.

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser uttaler seg om innretningen av tilknytningsplikten.

Når det gjelder Bolt og Ubers henvisning til ESAs grunngitte uttalelse om sentraltilknytningsplikten fra 2017, vil departementet fremheve at det ikke er avgjørende for om utvalgets forslag står seg hvorvidt den tidligere ordningen med sentraltilknytningsplikt var forenelig med EØS-retten. Utvalgets forslag avviker fra den tidligere tilknytningsplikten på flere sentrale punkter.

Som et utgangspunkt er begrunnelsen for sentraltilknytningsplikten i dette forslaget tydelig basert på en vurdering av hvilke allmenne hensyn plikten skal ivareta. Denne begrunnelsen samsvarer ikke med begrunnelsen for det tidligere kravet om tilknytningsplikt.

I motsetning til tidligere er plikten til å være tilknyttet drosjesentral nå dessuten foreslått fastsatt i nasjonale regler, og omfatter i utgangspunktet alle drosjeløyvehavere. Den tidligere ordningen var basert på lokale vurderinger og krav fra løyvemyndighetene, og kunne ha andre mål enn de som følger av dette lovforslaget.

Departementet har merket seg at Konkurransetilsynet mener tilknytningsplikten kan redusere mulighetene til å tilby nye konsept med annet fokus enn etablerte aktører, og at dette vil redusere operasjonell frihet og dermed mulighetene for effektiv drift. Departementet har imidlertid også merket seg at Konkurransetilsynet ikke mener tilknytningsplikt etter gjeldende forslag vil være like begrensende som etter tidligere ordning.

Departementet vil fremheve at en viktig begrunnelse for å oppheve sentraltilknytningsplikten i 2020 var å legge til rette for fleksibilitet og innovasjon, slik at aktører med nye forretningskonsept kunne etablere seg i næringen. Departementet mener denne fleksibiliteten er videreført og ivaretatt i dette forslaget. Forslaget har flere mekanismer som skal sikre at barrieren for å etablere seg i drosjenæringen ikke blir høyere enn nødvendig.

For det første kan løyvehaver selv velge hvilken sentral vedkommende ønsker å slutte seg til. Etter den tidligere ordningen med sentraltilknytning la fylkeskommunen føringer for hvilken sentral løyvehaverne kunne slutte seg til.

For det andre kan enhver som oppfyller objektive krav opprette en drosjesentral. Etter den tidligere ordningen bestemte fylkeskommunen om det skulle opprettes en eller flere drosjesentraler.

For det tredje kan løyvehaver slutte seg til flere sentraler og formidlere, noe som ikke var mulig etter tidligere ordning.

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser har innspill til at forslaget legger opp til at det vil være adgang for løyvehaver til å være tilknyttet flere drosjesentraler. Blant annet er Bolt positive til dette, med henvisning til den teknologiske utviklingen. Departementet har også merket seg at Konkurransetilsynet ikke mener tilknytningsplikten er like begrensende som etter tidligere ordning, blant annet fordi løyvehavere ikke må knytte seg til allerede eksisterende sentraler.

Andre høringsinstanser peker imidlertid på utfordringer ved at løyvehavere kan være knyttet til flere sentraler. Departementet har blant annet merket seg at Norges Taxiforbund mener det blir utfordrende for sentralen å oppfylle pliktene sine etter forslaget dersom løyvehaver kan være til-

knyttet flere sentraler. Til dette vil departementet bemerke at drosjesentralene kan stille vilkår for tilknytning til sentralen i avtaler med løyvehavere. Departementet legger til grunn at det vil være viktig for sentralene å inngå privatrettslige avtaler med løyvehavere med krav som gjør at sentralene kan oppfylle sine plikter etter gjeldende rett. For eksempel kan sentralene sette som vilkår for tilknytning at løyvehavere ikke kan være tilknyttet andre sentraler, eller ikke kjøre for andre sentraler i det tidsrommet de kjører for den aktuelle sentralen.

Departementet vil peke på at forslaget, i motsetning til hva Bolt fremhever i sitt innspill, ikke vil være til hinder for etablering av formidlings-tjenester. Forslaget regulerer ikke formidlingsvirksomhet. For eksempel vil Bolt kunne fortsette å formidle tjenester, så lenge løyvehavere som utfører transporten er knyttet til en drosjesentral som ivaretar de aktuelle tjenestene. Det vil være opp til Bolt og andre formidlingsselskap om de selv vil søke om sentralløyve og oppfylle de aktuelle kravene og pliktene, om de kjøper sentraltjenester fra andre drosjesentraler eller om de formidler tjenester på vegne av løyvehavere som er tilknyttet andre sentraler. Departementet har ikke til hensikt å begrense muligheten for at ulike forretningsmodeller kan etablere seg i markedet. Snarere ønsker departementet å legge til rette for forretningskonsept som gir gode tilbud for kundene.

Oslo kommune, Viken fylkeskommune og CenCom AS peker på at tilknytning til flere sentraler kan gjøre det vanskelig for kundene å vite hvilken sentral løyvehaver er knyttet til, og at det kan gi uheldige utslag for prisen om løyvehaver velger å tilby turen for den sentralen som gir høyest pris. Departementet har også merket seg at noen høringsinstanser mener det kan oppstå utfordringer med bruk av taksameter når løyvehaver kjører for flere sentraler, og at ITF mener det kan gi alvorlige konsekvenser for personsikkerheten i bransjen.

Departementet har merket seg innspill, blant annet fra Norges Taxiforbund, knyttet til at myndighetene vil få dårligere kontroll med næringen når løyvehavere er knyttet til flere sentraler. Departementet viser i denne sammenheng til uttalelsen fra Skattedirektoratet om behov for at taksametrene blir tilrettelagt for at drosjeturer blir registrert på riktig sentral for å unngå at en tur blir registrert og rapportert flere ganger. Videre har departementet merket seg innspill fra Viken fylkeskommune om at bare én sentral skal ha ansvar for at taksameter er montert og at oppdrag rapporteres i taksameteret, og fra Norges Taxifor-

bund om at løyvehaver bare bør være tilknyttet én sentral, men gjerne flere formidlere.

Departementet har videre merket seg innspillet fra Minibuss 24/7 som ser ut til å legge til grunn at det er et krav at sentralen skal drive hele døgnet. Departementet vil understreke at utvalget ikke har foreslått krav om døgnkontinuerlig drift for sentralen.

Departementet mener i utgangspunktet det må være opp til aktørene å finne praktiske løsninger på de spørsmålene som oppstår når løyvehavere er tilknyttet flere sentraler. Departementet mener det er viktig å legge til rette for fleksibilitet for aktørene, og ikke begrense mulighetene for innovasjon og utvikling av ulike forretningskonsept mer enn nødvendig. Departementet mener imidlertid at det er behov for en nærmere vurdering av spørsmålet om løyvehavere skal kunne kjøre for flere sentraler. Departementet vil derfor be utvalget gjøre en grundig vurdering av muligheten og mulige løsninger for dette i delutredning II.

Departementet støtter i denne omgang utvalgets forslag til rammeverk som ikke krever tilknytning til bare én drosjesentral.

Oppsummering av departementets vurdering av forslaget

Som beskrevet over mener departementet at sentraltilknytningsplikten, med tilhørende rapporteringsplikt for løyvehavere og plikter for sentralen, er et egnet tiltak for å ivareta konkrete, tvingende allmenne hensyn. Hvorvidt tiltaket er egnet, og dermed i tråd med EØS-retten, kan imidlertid være avhengig av at det kommer på plass tiltak som sikrer en viss grad av uavhengighet mellom sentral og løyvehaver. Videre mener departementet, så langt, at det er gjort en tilstrekkelig vurdering av proporsjonaliteten i forslaget om sentraltilknytnings- og rapporteringsplikt. Departementet kan likevel ikke utelukke at det kan oppstå spørsmål om hvorvidt tiltaket er proporsjonalt, og dermed forenelig med EØS-retten. Nedenfor i punkt 5.3.3 vil departementet gå nærmere inn i vurderingen av de enkelte pliktene som er foreslått lagt på sentralen i §§ 9 c til 9 e. Det fremgår av vurderingen at departementet ikke vil fremme forslag for Stortinget om å pålegge sentralen plikter som på nåværende tidspunkt ikke fremstår som tilstrekkelig begrunnet ut fra om pliktene er nødvendige for å ivareta tvingende allmenne hensyn.

Departementet viser også til uttalelsen fra Regelrådet som mener Drosjeutvalget har levert en grundig utredning, og har besvart de seks

spørsmålene i utredningsinstruksen på en tilfredsstillende måte. Dersom det på et senere tidspunkt viser seg at de samme hensynene kan ivaretas med mindre inngripende virkemidler en sentraltilknytningsplikt og plikter for sentralen, vil departementet komme tilbake til Stortinget med forslag til justeringer.

På bakgrunn av vurderingen over støtter departementet utvalgets forslag om sentraltilknytnings- og rapporteringsplikt for løyvehavere i forslag til § 9 andre ledd første og andre punktum.

5.2.3.2 *Løyvehaver skal sikre at all betaling for drosjetjenester registreres hos en sentral – § 9 andre ledd tredje punktum*

Departementet har merket seg utvalgets forslag om at løyvehaver skal sikre at all betaling for drosjetjenester skal registreres hos en sentral. Det følger av NOU 2023: 22 at forslaget innebærer at alle turer skal registreres gjennom et taksameter og rapporteres til en godkjent sentral. Departementet har merket seg at utvalget påpeker at kravet ikke innebærer noe forbud mot at kontantbetaling skjer direkte mellom kunde og sjåfør, forutsatt at kontantbetalingen registreres i taksameteret.

Departementet har videre merket seg at utvalget viser til at formålet med krav til registrering av betaling i taksameter og rapportering til sentral er å sikre dokumentasjon av turen, motvirke svart økonomi i næringen, sikre like konkurransevilkår og sikre kundens rettigheter og mulighet til å klage.

Departementet registrerer at utvalget her foreslår en todelt plikt for løyvehaver som, for det første, innebærer at all betaling skal registreres i taksameter og for det andre at denne betalingen skal registreres hos en sentral. Slik departementet forstår utvalget kreves det i utgangspunktet ikke at rapporteringen skjer gjennom taksameteret til sentralen. Rapportering kan også skje på annen egnet måte. Departementet viser i denne sammenheng til at løyvehaver, etter bokføringsforskriften § 8-2-1, allerede har en plikt til å registrere kontant- og kredittsalg i taksameteret. Videre følger det av utvalgets forslag til ny § 9 andre ledd andre punktum at løyvehaver skal rapportere de opplysningene sentralen trenger for å oppfylle sine plikter etter blant annet § 9 c.

Departementet viser i denne sammenheng også til at det i forslag til ny § 9 c tredje ledd er foreslått en plikt for sentralene til løpende og digitalt å samle inn og lagre informasjon om tilknyttede løyvehavere som er fastsatt med hjemmel i bokføringsloven. Formålet med bestemmelsen i § 9 c tredje ledd er å sikre at sentralen, i tillegg til

løyvehaver oppbevarer opplysningene som kreves etter bokføringsregelverket, se nedenfor under punkt 5.3.3.

Departementet kan på denne bakgrunn i utgangspunktet ikke se at utvalgets forslag på dette punktet medfører noe annet enn det som allerede fremkommer av bokføringsforskriften og de nevnte foreslåtte endringene i yrkestransportloven.

Departementet har imidlertid forståelse for at utvalget ønsker den foreslåtte presiseringen i yrkestransportloven § 9, da regelverket drosjeløyvehavere og sentraler må forholde seg til er fragmentert og til dels komplisert. Departementet ser at bestemmelsen vil bli mer tilgjengelig dersom den fremgår direkte av § 9 andre ledd tredje punktum i yrkestransportloven.

Det følger av bokføringsforskriften at alt salg skal registreres i taksameteret. I utgangspunktet mener departementet dette innebærer det samme som at all betaling skal registreres. Det kan imidlertid være nyanseforskjeller her, slik at det kan være hensiktsmessig å presisere at også betaling skal registreres.

Gitt at det er et uttalt overordnet hensyn for både regjeringen og utvalget å sikre hvit økonomi i næringen anser departementet det som hensiktsmessig å lovfeste dette kravet i yrkestransportloven § 9.

Departementet har merket seg mindretallets forslag om at bestilte turer skal formidles gjennom formidlingssystemet hos sentralen. Departementet viser til at flertallet i utvalget ikke vil anbefale et slikt krav i denne omgang, fordi det kan skape utfordringer både i praiemarkedet og kontraktmarkedet, men at utvalget vil komme tilbake til hvorvidt et slikt krav er hensiktsmessig i neste delutredning. Departementet vil be utvalget om å gjøre en grundig utredning av muligheten og mulige løsninger for å stille et slikt krav, og vil vurdere kravet nærmere på bakgrunn av neste delutredning fra utvalget.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 andre ledd tredje punktum.

5.2.3.3 *Dispensasjonsadgang – § 9 andre ledd fjerde punktum*

Det følger av utvalgets forslag til ny i § 9 andre ledd fjerde punktum at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravene i første til tredje punktum.

Departementet har merket seg at de som har uttalt seg om den foreslåtte dispensasjonsadgangen er positive til forslaget.

Departementet har videre merket seg at Oslo kommune mener adgangen til å gi dispensasjon bør være snever og muligens begrenses til det tidligere selskapsvognmarkedet som har fått dispensasjon fra krav om merking og taksameter.

Departementet ser i utgangspunktet tre situasjoner hvor dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten kan være særlig aktuelt. For det første gjelder dette virksomheter som ikke driver regulær drosjevirkosomhet, men tilbyr transport med personbil som en underordnet del av annen hovedvirkosomhet. Dette gjelder for eksempel småskala turistvirkosomhet og Inn-på-tunet virkosomhet. For det andre ser departementet at det kan være aktuelt å gi dispensasjon i distriktsområder hvor sentraltilknytningsplikt kan stå i veien for at det blir opprettet et drosjetilbud. For det tredje mener departementet dispensasjon kan være aktuelt for de som driver i det tidligere selskapsvognmarkedet.

Utvalgets forslag legger opp til et tilsynelatende svært vidt skjønn for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon. Departementet mener det vil være behov for større forutsigbarhet for når løyvemyndigheten kan gi dispensasjon. På denne bakgrunn foreslår departementet å justere utvalgets forslag til dispensasjonshjemmel, slik at det fremgår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon på vilkår som departementet fastsetter i forskrift.

Med nevnte justering støtter departementet utvalgets forslag til § 9 andre ledd fjerde punktum.

Departementet stiller seg dermed bak utvalgets forslag til ny § 9 andre ledd.

5.3 Drosjesentralens plikter mv.

5.3.1 Utvalgets forslag

Utvalget foreslår å etablere et nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven som skal regulere drosjesentraler og deres plikter.

Utvalget foreslår en ny § 9 c som skal regulere sentralen sine plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon.

Videre foreslår utvalget i ny § 9 d å pålegge sentralen å sikre at løyvehavere, som er tilknyttet sentralen, følger relevant regelverk.

I forslag til ny § 9 e foreslår utvalget å fastsette sentralens øvrige plikter, herunder krav om at hver drosjesentral skal ha en klageordning, samt et krav om at hver drosjesentral skal sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene som er tilknyttet sentralen er utformet og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

5.3.1.1 Krav til innsamling og oppbevaring av opplysninger

Det følger av utredningen at utvalget har vurdert hvilke plikter en drosjesentral skal ha for å ivareta de hensynene som er skissert i kapittel 8 i NOU 2023: 22. Det er særlig avgjørende for å sikre hvit økonomi og personsikkerhet at ansvarlige myndigheter som skattemyndighetene og politiet har tilgang til riktige opplysninger om inntjening og posisjonsdata. Bestemmelsene sikrer også myndighetene tilgang til opplysninger som gir oversikt over næringen, blant annet som grunnlag for å vurdere transportbehovet lokalt.

Ved utformingen av kravene har utvalget sett hen til de danske kravene som blant annet pålegger sentralene plikter knyttet til prisfastsettelse og prisinformasjon, å samle inn og lagre opplysninger om drosjen, sjåføren og utførte drosjeturer og gjøre disse tilgjengelige for myndighetene på forespørsel, opprette klageordning, og forsikre seg om at drosjene har riktig forsikring. I tillegg har utvalget sett på kravene i tidligere lokale drosjeforskrifter mv. som fylkeskommunene har hatt ansvar for.

I vurderingen har utvalget særlig lagt vekt på at de kravene som stilles skal være egnet til å oppnå de uttalte målene med reguleringen, og at de er nødvendige for å nå dette målet.

Utvalget foreslår i ny § 9 c første ledd å pålegge sentralen å ha oversikt over løyvehavere som er tilknyttet sentralen, deres ansatte sjåførere, drosjer og taksameter. Sentralen skal også ha oversikt over drosjer som løyvehavere disponerer og som er tilpasset for personer med nedsatt funksjonsevne. Bakgrunnen for forslaget er å sikre at myndighetene får oversikt over drosjetilbudet i det området sentralen opererer. I tillegg vil det være viktig for sentralene å ha en slik oversikt for at de skal kunne gjøre de oppgavene de er pålagt etter §§ 9 c, d og e. Utvalget mener at det er viktig at loven pålegger løyvehaverne å rapportere til sentralen og at dette ikke blir regulert i den enkelte kontrakt.

Sentralen skal etter forslag til § 9 c andre ledd løpende samle inn og lagre opplysninger om loggførte posisjonsdata. Der en løyvehaver arbeider for flere ulike sentraler, vil lagringsplikten kun gjelde for de turene som går gjennom den aktuelle sentralen. Lagringstiden for opplysninger om posisjonsdata er satt til 60 dager i samsvar med bestemmelsene om løyvehavers lagringsplikt i yrkestransportloven § 9 tredje ledd.

Etter forslag i § 9 c tredje ledd skal sentralen løpende samle inn og lagre opplysninger om inn-

tjening i henhold til forskrifter fastsatt med hjemmel i bokføringsloven. Der en løyvehaver er tilknyttet flere ulike sentraler, vil lagringsplikten kun gjelde for de turene som går gjennom den aktuelle sentralen. Dette for å sikre at sentralene ikke får innsyn i hverandres forretningsdrift, priser mv. Det er viktig å beskytte sentralenes forretningshemmeligheter og unngå utveksling av informasjon som kan føre til stilltiende samarbeid mellom sentralene i strid med lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) § 10. Lagringstiden for opplysninger om inntjening er satt til 5 år i samsvar med bokføringsregelverkets lagringsbestemmelser.

Etter forslag i § 9 c fjerde ledd skal sentralen rapportere priser for drosjetransport der pristak er fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak. Formålet med denne bestemmelsen er vern av forbrukerne og å sikre kontroll med bestemmelser i områder med prisregulering. Sentralen skal rapportere slik prisinformasjon til løyvemyndigheten dersom de ber om det etter 9 c sjette ledd. Det er ikke her tatt stilling til hvilken myndighet som skal føre kontroll med at disse bestemmelsene overholdes. Utvalget legger til grunn at brudd på disse reglene vil føre til at løyvemyndighetene kan iverksette håndhevingstiltak etter denne loven når det er bestemt hvilken myndighet som skal føre kontroll med bestemmelsen. Pristiltaksloven § 6 viser til at den som har betalt en for høy pris, kan kreve dette tilbakebetalt.

Etter forslag i § 9 c femte ledd skal sentralens administrative systemer årlig gjennomgå en systemrevisjon. Formålet med denne bestemmelsen er å sikre at sentralene har robuste data-systemer som skal samle inn, lagre og sende informasjon videre til myndighetene. Dersom virksomheten for eksempel bruker godkjente ISO-sertifiserte ordninger for kontroll med lagring og strukturering av data, vil dette være tilstrekkelig å dokumentere denne standarden.

Etter forslag i § 9 c sjette ledd skal sentralen sende inn de aktuelle opplysningene når myndighetene ber om det. For å sikre riktige opplysninger er myndighetene avhengige av at disse kommer fra pålitelige systemer. Både opplysninger om inntjening og posisjonsdata skal hentes fra taksametersystemet. Taksameter blir kontrollert av Justervesenet. Årlig revisjon av drosjesentralenes administrative system skal minske risikoen for juks med rapporteringen.

Etter § 9 c syvende ledd skal opplysninger som nevnt i paragrafen lagres i EØS-området og være tilgjengelig for myndighetene på det forma-

tet de krever. Formålet med bestemmelsen er å sikre at opplysningene lagres i EØS-området der krav til både personopplysninger mv. er ivarettatt gjennom EØS-lovgivning. Offentlige myndigheters muligheter til å få utlevert opplysninger som er lagret utenfor EØS-området vil være knyttet til internretten i det/de landene dataene er lagret i. Lagring utenfor EØS-området kan derfor lett gjøre opplysningene vanskelig tilgjengelig for kontroll for norske myndigheter.

5.3.1.2 *Plikt til å følge opp løyvehavere som er tilknyttet drosjesentral*

I forslag til ny § 9 d i yrkestransportloven pålegges sentralen å sikre at løyvehaver som er tilknyttet sentralen følger opp relevant regelverk. Ved å bruke ordet «sikre», vil man oppnå at sentralen løpende kontrollerer at løyvehaver oppfyller regelverket. Det holder ikke at sentralen sjekker dette bare en gang. Sentralen skal sikre at løyvehaver oppfyller kravene til enhver tid. Bestemmelsen forutsetter at sentralene må ha et kontrollsystem for å sikre at kravene til løyvehaver er oppfylt.

Sentralen skal sikre at drosjer som er knyttet til sentralen har riktig forsikring, at godkjent taksameter er installert i drosjen, at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret og at løyvehaver oppfyller pliktene sine til rapportering og registrering etter § 9 andre ledd. Videre skal sentralen sikre at kundene får tilbud om og betaler riktig pris og at løyvehavere ikke diskriminerer brukere på grunn av kjønn, graviditet, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk eller alder. Denne bestemmelsen samsvarer med diskrimineringsloven § 6, slik at sentralene har plikt til å følge bestemmelser uavhengig av at den er fremhevet særskilt i yrkestransportloven.

Sentralen får også ansvar for å sikre at løyvehavere følger opp arbeidstakere i henhold til lov om arbeidsmiljø § 14-6. Her må sentralene ha et kontrollsystem for å sikre at kravene til løyvehaver som arbeidsgiver, overfor løyvehavers egne ansatte, er oppfylt av løyvehaver. Dette betyr ikke at sentralen er arbeidsgiver for løyvehavers ansatte, eller har overtatt arbeidsgiverfunksjoner, med mindre dette er særskilt avtalt eller følger av annen lovgivning. Spørsmålet om løyvehavers arbeidsrettslige stilling overfor plattformsselskaper, må avgjøres i henhold til alminnelig arbeidsrettslig regulering av tilknytningsformer i arbeidslivet, jf. Fougnerutvalget (NOU 2021: 9).

Pliktene sentralene blir pålagt i forslaget til § 9 d skal særlig bidra til å sikre passasjer-/forbruker-hensyn, men også i en viss grad hvit økonomi og sikkerhet.

5.3.1.3 Plikt til å tilby klageordning og tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne

Etter forslag til ny § 9 e første ledd skal hver drosjesentral ha en klageordning. Formålet er forbrukervern. Klageretten tilkommer drosjekunder og andre med berettiget klageinteresse. Eksempel på andre med berettiget klageinteresse er foresatte til mindreårige drosjekunder, verger, fullmektig med framtidsfullmakt og andre som drosjekunden har gitt fullmakt til å klage. Løyvemyndighetene har ikke klagerett etter denne bestemmelsen.

Bestemmelsen fastsetter at klageberettigede kan klage over kvalitet og pris. Med klage på kvalitet siktes eksempelvis til oppmøte, service, trygghet, passasjersikkerhet og kvalitet på kjøretøy. Med klage på pris siktes til manglende prisinformasjon, avvik fra opplyst pris og ugyldig pris, jf. avtalelovens §§ 33 og 36 og ulovlig pris, jf. forskrift om makspriser for drosjebilkjøring.

Med at det skal gis opplysning om klageadgangen siktes det både til at det skal gis opplysning om retten til å klage, hvordan det skal klages, opplysning om drosjesentralens saksbehandling og om adgangen til å klage til Forbrukertilsynet for det tilfelle at klageren ikke gis medhold. Dersom ikke Samferdselsdepartementet ved forskrift har gitt bestemmelser om hvordan det skal informeres om klageadgang og hvilke saksbehandlingsregler som gjelder, er det opp til den enkelte drosjesentral å fastsette dette. Lovbestemmelsen skal likevel forstås slik at opplysningene må gis på en tydelig måte og at saksbehandlingsreglene skal være betryggende. Samferdselsdepartementet kan gi utfyllende regler om klageretten og dens innhold, jf. forslag til § 9 g.

Utvalget foreslår i § 9 e andre og tredje ledd at hver drosjesentral skal sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene som er knyttet til sentralen er utformet og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Sentralen får et selvstendig ansvar for å sørge for at de har tilknyttet seg en viss andel rullestoltilpassede drosjer. I utgangspunktet må sentralen selv vurdere behovet for slike drosjer. Der det er flere sentraler kan det være hensiktsmessig at disse samarbeider om å oppfylle kravene om at rullestoltilpassede drosjer skal være tilgjengelige for bestilling. Utvalget vil komme nærmere tilbake til spørsmålet om til-

bud til personer med nedsatt funksjonsevne i del II av utredningen.

Utvalget foreslår i § 9 e fjerde ledd en plikt for drosjesentral til å melde fra til fylkeskommunene i de fylkene hvor de ønsker å drive virksomhet. Har drosjesentralen fått løyve i ett fylke, er det tilstrekkelig å sende melding til andre fylkeskommunale løyvemyndigheter om at sentralen driver sentralvirksomhet også der. Dette er på bakgrunn av at fylkeskommunene som løyvemyndighet skal ha oversikt over det totale drosjetilbudet i hvert fylke.

5.3.2 Høringsinstansenes syn

Helse Vest RHF, Kollektivtrafikkforeningen, Norges Taxiforbund, Norsk Reiseliv, Oslo politidistrikt, Oslo Taxi AS, Rogaland fylkeskommune, Troms- og Finnmark fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Yrkestrafikkforbundet støtter kravene som stilles til drosjesentralene. *Helse Vest RHF* viser til at de opplever gjentakende at den enkelte drosjesentral ikke har den nødvendige styringsrett og oppfølging rundt det enkelte løyvet som er tilsluttet sentralen. *Norges Taxiforbund* og *Oslo kommune* støtter i all hovedsak forslagene knyttet til sentralens plikter, men ser imidlertid store utfordringer knyttet til at sentralens plikter kan overholdes, dersom løyvehavere har mulighet til å knytte seg til flere sentraler.

Oslo politidistrikt viser til at forslagene om å pålegge sentralen å ha oversikt over løyvehavere som er tilknyttet sentralen, deres ansatte sjåførere, drosjer og taksameter, bidrar til at politiet kan ettergå hendelser og utføre kontroll med sjåførere (innehavere av kjøreseddel).

Bytaxi AS mener at enkelte av pliktene som pålegges sentralene, særlig forslagene i § 9 d ikke vil være mulig for sentralene å oppfylle. *Bytaxi* viser videre til at det heller ikke vil være mulig for sentralene å forhindre at sjåførere legger inn ekstrabeløp, taster inn et fastprisbeløp som er høyere taksameterberegnet pris. *Bytaxi* mener sentralene heller ikke har noen mulighet til å sikre at løyvehaver eller sjåfør diskriminerer drosjekunder.

Norges Handikapforbund viser til forslag til yrkestransportloven § 9 c fjerde ledd hvor det fremgår at sentralen skal rapportere priser for drosjetransport der pristak er fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak. *Handikapforbundet* mener dette er helt nødvendig og viser til at de er kjent med at flere i dag opererer med priser for kjøring av person i rullestol som overstiger maksimalprisforskriften.

Justervesenet er enig i hovedtrekkene i forslaget, men oppfatter begrepsbruken i § 9 c femte ledd som noe uklar med hensyn til hva man ønsker å sette krav til. Justervesenet mener derfor at det bør defineres klart hva som inngår i drosjesentralens administrative systemer og taksametersystemet bør defineres klart. Bakgrunnen for dette er taksameterregelverkets definisjon av taksameter som selve det fysiske instrumentet. *Justervesenet* peker på at dersom det skal sikres at data flyter korrekt mellom taksameter og sentral bør kommunikasjonssystemet som taksameteret inngår i være hensiktsmessig sikret på samme måte som sentralens øvrige administrative systemer.

Vestland fylkeskommune peker på at forslagene knyttet til sentralens plikter vil gi løyvemyndighetene vesentlig bedre oversikt og kontroll i eget marked, samt mulighet til å sette i verk tiltak der en har et dårlig drosjetilbud eller et dårlig tilbud av rullestolutførte drosjer. *Viken fylkeskommune* mener det er behov for bestemmelser som i større grad sikrer at det er én sentral som har ansvaret for at det er montert godkjent taksameter og at oppdrag rapporteres inn i taksameteret.

Oslo kommune mener det er positivt at sentralene må melde ifra til fylkeskommunene de skal drive virksomhet i. *Vestland fylkeskommune* påpeker imidlertid at dette vil medføre at de fylkeskommunene som ikke er løyvemyndighet og dermed ikke har tildelt sentralløyvet, ikke har sanksjonsmyndighet ovenfor den aktuelle sentralen og må gå via andre fylkeskommuner om en skal kreve retting eller tilbakekalle løyvet. *Vestland fylkeskommune* ber departementet vurdere om det er hensiktsmessig å innføre krav om at sentralen skal ha løyve fra alle fylker sentralen driver i. *Viken fylkeskommune* mener det er avgjørende for at løyvemyndigheten skal ha oversikt og kontroll over næringen at løyvet drives i området til den fylkeskommunen som utsteder løyvet. *Viken fylkeskommune* viser til at det er praktisk krevende for fylkeskommuner å skulle håndheve brudd på regler og krav som har skjedd på en helt annen kant av landet. Dette forsterkes ytterligere med utvalgets forslag om begrenset driveplikt. *Viken fylkeskommune* kan ikke se at det er særlig tyngende å måtte søke om løyve i hvert av områdene man vil drive næring og mener at hensynet til kontroll uansett bør tilsi at løyvedistriktene gjeninnføres.

Bolt og *Uber* støtter ikke forslagene og mener de ikke er i overensstemmelse med EØS-avtalen. *Uber* fremhever at det ikke er gjort en tilfreds-

stillende vurdering av alternative tiltak, og at det på den bakgrunn ikke er mulig å gjennomføre en tilfredsstillende proposjonalitetsvurdering. *Uber* fremhever prosessrisikoen knyttet til dette. *Bolt* mener det er unødvendig å kreve at løyvehavere må samle inn informasjon gjennom en sentral, med henvisning til at man i dagens samfunn med gode digitale løsninger kan samle informasjon på mange vel så effektive måter som hva en drosjesentral kan gjennomføre.

Bolt mener også det er i strid med EØS-avtalen å kreve bestilling gjennom både taksameter og app.

Forbrukertilsynet, Rogaland fylkeskommune og *Troms- og Finnmark fylkeskommune* støtter at det må finnes en ordning for behandling av klager, men *Troms- og Finnmark fylkeskommune* mener det er svært uheldig at en sentral skal behandle klager mot seg selv. *Fylkeskommunen* mener det bør være en objektiv og uavhengig instans som behandler slike klager og foreslår at klager skal behandles av Transportklagenemda. *Forbrukertilsynet* peker på at en klageordning vil være med å styrke forbrukervernet.

Forbrukerrådet peker på at det er lang saksbehandlingstid hos Forbrukertilsynet, som de antar skal være klageinstans, og at det er foreslått endringer i blant annet beløpsgrensen for saker som kan behandles av Forbrukertilsynet og Forbrukerklageutvalget. *Forbrukerrådet* viser til at dersom dette blir vedtatt vil i realiteten nærmest alle drosjeturer falle utenfor, og forbrukere i drosjemarkedet vil stå uten mulighet for å klage på drosjeturer gjennom offentlig klageinstans.

Bolt mener man ikke vil trenge sentraler for å sikre kunders rettigheter og muligheter for å klage og viser til at dette kan ivaretas gjennom lovverk samt bruk av for eksempel Forbrukertilsynet.

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, LO, Rogaland fylkeskommune, Troms- og Finnmark fylkeskommune og *Vestland fylkeskommune* støtter forslaget om at sentralene skal sørge for at det er et tilstrekkelig antall drosjer som er tilpasset for personer med nedsatt funksjonsevne. *Helse Vest RHF* viser til at de tidvis opplever mangel på drosjer utstyrt for transport for personer som sitter i rullestolen under transport. *Helseforetaket* støtter derfor kravet om at sentralene må ha tilgang til et tilfredsstillende antall egnede biler. *Norges Handikapforbund* mener det må gis en beskrivelse av hvordan man måler hva som er tilstrekkelig og ikke. *Handikapforbundet* mener også at den indirekte driveplikten som omtales er noe uklar, da bestemmelsen knyttes opp mot løyvehavers plikt

til å eie store drosjebiler for rullestol og at det ikke sies noen om når på døgnet disse skal være tilgjengelig for kjøring. I et likestilt samfunn, er det, etter *Handikapforbundet* sitt syn, åpenbart at også mennesker som er avhengig av denne typen drosje, må ha et drosjetilbud hele døgnet. *FFO* peker på at det er essensielt at drosjetjenester tilbyr universell utforming for å møte behovene til passasjerer med funksjonsnedsettelse. Dette inkluderer tilgang til drosjer som er utstyrt med ramper eller heiser for rullestolbrukere, og at drosjesjåfører er opplært i hvordan de skal assistere personer med ulike funksjonsnedsettelse. *FFO* mener Drosjeutvalget derfor bør sette klare krav til tilgjengelighet og utstyr i drosjene. *LO* mener det må føres tilsyn med plikten sentralene har til å sørge for at utsatte grupper ikke blir diskriminert i forbindelse med bestilling og transport.

Helse Nord RHF viser til at det er viktig for helseforetakene at det finnes et tilstrekkelig tilbud av rullestoltilpassede biler, men mener imidlertid at det vil være negativt for konkurransen om «ordinær» drosjetransport dersom alle sentraler skal pålegges krav om tilstrekkelig antall rullestoltilpassede biler. *Helseforetaket* mener dette segmentet bør være selvfinansierende, altså bør det finnes andre, mindre inngripende måter å sørge for et slikt tilbud.

Konkurransetilsynet viser til at et krav om at en tilstrekkelig del av drosjene tilknyttet sentralen er utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne vil, etter deres vurdering, være en etableringshindring for aktører som ønsker å være selvstendige eller tilknyttet en liten sentral, særlig i distriktsområder. *Konkurransetilsynet* mener derfor det er hensiktsmessig at sentralene selv kan vurdere behovet, og kan samarbeide om å oppfylle kravene om drosjetransport tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne. *Konkurransetilsynet* bemerker at en slik formulering i yrkestransportloven ikke medfører et unntak fra forbudene om konkurransebegrensende avtaler mellom foretak, jf. konkurranseloven § 10. Det er aktørenes eget ansvar å påse at de ikke inngår avtaler el. som er i strid med konkurranselovverket.

Oslo kommune etterspør hvilke konsekvenser det vil få for en sentral om de ikke har tilknyttet et tilstrekkelig antall rullestoltilpassede drosjer, og hvordan behovet skal vurderes. *Rogaland fylkeskommune* mener det er behov for retningslinjer om hva kravet konkret innebærer for sentralene og hvilket handlingsrom løyvemyndigheten har når det gjelder fastsetting av konkrete krav over-

for sentraler. *Oslo kommune* viser til at hele landet er et løyvedistrikt, og det oppstår da spørsmål om hvilket område behovet skal vurderes ut fra. *Kommunen* mener det bør avklares i regelverket hvem som skal vurdere hva som er et tilstrekkelig antall kjøretøy, og hvordan løyvemyndigheten skal kunne sanksjonere sentralene dersom sentralen ikke har et tilstrekkelig antall tilpassede biler i forhold til behovet i Oslo. Også *Bolt* viser til at det er uklart hva som skal til for å oppfylle kravet, om det er et krav til antall drosjer, maksimal ventetid for passasjerer eller andre mål. *Viken fylkeskommune* viser til at det fremstår som uklart hvilken løyvemyndighet som skal reagere på manglende tilbud til rullestolbrukere i et område. Dette må avklares og eventuelt justeres slik at det blir tydelig at det er den fylkeskommunen der tilbudet er mangelfullt som har hjemmel til å reagere. *Viken fylkeskommune* mener det i denne sammenheng bør vurderes om sentralene må ha løyve fra hvert fylke de skal drive virksomhet i.

Bolt støtter ikke forslaget og mener en forpliktelse for sentraler til å tilpasse en del av sin flåte for å transportere personer med nedsatt funksjonsevne er villedet. *Bolt* mener denne plikten er i strid med EØS-avtalen og påpeker at selv om integrering av personer med nedsatt funksjonsevne er et legitimt hensyn som kan rettferdiggjøre en hindring etter EØS-avtalen, finnes det mindre inngripende måter å oppfylle dette hensynet enn å stille antallskrav til sentraler. Etter *Bolts* vurdering, vil kostnadene for å utstyre en del av flåten for slik transport er betydelig, uproporsjonal og gir bare fordeler til de allerede etablerte aktører med større ressurser og markedsandel enn nye aktører i markedet. *Bolt* viser i denne sammenheng til Kommisjonens uttalte formål i Kommisjon Notice 2022/C 62/01 om at «Medlemsstaternes logvinningsmessige rammer bør give alle eksisterende og nye markedsaktører rimelige muligheter samt sørge for fair konkurranse mellom markedsaktørene».

5.3.3 Departementets vurdering

Departementet viser til vurderingen i punkt 5.2.3 hvor det fremgår at departementet overordnet mener forslaget om sentraltilknytningsplikt i § 9 andre ledd er et hensiktsmessig og nødvendig tiltak for å ivareta de skisserte hensynene, og dermed også i overensstemmelsen med EØS-avtalen.

I dette punktet vil departementet vurdere forslagene til sentralens plikter i §§ 9 c til 9 e mer inngående. Videre vil departementet på noen punkter

gi en nærmere beskrivelse av nødvendigheten av de konkrete pliktene og vurderingen av alternative tiltak.

Departementet har merket seg at mange av høringsinstansene som har uttalt seg om forslaget knyttet til sentralens plikter er positive til forslagene.

Departementet har særlig merket seg at Oslo politidistrikt mener at forslagene bidrar til at politiet kan ettergå hendelser og utføre kontroll med sjåførere, og at flere fylkeskommuner uttaler at forslagene innebærer at de får vesentlig bedre oversikt og kontroll over drosjemarkedet i eget fylke.

5.3.3.1 *Krav til innsamling og oppbevaring av opplysninger*

Oversikt over informasjon om aktører og tilbud mv. – § 9 c første ledd

I utvalgets forslag til ny § 9 c oppstilles det plikt for sentralen til å samle inn, lagre og sende inn informasjon til offentlige myndigheter når de ber om det. Første ledd bokstav a til f angir hvilken informasjon sentralene skal ha oversikt over.

I § 9 c første ledd bokstav a fremgår det at sentralen skal ha oversikt over løyvehavere som er tilsluttet sentralen. Utvalget viser til at bakgrunnen er å sikre drosjetilbudet, personsikkerhet og hvit økonomi gjennom at myndighetene får oversikt over drosjetilbudet og aktører i det området sentralen opererer.

Tilknytning til en sentral forutsetter, etter departementets vurdering, en privatrettslig avtale mellom løyvehaver og sentral, slik at partene allerede vil være kjente for hverandre. Bestemmelsen forutsetter imidlertid at informasjonen om tilknyttede løyvehavere er systematisert slik at sentralen kan oversende informasjonen dersom offentlige myndigheter ber om det. Dette er informasjon som er viktig for ulike myndigheter for å få nødvendig oversikt over næringen. For løyvemyndigheten vil det være avgjørende å ha god informasjon om de eksisterende aktørene i markedet i eget fylke for å blant annet kunne vurdere om det er nødvendig å sette inn tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud for sine innbyggere. Dette er også informasjon det er nødvendig for sentralen selv å ha for å kunne oppfylle sine øvrige plikter etter loven. Departementet støtter dermed forslaget til § 9 c første ledd bokstav a, og viser til at dette også er informasjon sentralene vil ha, uavhengig av om dette er oppstilt som et krav i loven. Plikten vil dermed ikke være spesielt tyngende for sentralen.

I § 9 c første ledd bokstav b fremgår det at sentralen skal ha oversikt over sjåførere som er ansatt hos de tilsluttede løyvehaverne og i bokstav c at sentralen skal ha oversikt over drosjer som er tilknyttet sentralen og registreringsnummeret på drosjen.

Oversikt over sjåførere og drosjer er en forutsetning for at sentralene kan oversende relevant informasjon til myndigheter som ber om det. Det kan være politiet som ber om informasjon om løyvehaver, sjåfører og kjøretøy i forbindelse med etterforskning, eller løyvemyndigheten som ber om informasjon om antall løyvehavere for å vurdere om det er nødvendig med tiltak for å sikre drosjetilbud.

Departementet har vurdert om tilsvarende informasjon er tilgjengelig fra andre kilder. Departementet mener ikke myndighetene vil få tilstrekkelig informasjon for å ivareta tilbudet og personsikkerheten gjennom eksisterende offentlige registre. Selv om det følger av Kjøretøyregisteret om et kjøretøy er registrert som drosje, vil myndighetene ikke få nødvendig informasjon der om hvor drosjen kjører.

Departementet mener derfor det er nødvendig for at blant annet løyvemyndigheten og politiet kan utføre sine oppgaver på en tilfredsstillende måte, at de kan innhente informasjon gjennom en sentral. Departementet anser ikke plikten til å ha oversikt over disse opplysningene og gjøre dem tilgjengelig for myndigheter som spesielt tyngende på sentralene, ettersom dette er informasjon sentralen selv har behov for å ha.

Departementet støtter dermed utvalgets forslag til § 9 c første ledd bokstav b og c.

I § 9 c første ledd bokstav d fremgår det at sentralen skal ha oversikt over taksameter som er installert i drosjen, inkludert serienummer. Selve kravet om å ha og bruke taksameter er rettet mot løyvehaver, jf. hhv. yrkestransportforskriften § 48 andre ledd og bokføringsforskriften § 8.2.1. Sentralene har en egeninteresse i at de tilknyttede løyvehaverne driver lovlig og har utstyrt drosjen med godkjent taksameter. Sentralen vil ikke kunne ivareta gjeldende plikt til tredjepartsrapportering dersom løyvehaver ikke har installert taksameter. Videre er den foreslåtte plikten til at sentralen skal samle inn og lagre informasjon om loggføring, avhengig av at løyvehaver har taksameter. Departementet antar derfor at sentralene vil sørge for å ha også denne informasjonen på eget initiativ. Sett i lys av at sentralen er avhengig av å ha denne informasjonen, og at lovpålegget vil bidra til at relevante offentlige myndigheter har enkel tilgang til denne informasjonen, for eksem-

pel i forbindelse med kontroll, mener departementet at pålegget ikke er uforholdsmessig tyngende for sentralen.

Departementet støtter dermed utvalgets forslag til § 9 c bokstav d.

Departementet har merket seg at Viken fylkeskommune mener det er behov for bestemmelser som i større grad sikrer at det er én sentral som har ansvaret for at det er montert godkjent taksameter i drosjen. Departementet vil påpeke at det er løyvehavers ansvar at det er montert godkjent taksameter i drosjen. Drosjesentralen får med forslaget til § 9 c første ledd bokstav d en plikt til å ha *oversikt* over installerte taksameter, inkludert serienummer. Departementet mener det er hensiktsmessig at plikten til å ha taksameter installert fortsatt ligger på løyveholder og viser til at utvalget i delutredning II skal jobbe videre med tilsyn og kontroll med næringen.

I forslaget til § 9 c første ledd bokstav e fremgår det at sentralen skal ha oversikt over antallet drosjer som er tilgjengelige for sentralen til enhver tid, samt hvilket geografisk område drosjene dekker. Videre følger det av forslaget til § 9 c første ledd bokstav f at sentralene også skal ha oversikt over drosjer som er universelt utformet som disponeres av tilknyttede løyveholdere.

Departementet vil bemerke at løyvemyndigheten ikke har hatt tilstrekkelig tilgang til informasjon om tilgjengelige drosjer i sitt område etter regelendringene i 2020. Med oppheving av behovsprøvingen og innføring av ett nasjonalt løyvedistrikt har det vært svært krevende for løyvemyndighetene å følge med på og ha oversikt over antallet drosjer i fylket, hvor og til hvilken tid løyveholderne driver sin virksomhet, og hvor mange drosjer som er utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Departementet er oppmerksom på at løyve-registeret gir en oversikt over det totale antallet drosjer og i hvilket fylke drosjeløyvet ble utstedt. Etersom løyveholderne kan drive virksomhet hvor de vil i landet gir løyveregisteret imidlertid ikke lenger kunnskap om hvor drosjene befinner seg. Løyveregisteret gir heller ingen informasjon om kjøretøy utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, da transport med slike kjøretøy ikke lenger utgjør en egen løyvekategori. Disse kravene er dermed, etter departementets mening, svært viktige for å gi løyvemyndighetene informasjon om drosjetilbudet i fylket. Dette er, sammen med forslaget i § 9 c første ledd bokstav a om informasjon om tilknyttede løyveholdere, informasjon det er avgjørende for løyvemyndigheten å ha for å blant annet vurdere om

det er nødvendig å sette inn tiltak for å sikre drosjetilbudet, både på generelt grunnlag og spesielt for personer med behov for spesialutrustede kjøretøy.

På denne bakgrunn mener departementet forslaget til § 9 c første ledd bokstav e og f er helt nødvendige for at løyvemyndigheten skal kunne få den nødvendige oversikten over næringen i sine områder og støtter dermed utvalgets forslag på dette punktet.

Departementet foreslår en justering i ordlyden i § 9 c første ledd ved å endre formuleringen fra «*Drosjesentralen skal ha oversikt over*» til «*Drosjesentralen skal ha opplysninger om*». Justeringen vil innebære en tydeligere forpliktelse for sentralen om å faktisk inneha de aktuelle opplysningene og er også mer i overensstemmelse med formålet med bestemmelsen.

Lagring og innsamling av posisjonsdata – § 9 c andre ledd

Det fremgår av utvalgets forslag i § 9 c andre ledd at drosjesentralene løpende og digitalt skal samle inn og lagre opplysninger om posisjonsdata for drosjeturer som løyveholderne har loggført etter yrkestransportloven § 9 tredje ledd.

Selve plikten til å loggføre turen ligger på *løyveholderen*, jf. yrkestransportloven § 9 tredje ledd. Sentralen skal kun samle inn og lagre informasjonen og oversende til myndigheter som ber om den etter § 9 c sjette ledd.

Det fremgår av forarbeidene til bestemmelsen om loggføringsplikt for løyveholder at formålet med plikten til å føre logg over hvor drosjene har kjørt, er å bidra til at uønskede hendelser i drosjen, som for eksempel trakassering, seksuelle overgrep o.l., kan oppklares i etterkant, jf. Prop. 70 L (2018–2019) Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) punkt 5.8. I tillegg skal bestemmelsen virke forebyggende for passasjerenes og sjåførenes sikkerhet, samt gi passasjerene og sjåføren en trygghet ved at reisen blir sporet. En del brukere av drosjetjenester er i en særlig sårbar posisjon. Dette gjelder særlig barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Det er derfor viktig å ha mekanismer som skal sikre trygghet ved bruk av drosje. I høringen av forslaget til loggføringsplikt ble det vist til at et påbud om loggføring av kjørte drosjeturer er nødvendig for å ivareta sikkerhetshensyn. Et annet uttalt formål med loggføring av drosjeturer var forbrukerhensyn. GNSS-systemet kan gjøre det mulig å se i etterkant hvilken rute som er kjørt. Dersom en passasjer ønsker å klage på

en gjennomført drosjetur, for eksempel at sjåføren har kjørt den lengste ruten, vil det være mulig å få data om hvor drosjen har kjørt.

Departementet vil bemerke at sentralene, blant annet av logistikkhensyn, vil ha en ikke ubetydelig egeninteresse i å vite hvor drosjene har kjørt. Sentralene har behov for å vite hvor de tilsluttede drosjene befinner seg for å allokere nærmeste drosje til kunden. I tillegg vil sentralene kunne bidra til å oppklare eventuelle uønskede hendelser som finner sted i drosjen, både av hensyn til sjåfør og passasjer.

Departementet har merket seg Bolts henvisning til at informasjon om kjørerute kan registreres med GPS, og at det derfor ikke er nødvendig at sentralen skal samle inn disse opplysningene. Til dette vil departementet fremheve at loggføringskravet kun pålegger løyvehaver å loggføre og lagre bestemte opplysninger, og gir ikke myndighetene enkel tilgang til opplysningene i tråd med behovet som er beskrevet over.

Departementet mener hensynet til personsikkerhet, som er et tvingende allment hensyn, klart taler for at sentralene bør ha en plikt til å samle inn og lagre posisjonsdata. Har det skjedd overgrep eller andre uønskede hendelser i drosjen, for eksempel utført av løyvehaver selv, vil det være viktig at sentralen, og ikke kun løyvehaver, har denne informasjonen slik at sentralen kan oversende informasjonen til politiet dersom de ber om det. Departementet viser også til at det ut fra forbrukerhensyn er viktig at sentralen har tilgang til informasjon om kjørerute. Forslaget legger opp til at sentralene skal etablere en klageordning slik at kunder kan klage over kvalitet og pris på sentralen og løyvehavers tjenester, se nedenfor under punkt 5.3.3.3. Det vil derfor være hensiktsmessig at sentralene selv har informasjon om kjøreruten til tilknyttede løyvehavere. Det er ikke usannsynlig at det vil komme klager på løyvehaver til sentralen og det vil dermed være viktig at sentralen selv løpende har samlet inn denne informasjonen og ikke må be løyvehaver om å utlevere informasjonen i ettertid.

Departementet vil fremheve at opplysninger om posisjonsdata ikke skal lagres lenger enn 60 dager.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 c andre ledd.

Departementet har merket seg at utvalget ikke foreslår å flytte selve loggføringsplikten fra løyvehaver til sentral. Plikten til loggføring ble lagt på løyvehaver i forbindelse med drosjereformen i 2020. Noe av bakgrunnen for å legge den direkte på løyvehaver var nettopp at sentral-

tilknytningsplikten ble opphevet. Departementet vil vurdere å komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.

Innsamling og lagring av opplysninger om inntjening – § 9 c tredje ledd

Utvalget foreslår i § 9 c tredje ledd en plikt for drosjesentralen til løpende og digitalt å samle inn og lagre de opplysningene som er fastsatt med hjemmel i bokføringsloven. Utvalget viser til at formålet med bestemmelsen er å sikre at sentralen samler inn og oppbevarer opplysningene som kreves etter bokføringsregelverket.

Departementet legger til grunn at bestemmelsen skal gi sentralene plikt til å samle inn slike opplysninger som følger av bokføringsforskriften kapittel 8-2. Taxinæring, herunder opplysninger om inntjening i form av kontant- og kredittsalg, og de opplysningen som ellers skal fremgå av skiftappen.

Departementet viser til at formidlere av drosjetjenester er pliktig etter skatteforvaltningsloven § 7-5 sjuende ledd til å gi opplysninger fra skiftappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten til skatteetaten. En formidler er en tredjepart som formidler kontakt mellom tilbyder av drosjetjenester og kunden. Dette kan for eksempel være en drosjesentral, en formidlingsplattform eller lignende enheter som organiserer drosjetransport. Det avgjørende er om det blir formidlet persontransporttjenester som er løyvepliktige etter yrkestransportloven § 9. Løyvehaver, som er eier av opplysningene i taksameteret, må gi opplysningene i skiftappen til dem han inngår avtale med om formidling av drosjetjenester. Disse opplysningene må formidler lagre, sammenstille og sende skattemyndighetene i henhold til den plikten som påhviler dem etter skatteforvaltningsloven.

Departementet har merket seg at det i dag ikke er hjemlet noen formell plikt for formidlerne til å samle inn og lagre opplysningene de skal gi til skattemyndighetene. I praksis må sentralene imidlertid samle inn og lagre disse opplysningene for å oppfylle plikten etter skatteforvaltningsloven § 7-5 sjuende ledd. Plikten til å samle inn og lagre den aktuelle informasjonen er derfor, etter departementets vurdering, hensiktsmessig å lovfeste i yrkestransportloven. Forslaget vil dermed bidra til at skattemyndighetene får bedre og enklere tilgang til de aktuelle opplysningene og dermed sørge for at sentralenes tredjepartsrapportering fungerer tilfredsstillende.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 c tredje ledd. Departe-

mentet mener imidlertid det må gå klart frem av bestemmelsen at det er tilknyttede løyvehaveres opplysninger som skal samles inn, og foreslår derfor en justeringen av lovbestemmelsen slik at dette kommer tydelig frem.

Opplysninger om pris – § 9 c fjerde ledd

I forslag til § 9 c fjerde ledd oppstilles en plikt for sentralen til å rapportere pris for drosjetransport i områder der det er fastsatt pristak med hjemmel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak. Utvalget viser til at formålet med bestemmelsen er vern av forbrukere og å sikre kontroll med bestemmelser i områder med prisregulering.

Departementet oppfatter bestemmelsen som en plikt til ha oversikt over prisene som de tilknyttede løyvehaverne tar for drosjetjenestene i områder med maksimalprisregulering. Bestemmelsen står i § 9 c som har overskrift sentralens plikt til å samle inn, lagre og oversende informasjon. Departementet antar derfor at hensikten er at sentralen i likhet med de øvrige bestemmelsen i § 9 c skal ha denne informasjonen lagret og oversende offentlige myndigheter som ber om det.

Departementet mener det er hensiktsmessig at sentralene har slik prisinformasjon som foreslått. Forslaget vil kunne gjøre det enklere for Konkurransetilsynet å føre kontroll med overholdelse av maksimalprisforskriften. I tillegg er dette informasjon det er viktig at sentralene har i forbindelse med behandling av klager fra forbrukerne. Departementet viser her til forslaget om at sentralen skal ha en klageordning.

Departementet har merket seg formuleringen «*rapportere*» pris for drosjetransport i område med maksimalprisregulering. Forslaget § 9 c er utarbeidet slik at sentralens plikter knyttet til innsamling av opplysninger mv. fremgår av første til femte ledd, men selve plikten til å sende inn informasjon til myndighetene fremgår av § 9 c sjette ledd. Departementet antar derfor at utvalget mener at sentralen også på dette punktet løpende og digitalt skal ha *samle inn og lagre* prisene for drosjetransport for tilknyttede løyvehavere i områder med maksimalpris. Offentlige myndigheter kan be om å få informasjonen oversendt etter § 9 c sjette ledd.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 c fjerde ledd, men foreslår en justering av ordlyden i bestemmelsen slik at det fremgår at drosjesentralen, løpende og digitalt, skal samle inn og lagre priser for drosjetransport i maksimalprisområder. Departementet

foreslår videre at det må gå klart frem også av bestemmelsen i § 9 c fjerde ledd at det er tilknyttede løyvehaveres opplysninger som sentralens skal ha oversikt over og foreslår med det en justeringen av lovbestemmelsen slik at dette kommer tydelig frem.

Årlig systemrevisjon – § 9 c femte ledd

Utvalget foreslår i § 9 c femte ledd å pålegge sentralene en plikt til at de administrative systemene skal ha en årlig systemrevisjon for å sikre datasikkerhet og datakvalitet.

Departementet har merket seg at utvalget ikke har spesifisert hvordan sentralene skal samle inn og lagre informasjonen de skal innhente etter § 9 c. I § 9 c andre og tredje ledd er plikten formulert slik at sentralen «løpende og digitalt» skal samle inn og lagre informasjonen. § 9 c femte ledd pålegger sentralene en plikt til at deres administrative systemer skal ha en årlig systemrevisjon for å sikre datasikkerhet og datakvalitet. Etter departementets vurdering vil dette sikre at sentralene har et datasystem som kan ivareta sentralens plikter knyttet til innsamling, lagring og oversendelse til offentlige myndigheter på en forsvarlig måte. Dette er etter departementets vurdering hensiktsmessig og det kan vanskelig tenkes alternative måter å gjøre dette på som vil være like gode. Departementet mener også det er hensiktsmessig at sentralenes systemer skal gjennomgå en årlig systemrevisjon. Det er svært viktig å sikre at sentralen har god kvalitet på sine prosedyrer/rutiner knyttet til innsamling og lagring av data og også kan sørge for forsvarlig oversendelse av opplysninger når offentlige myndigheter ber om det. Dersom sentraler ønsker å kjøpe digitale tjenester for å utføre pliktene etter § 9 c må det sikres at eksternt leverandør av digitale tjenester oppfyller kravene i § 9 c.

Departementet har merket seg at Justervesenet er enig i hovedtrekkene i forslaget, men at de oppfatter begrepsbruken i § 9 c femte ledd som noe uklart med hensyn til hva man ønsker å sette krav til. Justervesenet mener derfor at det bør defineres klart hva som inngår i drosjesentralens administrative systemer og taksameter-systemet bør defineres klart. Departementet viser i denne sammenheng til at sentralens eventuelle taksametersystem er ment å falle inn under begrepet «sentralens administrative» system.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 c femte ledd.

Plikt til å sende informasjon til myndighetene – § 9 c sjette og sjuende ledd

Departementet har merket seg at det i forslaget til § 9 c sjette ledd fremgår at sentralen skal oversende informasjon, som den har innhentet etter § 9 c første til femte ledd, når «styresmaktene» ber om det. Departementet viser til at blant annet løyvemyndighetene, skattemyndighetene, Konkurransetilsynet og politiet vil være myndigheter som kan be om å få opplysninger, som følger av bestemmelsens første til femte ledd, utlevert. Departementet forutsetter imidlertid at offentlig myndigheter kun ber om opplysninger knyttet til eget ansvarsområde. Bestemmelsen er avgjørende for at § 9 c fungerer etter sin hensikt. Sentralene pålegges å lagre og samle inn informasjon, men et hovedformål med bestemmelsen er at offentlige myndigheter får tilgang til informasjonen på en effektiv og hensiktsmessig måte.

Departementet har videre merket seg at utvalget i § 9 c sjuende ledd foreslår at opplysninger som samles inn etter første til femte ledd skal lagres i EØS. Formålet med bestemmelsen er å sikre at opplysningene lagres i EØS, der krav til personopplysninger mv. er ivaretatt gjennom EØS-lovgivning. Videre vil det kunne være utfordrende for offentlige myndigheter å få opplysningene utlevert fra land utenfor EØS. Departementet støtter utvalgets vurdering på dette punktet.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 c sjette og sjuende ledd.

5.3.3.2 Plikt til å følge opp løyvehavere som er tilknyttet sentralen – § 9 d

Departementet har merket seg utvalgets forslag til § 9 d om at drosjesentralen skal sikre at løyvehaver følger relevant regelverk på angitte områder. Relevant regelverk i forslaget omfatter bestemmelser i yrkestransportregelverket, regelverket om maksimalpris og pristilbud, arbeidsmiljøloven og diskrimineringsloven. Plikten til å følge relevant regelverk ligger i utgangspunktet på løyvehaveren selv.

Departementet har merket seg at utvalget ved å bruke ordet «sikre» vil oppnå at sentralen løpende kontrollerer at løyvehaver følger relevant regelverk. Utvalget påpeker at det ikke holder at sentralen sjekker dette én gang, men at sentralen skal sikre at løyvehaver oppfyller kravene til enhver tid. Departementet har videre merket seg at utvalget ikke sier noe om hva som skal til for at sentralens plikt til å sikre at løyvehaver oppfyller ulikt regelverk, er oppfylt.

Departementet ser at forslaget kan gi sentralene en kontrollfunksjon overfor egne løyvehavere, som vil innebære en form for internkontrollsystem i drosjenæringen. Et slikt system kan muligens være hensiktsmessig for å ivareta flere av de overordnede hensynene som ligger til grunn for drosjereguleringen, som forbrukervern og gode arbeidsforhold. Ettersom det er svært mange aktører i drosjenæringen kan det være formålstjenlig å legge en oppfølgingsplikt på sentralene, basert på tilknytnings- og rapporteringsplikt for løyvehaverne. Med et system med internkontroll kan myndighetenes kontroll eventuelt utformes som en systemkontroll med sentralenes tilsyn.

Departementet kan imidlertid ikke se at utvalget i tilstrekkelig grad har beskrevet hvordan et slikt system skal fungere, og hvordan myndighetene skal følge opp systemet eller hvordan sentralen skal oppfylle pliktene sine etter forslaget. I denne sammenheng viser departementet til høringsuttalelsen fra Bytaxi, som mener at det ikke vil være mulig for sentralen å oppfylle pliktene sine etter denne bestemmelsen.

Departementet kan heller ikke se at utvalget i tilstrekkelig grad har vurdert om målene med dette forslaget kan nås med mindre inngripende tiltak.

Departementet viser til at det følger av NOU 2023: 22 kapittel 11 at utvalget i del II av utredningen vil følge opp med vurderinger av blant annet arbeidsforhold i næringen og kontroll med oppfølging av regelverk. Departementet mener forslaget til § 9 d bør ses i sammenheng med disse vurderingene, og vil avvente nærmere vurdering av forslaget til § 9 d til del II av utredningen foreligger. På denne bakgrunn går departementet ikke nærmere inn i vurderingen av forslaget, og går ikke videre med forslaget i denne omgang.

5.3.3.3 Plikt til å tilby klageordning og tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne

Klageordning – § 9 e første ledd

Departementet har merket seg at utvalget i utredningen foreslår at hver sentral skal ha en klageordning. Utvalget fremhever at formålet med forslaget er å ivareta forbrukerhensyn.

Etter departementets vurdering vil klagebehandling være en svært viktig oppgave for sentralene. I dagens drosjemarked, hvor det ikke er sentraltilknytningsplikt, kan det være utfordrende for kunder å klage på tjenesten. Ofte vil ikke drosjen være tilknyttet en sentral og det kan derfor være vanskelig for kunder å vite hvem de skal

fremme en klage til. Der drosjen er tilknyttet en sentral foreligger det i dag ingen plikt for sentralen til å ha en klageordning, og i praksis er det svært varierende hvor godt dagens sentraler ivaretar forbrukerne på dette punktet. Departementet antar imidlertid at forslagene som fremmes i denne lovproposisjonen, inkludert pliktene som legges på sentralen og innføringen av sentralløyve med tilhørende objektive krav mv., vil føre til en profesjonalisering av bransjen, som igjen vil føre til mer seriøse og robuste sentraler.

Departementet har merket seg at de fleste av høringsinstansene som uttaler seg om sentralenes plikt til å ha en klageordning støtter dette forslaget.

Departementet har også merket seg at Troms- og Finnmark fylkeskommune mener det er uheldig at en sentral skal behandle klager mot seg selv og mener det bør være en objektiv og uavhengig instans som behandler slike klager og foreslår at klager skal behandles av Transportklagenemda. Departementet viser til at forbrukermyndighetene eller andre klagemyndigheter ikke bør erstatte aktørenes ansvar for å tilby klagemuligheter. Transport er basert på avtale mellom den som tilbyr transporten og kunden. Departementet mener derfor det er hensiktsmessig at forbrukere ved kjøp av drosjetjenester i første runde sender klage til sentralen for deretter å kunne sende klage til Forbrukertilsynet.

Departementet har også merket seg at Forbrukerrådet viser til at Forbrukertilsynet har lang saksbehandlingstid og at det er foreslått en relativt høy beløpsgrense, kr 1500, for å få saken sin behandlet. Departementet har imidlertid merket seg at Forbrukertilsynet er positiv til forslaget fra utvalget, og peker på at det vil bidra til å styrke forbrukervernet. Forslaget til beløpsgrense for å få saken behandlet er fortsatt under behandling.

Departementet vil videre fremheve at en lov hjemmel som uttrykkelig pålegger drosjesentralene å ha en klageordning ikke tidligere har vært hjemlet i yrkestransportregelverket. Departementet mener lovfesting av klageordning er en klar forbedring av forbrukernes stilling sammenliknet med situasjonen etter dagens regelverk.

Departementet viser videre til løyvemyndighetens adgang til å kreve retting dersom sentralen ikke oppfyller sine plikter etter forslaget. Denne adgangen til å kreve retting innebærer at dersom sentralen ikke etablerer en klageordning som fungerer vil dette gi løyvemyndigheten grunnlag til å kreve retting og eventuelt tilbakekall av sentralløyvet om sentralen ikke etterkommer pålegget.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag til § 9 e første ledd.

Tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne – § 9 e andre, tredje og fjerde ledd

Departementet har merket seg at utvalget i forslag til § 9 e andre ledd foreslår en plikt for sentralene til å sørge for at en tilstrekkelig del av de drosjene som er tilknyttet sentralen er utformet og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Utvalget peker på at sentralen får et selvstendig ansvar for å sørge for at sentralen har tilknyttet seg en viss andel rullestoltilpassede drosjer ut fra behovet i det aktuelle området. Departementet har merket seg at utvalget foreslår at det er sentralen som i utgangspunktet selv må vurdere behovet for slike drosjer.

Departementet har merket seg at enkelte høringsinstanser mener forslaget er i strid med EØS-avtalen, og viser til den generelle vurderingen av de EØS-rettslige sidene av forslaget i punkt 5.2.3.

Etter departementets vurdering er tilgjengelighet av universelt utformede kjøretøy en svært viktig del av de pliktene som blir foreslått lagt på sentralen. Hensynet til å sikre et tilfredsstillende transporttilbud for personer med nedsatt funksjonsevne er et åpenbart tvingende allment hensyn, og forslaget om at sentraler skal ha et tilstrekkelig antall drosjer som er tilpasset for personer med nedsatt funksjonsevne skal bidra til å nå dette målet.

Departementet mener forslaget er godt egnet for å sikre at det er tilgjengelige drosjer for personer med nedsatt funksjonsevne. Det fremstår som hensiktsmessig og mindre byrdefullt å legge plikten på å sikre tilbudet på sentralen fremfor den enkelte drosjeløyvehaver. Sentralene kan fordele ansvaret. Muligheten for at sentraler kan samarbeide om denne plikten gjør også forslaget mindre byrdefullt for den enkelte sentral.

Departementet har videre merket seg at hvorvidt dette tiltaket er tilstrekkelig for å gi personer med særlig behov for drosjetjenester et tilfredsstillende tilbud vil bli vurdert i utvalgets delutredning II.

Departementet har merket seg at flere av høringsinstansene som uttaler seg om forslaget peker på at det bør angis hvordan man måler hva som er et tilstrekkelig antall universelt utformede drosjer. Departementet viser til at utvalget ikke har beskrevet nærmere hva som skal anses som et tilstrekkelig tilbud i denne sammenhengen, men latt det være opp til sentralene selv å vurdere behovet i de områdene hvor de driver virksomhet. Departementet viser til at med de pliktene som stilles til sentralen, særlig i forslaget til § 9 c, er

sentralen den nærmeste til å vurdere hvilket behov det vil være i det totale markedet for transport med spesialkjøretøy for personer med nedsatt funksjonsevne. I tillegg er det i dag slik at mange av kontraktene om offentlige kjøp inngås med drosjesentraler og sentralene vil dermed ha betydelig kunnskap knyttet til både behovet for spesialkjøretøy og kunnskap om eksisterende spesialkjøretøy. Det er ikke lagt opp til at det skal foretas en konkret antallsfastsettelse av slike kjøretøy. Det er heller ikke forutsatt at det skal være et døgnkontinuerlig tilbud, men der tilbudet til spesialkjøretøy anses å ikke være tilfredsstillende må sentralen foreta en konkret vurdering av hva som kan være et tilfredsstillende tilbud. Elementer i en slik vurdering vil blant annet være befolkning og befolkningstetthet i området, tilstedeværelsen av offentlige kontrakter som omfatter spesialkjøretøy og tilgang til kollektivtransport i området mv. Departementet viser videre til utvalgets forslag i § 9 e tredje ledd hvor det fremgår at sentraler i samme område kan samarbeide om å oppfylle plikten i andre ledd. Departementet forutsetter at dette gjøres innenfor konkurranselovens grenser, og det vil være sentralenes plikt å sørge for det. Dette betyr at det ikke vil være adgang til å samarbeide om for eksempel pris. Det kan imidlertid tenkes samarbeid knyttet til tilgjengelighet til ulike tider på døgnet eller på ulike steder.

Departementet viser til NOU 2023: 22 kapittel 7.5 hvor det fremgår at det er indikasjoner på at drosjetilbudet for personer med nedsatt funksjonsevne har blitt dårligere etter dereguleringen i 2020. Etter departementets vurdering er det å sikre et tilfredsstillende transporttilbud for personer med nedsatt funksjonsevne og grupper som er helt avhengig av drosje for å kunne delta i samfunnet på linje med andre, en viktig del av samfunnsoppdraget. Departementet støtter derfor utvalgets forslag i § 9 e andre og tredje ledd.

Departementet har merket seg at utvalget i § 9 e fjerde ledd foreslår at sentraler som vil drive virksomhet i flere fylker skal sende melding om dette til de aktuelle fylkeskommunene. Enkelte høringsinstanser viser til at det er utfordringer knyttet til dette forslaget. Høringsinstansene peker blant annet på at det blir uklart hvilken løyvemyndighet som skal kreve retting der sentralen ikke oppfyller sine plikter slik de er foreslått §§ 9 c og 9 e i yrkestransportloven. Departementet vil bemerke at utgangspunktet er at den løyvemyndighet som har utstedt løyvet er den som kan trekke løyvet tilbake og også kreve retting. Dette følger av lovens system og alminne-

lig forvaltningsrett. Departementet ser imidlertid at det kan oppstå praktiske utfordringer knyttet særlig til hvilken løyvemyndighet som skal reagere på et manglende tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne etter forslaget til § 9 e andre ledd. Departementet viser til en nærmere drøftelse av løyvemyndighetens adgang til å kreve retting og rutiner knyttet til dette nedenfor under punkt 5.5.3. Departementet støtter utvalgets forslag til § 9 e fjerde ledd.

Departementet stiller seg dermed bak utvalgets forslag til ny §§ 9 c og 9 e, men støtter ikke utvalgets forslag til § 9 d og går ikke videre med utvalgets forslag på dette punktet. Departementet foreslår på denne bakgrunnen en omnummerering av bestemmelsene slik at forslaget til § 9 e blir ny § 9 d. Departementet foreslår ikke å ha et eget kapittel 2 A i yrkestransportloven med bestemmelser knyttet til sentralen og sentralens plikter. Etter departementets vurdering bør disse bestemmelsene fremgå av dagens kapittel 2 i yrkestransportloven.

5.3.3.4 Personvern

Sentralene vil ved innsamling og lagring av opplysninger som foreslått i ny § 9 c behandle personopplysninger. Behandling av personopplysninger reguleres av lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), hvor personvernforordningen er implementert. All behandling av personopplysninger må ha et rettslig grunnlag i personvernforordningen artikkel 6. Artikkel 6 angir alternative rettslige grunnlag for behandling av personopplysninger. Departementet viser i denne sammenheng til yrkestransportloven § 29 b om behandling av personopplysninger. § 29 b første ledd lyder:

«Offentlege styresmakter kan handsama personopplysningar, mellom anna personopplysningar som nemnt i personvernforordninga artikkel 9 og 10, når det er naudsynt for å utføre oppgåver gjevne i eller i medhald av lova her. Det same gjeld for selskap og andre juridiske personar som utfører oppgåver gjevne i eller i medhald av lova, unntatt personopplysningar som nemnt i personvernforordninga artikkel 10»

Bestemmelsen gir i andre punktum hjemmel, for selskap og andre juridiske personer, til å behandle personopplysninger dersom det er nødvendig for å utføre oppgaver gitt i eller i medhold av yrkestransportloven.

Det følger av forarbeidene, jf. Prop. 116 L (2021–2022), at det blant annet kan være behov for lovhjemmel for behandling av personopplysninger i tilfeller der transportører har behov for å behandle slike opplysninger innenfor kollektivtransportsektoren. Det ble derfor fastsatt at selskaper og andre juridiske personer kunne behandle personopplysninger dersom det var nødvendig for å utføre oppgaver etter yrkestransportregelverket. Departementet viser til at det samme vil kunne gjelde andre selskaper og juridiske personer enn transportører, slik som sentraler. Det er etter departementets vurdering anledning for sentralene å behandle personopplysninger som følge av oppgaver fastsatt i loven, herunder de oppgavene sentralen har etter § 9 c og d. Det presiseres likevel at sentralene ikke vil ha anledning til å samle inn personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 10.

5.4 Krav om sentralløyve, objektive krav for å opprette drosjesentral og løyvemyndighet

5.4.1 Utvalgets forslag

Det følger av NOU 2023: 22 at utvalget foreslår å innføre løyveplikt for drosjesentral, og å fastsette objektive krav for løyve for drosjesentral. De objektive kravene innebærer at det stilles krav til etablering, økonomi og vandel, samt at sentralen skal ha en daglig leder, jf. forslag til yrkestransportloven § 9 b første og andre ledd. Det nærmere innholdet i de objektive kravene foreslår utvalget at skal fremgå av yrkestransportforskriften.

Utvalget foreslår videre at fylkeskommunen skal være løyvemyndighet for sentralløyve, jf. forslag til yrkestransportloven § 12 andre ledd.

5.4.1.1 Objektive vilkår for å opprette sentral

Utvalget har vurdert om det skal være fri etableringsrett for sentraler, eller om det skal fastsettes et rammeverk for dette.

Som alternativ til fri etableringsrett kan det fastsettes objektive vilkår for å opprette sentral, eller være opp til sentrale eller lokale myndigheters skjønn hvor mange sentraler som kan opprettes og eventuelt på hvilke vilkår.

Dersom drosjesentraler skal pålegges konkrete oppgaver/plikter med mål om å ivareta viktige samfunnshensyn, vil det være relevant å vurdere om myndighetene bør stille krav som sikrer en viss minstestandard blant aktørene.

Hensynet til forutberegnelighet og likebehandling, og hensynet til samsvar med EØS-retten, kan tilsi at krav til sentralene, og eventuelt til daglig leder i sentralen, bør være objektive og fremgå av fastsatte regler.

Objektive krav til virksomheter som vil opprette drosjesentraler vil bidra til å sikre seriøsitet blant aktører, som igjen bidrar til å ivareta viktige samfunnshensyn. For å ikke komme i konflikt med EØS-retten må kravene ikke gå lenger enn nødvendig for å oppnå det ønskede formålet.

Det fremgår av utredningen at utvalget på denne bakgrunn foreslår at det etableres et nytt kapittel 2A i yrkestransportloven som skal regulere drosjesentraler og deres plikter, forslag knyttet til drosjesentralens plikter omtales ovenfor under punkt 5.3.

Utvalget foreslår i ny § 9 b å innføre løyveplikt for drosjesentral, og å fastsette objektive krav for løyve for drosjesentral.

Som etter den danske modellen foreslås det å stille krav til etablering, økonomi og vandel, og til at sentralen skal ha en daglig leder.

Det følger av forslaget i NOUen at løyve skal tildeles søker som oppfyller kravene i yrkestransportloven § 4 bokstav a til c. Løyve skal altså tildeles søkere som oppfyller objektive krav til vandel, økonomi og etablering. Dette betyr at dersom vilkårene er oppfylt, har man krav på å få løyve. Utvalget viser til at det vil ikke være anledning til å utøve skjønn dersom de lovpålagte kravene er oppfylt.

Løyve til sentral tildeles enten den juridiske enheten eller fysiske personen (enkeltpersonsforetaket) som oppfyller vilkårene. Det vil fortsatt, etter utvalgets forslag til regulering, være mulig å ha sentraler som enten er et selskap eller enkeltpersonsforetak.

Utvalget viser til at kravene til etablering, vandel og økonomi er kjente krav som også gjelder for løyvehaver for gods-, turvogn- og drosjetransport.

Utvalget foreslår videre at det nærmere innholdet i kravene bør framgå av forskrift.

Utvalget har ikke satt en frist for hvor lenge et løyve for drosjesentral gjelder. Utvalget vurderte om løyve til sentral skulle gjelde i 10 år slik som for løyve for gods- og persontransport generelt, men falt ned på at løyvet skulle gjelde uten tidsbegrensning. Utvalget mener det er unødvendig å søke på nytt så lenge vilkårene er oppfylt. En ny prøving etter for eksempel 10 år vil ikke nødvendigvis gi fylkeskommunene ny informasjon.

5.4.1.2 Løyvemyndighet for sentralløyver

Det fremgår av utredningen at utvalget har vurdert hvem som bør være løyvemyndighet for tildeling av løyve til sentraler. I og med at sentralen må oppfylle objektive vilkår for tildeling av løyve, har utvalget vurdert om det kan være hensiktsmessig at det er én sentral løyvemyndighet som vurderer om vilkårene er oppfylt, som for eksempel Statens vegvesen. Utvalget har imidlertid falt ned på å foreslå at fylkeskommunene skal være løyvemyndighet for sentralløyver etter yrkestransportloven § 9 b. Både tidligere og gjeldende regulering forutsetter at fylkeskommunen har et ansvar for å ivareta drosjetilbudet, og tillegger fylkeskommunen virkemidler for å følge opp dette ansvaret, i dag gjennom muligheten for å tildele eneretter. Fylkeskommunen har også ansvaret for kollektivtransport. Utvalget mener at å legge løyvemyndigheten til fylkeskommunene vil bidra til at fylkeskommunene får en helhetlig oversikt over saksområdet.

Det følger av utredningen at utvalget foreslår i yrkestransportloven § 12 andre ledd at fylkeskommunen blir løyvemyndighet for drosjesentral. Utvalget foreslår at myndigheten blir lagt til den fylkeskommunen der drosjesentralen har sitt forretningssted, jf. forslag til ny § 3 første ledd i yrkestransportforskriften. Det gjelder likevel ikke dersom sentralen ikke skal drive virksomhet i det fylket forretningsstedet er. Et eksempel kan være der virksomheten har registrert forretningssted i Oslo, men skal drive sentralvirksomheten i Bergen. I et slikt tilfelle vil det være Vestland fylkeskommune som er løyvemyndighet.

5.4.2 Høringsinstansenes syn

Fair Play Agder, Forbrykertilsynet, Kollektivtrafikkforeningen, Norges Taxiforbund, Oslo politidistrikt, Viken fylkeskommune, støtter at det innføres løyveplikt for sentraler, og at det fastsettes objektive krav for løyve for drosjesentral. *Norges Taxiforbund* mener at sentralløyve ikke bør være uten tidsbegrensning, men gjelde i 10 år, slik det er for løyve for gods- og persontransport generelt. *Viken fylkeskommune* mener det bør stilles krav til at daglig leder har tilstrekkelig faglig kompetanse. *Fylkeskommunen* mener det i mindre grad vil bidra til å sikre seriøsitet og oversikt dersom det er enklere å starte sentral enn det er å få drosjeløyve.

Skattedirektoratet påpeker at det ikke er foreslått krav til minimumsstørrelse på drosjesentraler når det gjelder hvor mange løyver som kan

være tilknyttet sentralen og viser til at i praksis kan det bety at sentraler med få løyvehavere rapporterer sine egne opplysninger til Skatteetaten. Etter *skattedirektoratets* oppfatning gir det en risiko for feilrapportering, slik situasjonen er i dag uten tilslutningsplikt. De foreslåtte kravene til sentralen og krav til innsamling og oppbevaring av opplysninger antas imidlertid å redusere risikoen. Også *Troms- og Finnmark fylkeskommune* mener det bør stilles en nedre grense for antall løyver for å kunne opprette sentral og begrunner dette med at mindre seriøse løyvehavere kan gå sammen og starte en sentral.

Helse Nord RHF viser til at forslagene til krav til sentralene, jf. forslag til §§ 9 b – 9 e i prinsippet er prisdrivende og/eller konkurransehemmende og er unødvendig for helseforetakene.

Bytaxi AS stiller spørsmål ved om det bør være mulig å tildele sentralløyve til enkeltpersonforetak.

Statens vegvesen støtter forslaget om at fylkeskommunen bør være løyvemyndighet for sentralløyver og viser til at dette samsvarer med tidligere og gjeldende regulering som sier at fylkeskommunene skal ha ansvar for å ivareta drosjetilbudet.

5.4.3 Departementets vurdering

5.4.3.1 Objektive vilkår for å opprette sentral

Departementet vil bemerke at et krav om sentraltilknytningsplikt for løyvehavere innebærer at det blir en ny lovfestet aktør i drosjemarkedet, nemlig drosjesentralen. For å oppfylle alle hensynene en sentraltilknytningsplikt skal ivareta vil det være viktig at selve sentralen er en seriøs og robust aktør i markedet.

Etter departementets syn innebærer forslaget til sentraltilknytningsplikt og plikter for sentralen, at sentralen får en viktig rolle med tanke på å ivareta overordnede samfunnshensyn. Både for offentlige myndigheter og forbrukere er det viktig å sikre at sentralene er seriøse. Departementet mener det er hensiktsmessig å stille krav som sikrer at sentralen er egnet til å drive sentralvirksomhet og at den har evne til å drive slik virksomhet over tid. Samtidig er det viktig at kravene ikke settes for høyt, slik at det blir et uforholdsmessig hinder for etablering, med de negative virkningene det kan ha for kundene.

Departementet mener det er positivt at det er foreslått objektive krav for å få tildelt sentralløyve med lite adgang for skjønnsvurderinger.

Sentralen må, på denne bakgrunn, være en aktør som offentlige myndigheter, kunder og tilknyttede løyvehavere m.fl. har tillit til at kan bidra

til å ivareta de overordnede samfunnshensynene på en god måte. Det er, etter departementets vurdering, lite hensiktsmessig å innføre sentraltilknytningsplikt og legge betydelige plikter på sentralene om det ikke stilles relevante minstekrav til kvaliteten til sentralene.

Sentralene får utstrakte plikter knyttet til innsamling og lagring av betydelige mengder informasjon, inkludert viktig informasjon om loggføring av posisjonsdata og inntjening for tilknyttede løyvehavere. I tillegg skal sentralene samarbeide med offentlige myndigheter og oversende lagret informasjon når myndighetene ber om det. Sentralene skal etablere og drive en klageordning og de har en viktig rolle når det gjelder å sørge for et tilstrekkelig tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne.

Det er på denne bakgrunn, etter departementets vurdering, avgjørende at sentralene må registrere seg på egnet måte og oppfylle enkelte minstekrav for å bidra til å sikre at den evner å ivareta pliktene utvalget foreslår å legge på sentralen, på en god måte. Et krav om løyve er et kjent grep for å sikre at aktørene i transportsektoren oppfyller enkelte objektive minstekrav for å etablere seg i næringen. Løyvekravet vil også i seg selv bidra til å gi offentlige myndigheter oversikt over hvilke aktører som er etablert som sentral og hvor de driver virksomhet. Departementet mener derfor at et løyvekrav for sentralene er et egnet og nødvendig virkemiddel for å sikre at sentralene opprettes og drives på en slik måte at hensynene/målsettingene med sentraltilknytningsplikten oppfylles.

Departementet har merket seg at de fleste av de høringsinstansene som uttaler seg om løyveplikt for sentraler også er positive til at det innføres et sentralløyve med tilhørende krav.

Departementet støtter på denne bakgrunn utvalgets forslag om at det bør stilles et krav om sentralløyve, samt kvalitetskrav til sentralene som sikrer en viss minstestandard blant aktørene.

Departementet støtter videre utvalgets forslag om at hensynet til forutberegnelighet og likebehandling, og hensynet til samsvar med EØS-retten, kan tilsi at krav til sentralene, og til daglig leder i sentralen, bør være objektive og fremgå av fastsatte regler.

Departementet mener, i likhet med utvalget, at slike objektive krav til virksomheter som vil opprette drosjesentraler vil bidra til å sikre seriøsitet blant aktører, som igjen bidrar til å ivareta viktige samfunnshensyn. Departementet presiserer at innholdet i de objektive kravene som stilles til sentralene ikke må gå lenger enn nødvendig for å oppnå det ønskede formålet, for å ikke komme i

konflikt med EØS-retten. Departementet vil derfor i det følgende vurdere de enkelte objektive kravene som foreslås opp mot læren om tvingende allmenne hensyn.

Departementet har merket seg at utvalget, etter modell fra den danske reguleringen, foreslår å stille krav til etablering, økonomi og vandel, samt at sentralen skal ha en daglig leder. Departementet viser til at dette er kjente krav i transportnæringen for øvrig. Det følger av forslaget at løyve skal tildeles søker som oppfyller kravene i yrkestransportloven § 4 bokstav a til c. Departementet har merket seg at utvalget ikke foreslår at sentralen må oppfylle krav til fagkompetanse og departementet støtter utvalgets vurdering.

Departementet viser til at det nærmere *innholdet* i forslagene til objektive krav vil fastsettes i forskrift slik det gjøres for de øvrige løyvetyper. Departementet omtaler imidlertid kort innholdet nedenfor for å vise at kravene, etter departementets vurdering, ikke går lenger enn det som er nødvendig for å ivareta de aktuelle allmenne hensynene. Utvalget foreslår videre at søker til sentralløyve må betale gebyr til løyvemyndigheten for behandling av søknaden om sentralløyve, også dette er foreslått fastsatt i forskrift slik det er for de øvrige løyvetyper. Gebyret skal dekke løyvemyndighetens kostnader for behandling av søknaden.

Utvalget foreslår som nevnt at den som søker om sentralløyve må oppfylle krav til vandel, økonomi og etablering, samt at foretaket må ha en daglig leder. Selve kravene fremgår av forslaget til § 9 b første ledd. Det nærmere innholdet i kravene fremgår imidlertid av yrkestransportforskriften. For sammenhengens skyld gir departementet nedenfor også en beskrivelse av rammene for kravene slik de er foreslått tatt inn i yrkestransportforskriften.

Kravet til vandel innebærer at søker må fremlegge politiattest ved søknad om løyve. Det er etter forslaget i utredningen daglig leder som skal oppfylle kravet.

Vandelskravet innebærer at daglig leder ikke må være fradømt retten til å drive næringsvirksomhet, eller være ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse. Det samme kravet gjelder for blant annet drosjeløyvehavere. Utvalget viser i utredningen til at vandelskravet er viktig for å sikre seriøsiteten i bransjen. Kravet innebærer at daglig leder må sannsynliggjøre at vedkommende kan drive virksomheten på forsvarlig måte og i overensstemmelse med god forretningsskikk i bransjen. Departementet viser til at sentralen, etter forslaget, er tiltenkt en sentral rolle knyttet til å

samle inn og lagre informasjon fra løyvehavere og oversende denne informasjon til offentlige myndigheter etter forespørsel, jf. forslag til § 9 c.

Etter departementets vurdering taler innholdet og karakteren av de pliktene som pålegges sentralen for at det bør stilles krav om godandel hos daglig leder av sentralen. Det er, som nevnt over, viktig at offentlige myndigheter, tilknyttede løyvehavere og kunder har tillit til at sentralen ivaretar de viktige pliktene som er lagt på den på en god måte. Krav om godandel for daglig leder vil bidra til at sentralen drives på en ryddig måte og i overensstemmelse med gjeldende regelverk. Kravet vil videre sørge for at personer som er uegnet til å drive en sentral ikke får mulighet til det.

Departementet har merket seg at utvalget foreslår at kravet om tilfredsstillende økonomisk evne skal være todelt. For det første er det et krav at sentralen og daglig leder ikke skal ha vesentlige forfalte eller ikke betalte gebyr-, avgifts og skatterestanser eller være under konkursbehandling. Søker vil ikke få løyve tildelt dersom kravet ikke er oppfylt. Hensikten med bestemmelsen er, i følge utvalget, å sikre at sentralen har tilfredsstillende økonomisk evne for å drifte sentralen. Det samme kravet gjelder også for løyvehavere innen gods-, turvogn- og drosjetransport.

For det annet skal sentralen fremlegge en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap med en verdi på 5 G. Løyvemyndigheten kan gi dispensasjon i områder hvor det kan tildeles eneretter, men verdien kan ikke være lavere enn 2 G, jf. forslag til yrkestransportforskriften § 52 d andre ledd. Denne dispensasjonen gjelder kun i det aktuelle enerettsområdet. Også et krav om garanti gjelder for løyvehavere innen gods-, turvogn og drosjetransport.

Garantien skal dekke sentralens spesifikke økonomiske forpliktelser som oppstår i funksjonen som sentral. Etter departementets vurdering er det gode grunner til å kreve et slikt todelt økonomikrav også for sentraler. Første del av økonomikravet vil som hovedregel kun sjekkes ved søknad om løyve. Kravet gir således ingen sikkerhet for at sentralløyvehaver løpende har en slik økonomi at vedkommende kan stå ved sine forpliktelser. Når det gjelder et krav om garanti så vil garantist være forpliktet til å gi løyvemyndigheten beskjed dersom det «spises» av garantien. Kravet innebærer dermed at aktørene løpende har en tilfredsstillende økonomi.

At en sentral har vedvarende tilfredsstillende økonomi skal bidra til å sikre kontinuitet i sentralens økonomiske evne, i tillegg skal kravet bidra til å dekke krav tredjepart har utestående hos

sentralen. At sentralen har kontinuerlig tilfredsstillende økonomisk evne skal også bidra til å motvirke bortfall av sentralen på kort varsel som følge av dårlig økonomi. Dette er, etter departementets vurdering, svært viktig for løyvehavere som er tilknyttet sentralen og som uten en sentral ikke oppfyller sine egne plikter for å inneha drosjeløyve. Dette er også svært viktig for kunder i områder som ikke har alternative transporttilbud og i tillegg er det svært viktig for personer med nedsatt funksjonsevne som sentralene i dette forslaget får særlige forpliktelser overfor.

Det er departementets vurdering at en garanti er et egnet virkemiddel for å sikre kontinuitet i sentralens 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 sentralen, som for eksempel lønn til ansatte, kostnader tilknyttet datasystemer for ivaretagelse av sentralens plikter, skatt og avgift mv. Departementet mener at kravet om garanti er forholdsmessig vurdert opp mot hensynene til å sikre kontinuitet i sentralens økonomiske 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 garanti kan for eksempel være at sentralen på grunnlag av årsregnskap, som skal være godkjent av revisor eller en behørig akkreditert person, må vise at den hvert år har til sin disposisjon kapital eller reserver på et gitt beløp. Et annet alternativ kan være at sentralen 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. I tillegg er garantien i transportnæringen en innarbeidet måte å dokumentere økonomisk evne på. Totalt vurderer departementet kravet om løyvegaranti som et egnet og nødvendig tiltak overfor sentralen, og mener at kravet er forholdsmessig ut fra målet det skal ivareta.

Departementet går ikke nærmere inn på detaljene i innholdet i garantikravet her. Dette skal fastsettes i yrkestransportforskriften og departementet vil gjøre en grundig vurdering av blant annet størrelsen på garantien i forbindelse med fastsettelsen av forskriftsendringen. En garanti har normalt en kostnad i form av etableringsgebyr og en løpende provisjon og departementet vil presisere at størrelsen på garantien

ikke skal være høyere enn det som er nødvendig for å ivareta ovennevnte hensyn.

Departementet viser til at utvalget i utredningen foreslår at kravet til etablering er oppfylt ved at sentralen «har fast forretningsadresse i Norge.» Dette betyr at det ikke er krav om at eier av selskapet må bo i Norge. Utvalget har her lagt seg på samme tolking av eierskap som for annen kollektivtransport der det ikke legges begrensninger på hvor eierne må ha bosted.

Videre må sentralen «være registrert i Foretaksregisteret.» Hensikten med bestemmelsen er i følge utvalget, at relevante myndigheter, som løyvemyndigheten, skattemyndighetene og politiet, skal ha oversikt og kunne kontakte selskapet ved behov. Det samme vil kunne gjelde for en kontraktpart. Krav om registrering i Foretaksregisteret gjelder også for drosjeløyvehavere.

Sentralen må også «ha en daglig leder med kontor i Norge». Det er viktig for kontrollmyndighetene å ha en person som står som ansvarlig for virksomheten. Det er også foreslått at det er daglig leder som skal oppfylle kravet til god vandel. Departementet mener innholdet i kravet knyttet til etablering er nødvendig for at sentralen på en god måte skal kunne ivareta sine plikter etter forslaget. Det er viktig at sentralen har en fast forretningsadresse slik at relevante offentlige myndigheter kan kontakte sentralen og be om oversendelse av informasjon som sentralene plikter å samle inn og lagre. Det er også viktig for kunder og andre å kunne kontakte sentralen, i tillegg er det hensiktsmessig i forbindelse med oppbevaring av hittegoods. På denne bakgrunn støtter departementet utvalgets forslag til innføring av et sentralløyve for de som vil drive drosjesentral med tilhørende objektive krav, jf. forslag til § 9 b første og andre ledd. Departementet mener forslagene er egnet og nødvendige for å ivareta de aktuelle samfunnshensynene.

Departementet viser til at bestemmelsen i § 9 b er utformet slik at dersom søker oppfyller de objektive kravene, *skal* løyve tildeles. Det vil ikke være opp til fylkeskommunens skjønn om løyve skal tildeles.

5.4.3.2 Løyvemyndighet for sentralløyver

Departementet har merket seg at utvalget forslår at fylkeskommunen skal være løyvemyndighet for sentralløyver. Departementet mener, i likhet med utvalget, at det er hensiktsmessig at fylkeskommunene er løyvemyndighet for sentralløyver slik de er for blant annet drosjeløyver. Departementet støtter derfor utvalgets forslag om end-

ring av yrkestransportloven § 12 andre ledd hvor det fremkommer at fylkeskommunen skal være løyvemyndighet for sentralløyve. Dette vil gi fylkeskommunen god oversikt over næringen og det er fornuftig at det er samme løyvemyndighet for sentralløyver som det er for drosjeløyver. Departementet har merket seg at Statens vegvesen støtter forslaget og at det ikke er noen høringsinstanser som uttaler at de er negative til forslaget.

Departementet har merket seg at Norges Taxiforbund mener at sentralløyve bør gis med en varighet på 10 år. Departementet viser til at det fremgår av utvalgets utredning at det ble vurdert om løyve for sentral skulle gjelde i 10 år slik som løyve for gods- og persontransport generelt, men utvalget falt ned på at løyvet skulle gjelde uten tidsbegrensning. Departementet er enig med utvalgets vurdering på dette punktet. Departementet viser til at sentralene også vil ha nær kontakt med fylkeskommunene, jf. de nye kravene som stilles til sentraler, som er nærmere omtalt under punkt 5.3.

Departementet har merket seg at Viken fylkeskommune mener det bør stilles krav om at daglig leder i sentralen har tilfredsstillende faglig kompetanse. Departementet viser til at det heller ikke tidligere var krav om at daglig leder i sentralen hadde faglig kompetanse og departementet kan ikke se at det er behov for å stille et slikt krav nå.

Departementet har videre merket seg at Skattedirektoratet og Troms og Finnmark fylkeskommune mener det bør oppstilles en nedre grense for antall løyver for å starte en sentral. Departementet mener ikke det er hensiktsmessig å fastsette et minimumsantall tilknyttede løyvehavere for å opprette og drive en sentral. Kravene for å opprette en sentral kombinert med pliktene som er pålagt sentralen innebærer, etter departementets vurdering, en god nok minstestandard for å drive næringsvirksomhet. Departementet vil videre bemerke at det er viktig at løyvehavere som ikke ønsker å være tilknyttet en stor sentral, eller som selv ønsker å drive egen sentral, bør ha friheten til å gjøre dette.

Departementet har merket seg at det er stilt spørsmål til at en sentral kan driftes gjennom et enkeltpersonforetak. Departementet mener at det er hensiktsmessig at aktørene selv kan velge hvilken lovlig selskapsform de ønsker for å drive sentral.

Departementet stiller seg dermed bak utvalgets forslag til endringer i yrkestransportloven § 9 b første og andre ledd, samt § 12 andre ledd.

5.5 Løyvemyndighetenes hjemler for oppfølging, forskriftshjemler mv.

5.5.1 Utvalgets forslag

Utvalget foreslår at løyvemyndighetene etter forslag til ny § 9 f første punktum kan treffe vedtak om retting der sentralen ikke etterlever de krav og plikter som følger av forslag til §§ 9 b til 9 e. Bestemmelsens andre punktum fastsetter at løyvemyndighetene skal sette en tidsfrist for retting. Videre gir tredje punktum løyvemyndigheten hjemmel til å trekke tilbake løyvet for å drive drosjesentral dersom rettingspålegget ikke etterleveres. Etter forslag til fjerde punktum fremgår det at løyvet alltid skal trekkes tilbake der sentralen ikke lenger oppfyller kravene i § 9 b.

Utvalget foreslår videre at Samferdselsdepartementet kan gi nærmere forskrifter om krav til drosjesentral og pliktene til sentralen etter yrkestransportloven, jf. forslag til ny § 9 g. Bestemmelsens andre ledd gir løyvemyndigheten hjemmel til å gi unntak fra de enkelte pliktene som ligger på sentralene i §§ 9 c og 9 e.

Det fremgår av utvalgets forslag til § 9 f første ledd at løyvemyndighetene kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikke etterlever de krav og plikter som følger av forslag til §§ 9 b til 9 e. Disse bestemmelsene gjelder vilkårene for å drive drosjesentral, krav om daglig leder, drosjesentralens plikter knyttet til informasjonsinnhenting, tilbud til mennesker med funksjonsnedsettelse mv., drosjesentralens tilsynsplikt med løyvehaver, og etablering og håndtering av klageordning.

Bestemmelsens andre punktum fastsetter at løyvemyndighetene skal sette en tidsfrist for retting. Tidsfristens lengde ligger under den enkelte løyvemyndighets skjønn. Løyvemyndigheten må ta hensyn til lovbruddets alvor og til at drosjesentralen skal få rimelig tid til å bringe virksomheten i samsvar med lovens krav.

Formålet med bestemmelsen er, i følge utvalget, å gi løyvemyndigheten effektive sanksjonsmuligheter i tilfelle der de offentligrettslige kravene som er lagt på drosjesentralene ikke etterleveres. Bestemmelsen forutsetter at løyvemyndigheten tar aktivt stilling til om vilkårene i §§ 9 b til 9 e er oppfylt. Det fremgår av utvalgets merknad til § 9 f at selv om disse bestemmelsene inneholder en rekke funksjonskrav, slik at drosjesentralen selv fastsetter hvordan den vil oppfylle funksjonene, er ikke løyvemyndighetene bundet av sentralens vurdering av om funksjonen er oppfylt. Løyvemyndigheten må for eksempel kunne si

at den klageordningen sentralen har fastsatt er for dårlig eller at sentralen ikke har et tilstrekkelig godt tilbud av rullestoltilpassede drosjer, sett hen til det samlede tilbudet i markedet.

Sanksjonsmuligheter er nødvendig for å sikre at drosjesentralen kontinuerlig driver i samsvar med de lovpålagte kravene som er satt for å ivareta viktige samfunnshensyn, jf. kapittel 8 utredningen. Saksbehandlingsreglene i bestemmelsen ivaretar, sammen med forvaltningslovens bestemmelser, rettsikkerheten til drosjesentralen og tilknyttede løyvehavere.

Tredje punktum gir løyvemyndigheten hjemmel til å trekke tilbake løyve for å drive drosjesentral dersom rettingspålegget ikke etterleveres. Bestemmelsen gir løyvemyndigheten et rom for å utøve forvaltningsskjønn i tilfelle der det er tale om brudd på §§ 9 c til 9 e.

Skjønnnet må utøves under hensyn til lovbruddets alvor og konsekvensene for drosjesentralen, tilknyttede løyvehavere og kunder. Løyvemyndigheten skal trekke tilbake godkjenningen dersom brudd på vilkårene i § 9 b ikke blir rettet i samsvar med rettingspålegget. Tilbakekall av løyvet skjer etter § 29 første ledd.

Rettingspålegg og tilbaketrekking av løyve er enkeltvedtak, slik at forvaltningslovens saksbehandlingsregler kommer til anvendelse.

Etter forslag til ny § 9 g kan Samferdselsdepartementet gi nærmere forskrifter om krav til drosjesentral og pliktene til sentralen etter denne loven. Bestemmelsen gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å gi nærmere forskrifter til konkretisering og praktisering av de kravene og pliktene drosjesentralene er pålagt etter loven. For eksempel må det gis forskriftsbestemmelse om plikt til å varsle løyvemyndigheten ved avviking av drosjesentralen.

Bestemmelsens andre ledd gir løyvemyndigheten hjemmel til å gi unntak fra de enkelte pliktene som ligger på sentralene i §§ 9 c til 9 e.

5.5.2 Høringsinstansenes syn

Vestland fylkeskommune støtter forslaget om at løyvemyndigheten får mulighet til å kreve retting og sanksjonere mot drosjesentraler som ikke følger regelverket. *Vestland fylkeskommune* og *Viken fylkeskommune* påpeker imidlertid at dette vil medføre at de fylkeskommunene som ikke er løyvemyndighet og dermed ikke har tildelt sentralløyvet, ikke har sanksjonsmyndighet ovenfor den aktuelle sentralen og må gå via andre fylkeskommuner om en skal kreve retting eller tilbakekalle løyvet. *Vestland fylkeskommune* og *Viken*

fylkeskommune ber departementet vurdere om det er hensiktsmessig å innføre krav om at sentralen skal ha løyve fra alle fylker sentralen driver i.

Oslo Taxi AS og Norges Taxiforbund peker på at spennet mellom pålegg om retting og tilbakekall er veldig stort og mener det skal mye til før løyvemyndigheten kan tilbakekalle et løyve for å drive drosjesentral. *Taxiforbundet* ber derfor om at det vurderes om det bør gis hjemmel for alternative sanksjonsmuligheter som skal inntreffe ved gjeldende lovbrudd *i forkant* av en eventuell tilbakekalling av løyve. *Oslo Taxi AS* ber om at det vurderes å innføre tvangsmulkt til forholdet er ordnet eller ileggelse av overtredelsesgebyr for å tilrettelegge for en god oppfølging av bestemmelsene som foreslås i nytt kapittel 2A i yrkestransportloven. *Norges Taxiforbund* etterlyser også en hjemmel som regulerer myndighetenes ansvar for kontroll og oppfølging av sentraler. Det er etter *Taxiforbundets* syn ønskelig og nødvendig med en regulering av kontrollmetode, herunder konkretisering av omfanget og hyppigheten av kontrollen. *Norges Taxiforbund* foreslår derfor at det oppnevnes en tilsynsmyndighet og ber departementet vurdere muligheten for å innføre en liknende nasjonal tilsynsordning som, i samarbeid med løyvemyndigheten, kan føre jevnlig tilsyn med drosje/drosjesentral.

Norges Taxiforbund viser til forslaget til § 9 g andre ledd som gir løyvemyndigheten adgang til å gi unntak fra de enkelte pliktene som påligger sentralene. *Taxiforbundet* mener ordlyden i denne bestemmelsen er noe upresis og for generell. *Taxiforbundet* vil også anbefale at det skal fremgå av lovteksten, eventuelt av forskriften, at unntakene kun bør komme til anvendelse der det ikke finnes andre alternativer. Unntak fra pliktene som påligger sentralene bør kun gis i særskilte tilfeller.

Yrkestrafikkforbundet peker på at løyvemyndigheten må få tilstrekkelige ressurser til å aktivt utøve påleggs- og tilbakekallingsmyndigheten

5.5.3 Departementets vurdering

Departementet vil bemerke at utvalgets forslag om innføring av en bestemmelse hvor løyvemyndigheten kan kreve retting, er en ny mekanisme på yrkestransportområdet, og at forslaget kun legger opp til at det skal gjelde som sanksjon overfor de som driver sentraler. Departementet har merket seg at det er få høringsinstanser som uttaler seg om forslagene knyttet til løyvemyndighetenes hjemler for retting, forskriftshjemmel mv.

Departementet har merket seg at utvalget fremhever at formålet med forslaget, om en rettingshjemmel, er å gi løyvemyndighetene effektive sanksjonsmuligheter i tilfelle der de offentligrettslige kravene som er lagt på drosjesentralene ikke etterleves. For eksempel mener utvalget at løyvemyndigheten kan kreve retting dersom sentralen ikke tilbyr et tilstrekkelig antall universelt utformede drosjer.

Uten hjemmel for å kreve retting vil løyvemyndighetens eneste sanksjonsmiddel være å kalle tilbake løyvet. Tilbakekall av løyve er en inngrepene sanksjon som ikke bare griper inn i sentralens mulighet til å drive virksomhet, men også kan gjøre det utfordrende for de tilknyttede løyvehaverne å fortsette sin virksomhet med de konsekvensene det kan ha for kundene.

Utvalgets forslag innebærer, som nevnt, ikke at løyvemyndigheten kan kreve retting for overtredelser av bestemmelser knyttet til transportløyvene. Når det er sagt, viser departementet til at sentralenes tiltenkte rolle etter dette forslaget, er annerledes enn hva som gjelder for de andre aktørene på yrkestransportområdet. Sentralen er foreslått å ha en viktig rolle når det gjelder å følge opp drosjeløyvehaverne, jf. pliktene som er foreslått i §§ 9 c, samt etableringen og driften av en klageordning for forbrukerne og plikten sentralene får knyttet til å ha et tilstrekkelig antall tilknyttede kjøretøy som er utformet for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. utvalgets forslag til § 9 e første og andre ledd (§ 9 d første og andre ledd etter omnummerering).

Departementet ser derfor at det er hensiktsmessig at løyvemyndigheten får en hjemmel til å pålegge sentralene å rette opp eventuelle avvik fra sine forpliktelser. Et pålegg om retting vil gi sentralene mulighet til å rette opp i forhold som ikke er i overensstemmelse med de nevnte bestemmelsene istedenfor å gå direkte til tilbakekalling av sentralløyve dersom sentralen ikke overholder alle pliktene etter regelverket. På denne bakgrunn mener departementet, i likhet med utvalget, at løyvemyndigheten skal kunne kreve retting dersom sentralen ikke lenger oppfyller et eller flere av de objektive kravene i § 9 b knyttet til sentralløyvet eller ikke etterlever de plikter som er lagt på dem etter utvalgets forslag til §§ 9 c og 9 e (§§ 9 c og 9 d etter omnummerering). Et direkte tilbakekall av sentralløyvet er et strengt tiltak som får betydelig virkning for potensielt mange aktører. Følgene av at en *sentral* mister løyvet vil ramme mange flere enn om en enkelt løyvehaver mister løyvet. Mister sentralen løyvet vil mange løyvehavere ikke lenger oppfylle sentraltilknyt-

ningsplikten og personer som har behov for kjøretøy som er utformet for transport for personer med nedsatt funksjonsevne kan risikere å miste tilbudet sitt. Departementet ser at det kan være utfordrende for løyvemyndighetene å gripe inn når sentralen ikke overholder pliktene som følger av enkelte av bestemmelsene. Dette gjelder særlig de pliktene som har et skjønnsmessig preg, som krav om et tilstrekkelig antall rullestoltilpassede drosjer, jf. utvalgets forslag til § 9 e andre ledd (§ 9 d andre ledd etter omnummerering). Gitt at løyvemyndigheten konstaterer brudd på regelverket er det imidlertid, etter departementets vurdering, ikke mer krevende å be om retting enn å tilbakekalle løyvet direkte. Å kreve retting innenfor en fastsatt frist gir dessuten mulighet for å oppklare eventuelle misforståelser. Departementet vil gå nærmere inn i denne vurderingen etter å ha sett utvalgets utredning om kontroll og sanksjoner i delutredning II.

Departementet har merket seg at utvalget i § 9 f fjerde punktum foreslår at løyvet alltid skal trekkes tilbake der sentralen ikke lenger oppfyller kravene i 9 b. Denne bestemmelsen er etter departementets vurdering overflødig da dette allerede fremgår av yrkestransportloven § 29 som er den generelle hjemmelen for tilbakekall av løyve, som omfatter alle løyvetyper.

Departementet har merket seg at Vestland fylkeskommune og Viken fylkeskommune har uttrykt bekymring knyttet til løyvemyndighetens muligheter til å følge opp og benytte seg av særlig rettingsbestemmelsen når sentralen ikke har løyve i det aktuelle fylket. Begge fylkeskommuner mener det hadde vært mer hensiktsmessig om sentralene måtte ha løyve fra samtlige fylker de ønsker å drive sin virksomhet i. Departementet har vurdert om rettingsbestemmelsen også skal gjelde for løyvemyndigheten i de områdene sentralen driver virksomhet, men hvor sentralløyvet er utstedt av annen løyvemyndighet. Departementet mener imidlertid at det vil kunne skape enda mer uklare forhold for aktørene i markedet dersom det kreves retting fra flere løyvemyndigheter. Departementet har også vurdert om det skal kreves sentralløyve i alle fylkene sentralen driver i, men viser til at et slikt forslag ikke er tilstrekkelig utredet. Departementet vil påpeke at det allerede i dag er et utstrakt samarbeid mellom de ulike fylkeskommunene på drosjeområdet. Departementet mener derfor at fylkeskommunene må samarbeide når det gjelder rettingsbestemmelsen. Dersom løyvemyndigheten i et annet fylke enn der løyvet er utstedt har behov for å benytte seg av rettingshjemmelen, må de henvende seg til

den løyvemyndigheten som har utstedt løyvet og gå i dialog slik at rettingsvedtaket formelt kommer fra den løyvemyndigheten som har utstedt sentralløyvet. Departementet viser til at dersom det blir behov for en nærmere konkretisering av rutiner mv. kan departementet fastsette dette i forskrift.

Departementet har merket seg at Oslo Taxi og Norges Taxiforbund mener spennet mellom pålegg og retting er stort og taxiforbundet foreslår at det gis hjemler for alternative sanksjonsmuligheter. Et pålegg om retting skal følges opp med en tidsfrist for retting, fastsatt av løyvemyndigheten. Dersom dette ikke etterleves kan løyvemyndigheten trekke løyvet tilbake. Departementet vil bemerke at Drosjeutvalget i delinnstilling II vil gå nærmere inn i temaet tilsyn og kontroll. Det er ikke unaturlig at utvalget i den sammenhengen også vurderer behovet for ytterligere sanksjonsmuligheter. Departementet vil eventuelt komme tilbake til spørsmålet i lys av utvalgets vurderinger.

Departementet støtter dermed utvalgets forslag til § 9 f første, andre og tredje punktum. Departementet foreslår imidlertid en justering i lovteksten i første punktum slik at det fremgår at løyvemyndigheten kan kreve retting av sentralens plikter i §§ 9 b, 9 c og 9 d (etter omnummerering). Departementet støtter ikke utvalgets forslag til § 9 f fjerde punktum.

Departementet har merket seg at utvalget foreslår å gi departementet hjemmel i § 9 g første ledd til å gi nærmere forskrifter om krav til sentralen og pliktene til sentralen. Departementet støtter dette forslaget og viser til at det kan være hensiktsmessig å ha adgang til å gi ytterligere regler i forskrift dersom det er nødvendig for å klargjøre plikter el.

Departementet har videre merket seg at utvalget, i § 9 g andre ledd, foreslår å gi løyvemyndigheten hjemmel til å gi sentralene unntak fra de enkelte pliktene som ligger på sentralene i §§ 9 c til 9 d (etter omnummerering). Det er, etter departementets vurdering, hensiktsmessig at løyvemyndigheten har hjemmel til å gi dispensasjon i særskilte tilfeller. For eksempel kan det være nødvendig å gi dispensasjon for kravet om at en sentral skal ha et tilstrekkelig antall universelt utformede kjøretøy tilknyttet sentralen i områder med svært små sentraler og hvor drosjetilbudet vil falle bort om et slikt krav opprettholdes. Departementet støtter forslaget til § 9 g første og andre ledd.

Departementet foreslår imidlertid å splitte opp utvalgets forslag til § 9 g som i første ledd omhandler departementets forskriftshjemmel og i

andre ledd løyvemyndighetenes dispensasjonshjemmel. Departementet mener løyvemyndighetens dispensasjonshjemmel bør stå i en egen bestemmelse og komme rett etter bestemmelsene som omhandler sentralens plikter som fremgår av §§ 9 c og 9 d. Departementet foreslår at derfor at dispensasjonshjemmelen plasseres i § 9 e.

5.6 Øvrige forslag til endringer i yrkestransportloven

5.6.1 Utvalgets forslag

Utvalget foreslår videre å presisere i yrkestransportloven § 21 at Samferdselsdepartementet kan gjøre unntak fra de enkelte løyvekravene for særskilte transportere.

Utvalget foreslår å presisere i § 25 nytt andre ledd at ett løyve gjelder for ett kjøretøy.

Et mindretall i utvalget foreslår å gjeninnføre løyvedistrikt.

Utvalget foreslår at departementet i lovens del II får hjemmel til å foreslå overgangsordninger knyttet til forslagene.

5.6.1.1 *Hjemmel for Samferdselsdepartementet til å gjøre unntak fra de enkelte løyvekravene*

Det fremgår av utredningen at utvalget foreslår å presisere i yrkestransportloven § 21 at Samferdselsdepartementet kan gjøre unntak fra de enkelte løyvekravene for særskilte transportere. Bestemmelsen gir i dag Samferdselsdepartementet hjemmel til å dispensere fra kravet til drosjeløyve i forskrift eller i enkeltvedtak. Endringen medfører ikke realitetsendringer, da endringen er i samsvar med måten ordningen har vært praktisert på. Bestemmelsen har vært tolket slik at siden Samferdselsdepartementet har hatt hjemmel til å gi fritak fra selve kravet til løyve har Samferdselsdepartementet også kunnet gi unntak fra de enkelte kravene for å få løyve.

5.6.1.2 *Presisering av at ett løyve gjelder for ett kjøretøy*

Det følger av utredningen at utvalget foreslår å presisere i § 25 nytt andre ledd at ett løyve gjelder for ett kjøretøy. Dette er en videreføring av det som i dag følger av yrkestransportforskriften § 13. Utvalget mener det er hensiktsmessig at kravet står direkte i loven. Bestemmelsen plasseres i § 25 da dette gjelder for alle løyvetypene. Det presiseres at forslaget ikke innebærer noen endring

for de øvrige løyvetypene. For drosjer må løyvet være knyttet opp mot registreringsnummeret og kjøretøyet må videre være registrert som drosje i kjøretøyregisteret, jf. forskriften § 48 c. For gods- og turvognløyver er det hoveddokument og attesterte kopier som gir dokumentasjon på løyvet, jf. hhv. forordning 1072/2009 og 1073/2009.

5.6.1.3 *Mindretallets forslag om gjeninnføring av løyvedistrikt*

Det fremgår av utredningen at utvalget er i delutredning I delt på spørsmålet om det i denne omgang bør innføres lokale løyvedistrikt.

Det er mulig å fastsette løyveområder nasjonalt, for eksempel ved å fastsette at hver fylkeskommune er ett løyvedistrikt. Et alternativ er å overlate til fylkeskommunene selv, som tidligere, å avgjøre om hele fylket skal være ett løyvedistrikt, eller om løyver skal knyttes til mindre områder, som for eksempel en eller flere kommuner.

Uten lokale løyvedistrikt vil det være krevende for ansvarlige myndigheter å sikre et tilfredsstillende tilbud alle steder. Om drosjetilbudet skal være tilfredsstillende, forutsetter det sannsynligvis at en eventuell driveplikt er knyttet til lokale områder.

Mindretallet ønsker at løyvemyndigheten og løyvedistrikt bør være sammenfallende for at løyvemyndigheten skal ha god nok kontroll med og oversikt over drosjetilbudet i løyvedistriktet, og eventuelt reagere med tiltak overfor sentral og løyvehavere. Det gjelder eksempelvis dersom ikke drosjesentralene sørger for at det er godt nok tilbud til rullestolbrukere og dersom det blir behov for å innføre enerett. Da løyvedistrikt er foreslått å være hele fylkeskommunen, vil en slik avgrensning etter vårt syn i liten grad motvirke effektiv ressursbruk (med ett forbehold om Oslo/Akershus og inn/utkjøring i andre distrikt).

Utvalgets flertall mener at dette ikke er nødvendig, og at konsekvensene av å gjøre det ikke er utredet. Flertallets medlemmer er enig i at fylkeskommunene ikke har den oversikt som er ønskelig etter dagens regelverk. Imidlertid har flertallet i utvalget foreslått tiltak i § 9 b og et nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven som har til formål å sikre oversikt for fylkeskommunen som løyvemyndighet og andre myndigheter. Det foreslås en lov-pålagt sentraltilknytningsplikt for løyvehavere og omfattende plikter for sentralen for å regulere denne plikten. Bestemmelsen i § 9 c nr.1 pålegger sentralen å ha oversikt over en rekke forhold. Bakgrunnen for forslaget er å sikre at myndig-

hetene får oversikt over hvilket tilbud som ligger i det området sentralen opererer. Dette betyr at sentralen må ha oversikt over både antall løyvehavere og sjåfører for å sikre at løyvemyndigheten skal kunne vurdere tilbudet og eventuelt iverksette tiltak for å sikre tilbudet og motvirke uønskede virkninger som eksempelvis kødannelser i bykjerner og vurdere drosjetransport opp mot andre transporttilbud. I tillegg må drosjesentralene ha en slik oversikt for at de skal kunne gjøre de oppgavene de er pålagt etter §§ 9 d og e. Det fremgår av § 9 c nr. 6 at drosjesentralene skal sende inn opplysninger når myndighetene ber om det. Disse forslagene vil etter flertallets oppfatning sikre at fylkeskommunene får den nødvendige oversikten over tilbudet og vil kunne følge opp sine kontrollfunksjoner, da sentralene er pliktig til å ha denne oversikten og forpliktet til å sende over informasjonen til myndighetene når de ber om det, jf. § 9 c første og sjette ledd. Dette gjelder uavhengig av hvor det enkelte løyve som er tilknyttet sentralen er tatt ut.

Utvalgets flertall mener at en begrensning av løyvene til et enkelt løyvedistrikt vil kunne ha en rekke andre konsekvenser som utvalget ikke har hatt anledning til å utrede eller vurdere. En begrensning i adgangen til å kjøre utenfor sitt eget løyvedistrikt vil innebære en avgrensning av markeder med virkninger for konkurransen mellom løyvehavere. Det vil kunne hindre at biler og tilhørende ressurser ikke vil kunne utnyttes optimalt, da det ikke alltid vil være slik at behovet for og etterspørselen etter drosjer vil falle sammen med de ressursene som er tilgjengelig innfor et løyvedistrikt. I noen tilfeller vil det være rasjonelt for løyvehavere knyttet til ett distrikt å utnytte ressursene utenfor distriktet, i andre tilfeller kan det være behov for å få ressurser inn i distriktet for å dekke etterspørselen. Forslaget om å ha en inndeling i løyvedistrikter vil dessuten kunne medføre ekstra kostnader for drosjeløyvehavere og sentralløyvehavere da de må ta ut løyve i flere fylker dersom de ønsker å operere flere steder. Begrensning av løyvene til bare å gjelde innenfor et løyvedistrikt vil derfor kunne påvirke både muligheten til å gi et godt drosjetilbud og hindre en effektiv ressursbruk. Slike forhold må etter flertallets mening utredes nærmere før man eventuelt innfører løyvedistrikter.

Flertallet i utvalget viser til at i utgangspunktet var den tidligere inndeling i løyvedistrikt nært knyttet opp mot antallsreguleringen. I delutredning II vil utvalget vurdere driveplikt/ antallsregulering som et mulig virkemiddel og det vil

være mer naturlig å vurdere spørsmålet om inndeling av løyvedistrikt i denne sammenhengen.

5.6.2 Høringsinstansenes syn

LO og Norges Taxiforbund støtter mindretallets forslag om å gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt. *Norges Taxiforbund* peker på at uten lokale løyvedistrikt vil det være krevende for ansvarlige myndigheter å sikre et tilfredsstillende tilbud alle steder. Om drosjetilbudet skal være tilfredsstillende, forutsetter det at en eventuell driveplikt er knyttet til lokale områder. *LO og Norges Taxiforbund* vurderer at for å sikre effektiv kontroll og tilsyn med drosjetilbudet innenfor et løyvedistrikt, bør løyvemyndigheten og løyvedistriktet være sammenfallende. Dette vil, etter *Taxiforbundets* mening, gi løyvemyndigheten innsikt og kompetanse til å overvåke drosjetilbudet i løyvedistriktet, og eventuelt iverksette tiltak overfor sentral og løyvehavere dersom dette anses som nødvendig. Etter *Norges Taxiforbunds* oppfatning gir det nye regelverket sentralene en rekke kontrollfunksjoner, herunder plikter i denne forbindelse. *Norges Taxiforbund* stiller spørsmål til den reelle effektiviteten i kontrollfunksjonen som er pålagt sentralene, dersom løyvemyndigheten og løyvedistriktet ikke er sammenfallende. Særlig vil dette ha betydning for både løyvemyndigheter og sentraler ved vurderingen av hva som anses som tilfredsstillende transportstandard, herunder vurderinger knyttet til behovet for tildelinger av enerettigheter i distriktene. *Norges Taxiforbund* er av den klare oppfatning at forslagene til tiltak fremsatt av flertallet i utvalget i § 9 b og nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven, ikke vil være tilstrekkelig for å sikre oversikt for fylkeskommunen som løyvemyndighet og andre myndigheter. På bakgrunn av ovennevnte mener *Norges Taxiforbund* at løyvemyndighet og løyvedistrikt bør være sammenfallende, slik at løyvepliktig kjøring kun kan foretas innenfor det løyvedistrikt hvor løyvet er utstedt. Det kan foreligge begrensede unntak fra dette, men hovedregelen bør være at løyvedistriktet er regionalt avgrenset.

Abelia, Helse Nord RHF, Helse Vest RHF, Innlandet fylkeskommune og Kollektivtrafikkforeningen mener det ikke er nødvendig å gjeninnføre lokale løyvedistrikt. *Helseforetakene* har behov for fleksibilitet og *Helse Nord RHF* mener dagens ordning fungerer bra.

Nordland fylkeskommune mener man etter delutredning II vil få et bedre grunnlag for å

vurdere spørsmålet om å gjeninnføre løyvedistrikt.

5.6.3 Departementets vurderinger

Departementet har merket seg at det er lite høringsinnspill til utvalgets forslag under dette punktet.

Departementet har merket seg at utvalget foreslår en presisering i yrkestransportloven § 21 slik at det kommer klart frem at departementet kan gjøre unntak fra de enkelte løyvekravene og ikke kun gi dispensasjon fra kravet om løyve. Dette er i overensstemmelse med hvordan bestemmelsen har blitt tolket og medfører således ingen realitetsendring. Departementet støtter utvalgets forslag på dette punktet.

Departementet viser til at utvalget foreslår å ta inn en tilsvarende bestemmelse i loven som i yrkestransportforskriften § 13, om at ett løyve gjelder for ett kjøretøy. Denne presiseringen er etter departementets vurdering overflødig.

Departementet kan ikke se hvilken merverdi det har å gjenta dette i loven og går derfor ikke videre med forslaget til endring i § 25.

Departementet har merket seg mindretallets forslag om å gjeninnføre løyvedistrikt. Departementet mener det er viktig at behovet for å gjeninnføre løyvedistrikt blir grundig vurdert, men støtter flertallets tilråding om at det er naturlig å vurdere spørsmålet om løyvedistrikt i forbindelse med vurderingen av driveplikt og antallsregulering, som utvalget vil se på i delutredning II. Departementet vil be utvalget om å gjøre en grundig utredning av muligheten og mulige løsninger for å stille et slikt krav, herunder at løyvedistriktgrensene skal følge fylkesgrensene.

Departementet stiller seg dermed bak utvalgets forslag til endring i yrkestransportloven § 21, men støtter ikke utvalgets forslag til ny § 25 andre ledd og går dermed ikke videre med dette forslaget. Departementet støtter også utvalgets forslag om å gi departementet hjemmel i lovens del II til å gi overgangsordninger for gjennomføring av loven.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Løyveplikten

Dagens regulering om løyveplikt beholdes i stor grad, med mindre justeringer for å ta hensyn til aktører som driver persontransport mot vederlag uten at dette gjøres med mål om fortjeneste, som for eksempel idrettslag. Disse vil i forslag til ny regulering falle utenfor løyveplikten.

Virkningene av et slikt forslag vil avhenge av hvordan de aktørene som nå faller utenfor løyveplikten har innrettet seg til gjeldende regulering. I den grad disse aktørene har søkt om løyver for å drive slik transport, vil deres kostnader og administrasjon knyttet til dette reduseres. Den nye avgrensningen av løyveplikten kan også føre til at flere idrettslag og organisasjoner kan ta betaling som gir kostnadsdekning for transport de eller deres medlemmer utfører, uten at dette medfører løyveplikt. Dette kan gi grunnlag for økt aktivitet og mer hensiktsmessig organisering av transport, enn i tilfelle der de som kjører ikke kan få dekket sine kostnader. Det er imidlertid stor sannsynlighet for at en del organisasjoner ikke har vært klar over at transporten i utgangspunktet gir løyveplikt. Endringen i avgrensningen vil innebære at disse aktørene vil kunne drive lovlig transport mot vederlag.

Innholdet i løyveplikten er det samme som tidligere, slik at for de som fortsatt er pliktig til å ha drosjeløyve, vil det ikke være noen endringer knyttet til selve løyvet. Det forventes heller ingen endringer for kunder utover de som eventuelt får et økt aktivitetstilbud gjennom organisasjoner som ikke lenger omfattes av løyvekravet.

For løyvemyndighetene antas ikke endringen å ha noen store konsekvenser bortsett fra at det vil være noen færre som søker løyve.

6.2 Sentraltilknytningsplikten

6.2.1 Innledning

Sentraltilknytningsplikten vil påvirke både løyvehavere og sentraler og gjennom dette også drosjetilbudet til kundene. Det er to kilder til virkninger; (i) plikten til å tilknytte seg, og (ii) kravene som

pålegges sentralene. Løyvehavere som ikke er tilknyttet sentral i dag, inkludert aktører som ikke enda er etablert, vil berøres av begge deler. Løyvehavere som har tilknytning til en eller flere formidlingstjenester eller sentraler, vil berøres av de endringene sentralene må gjøre for å overholde regelverket, eller dersom deres sentral velger å legge ned driften.

Departementet forventer at praiemarkedene vil bli påvirket mest. Dette er fordi departementet antar at det er der den største andelen frittstående løyvehavere opererer. Endringene vil imidlertid også berøre bestillingsmarkedene. I byene vil det være en andel frittstående løyvehavere, som er tilknyttet formidlere som må gjøre større endringer i sin forretningsmodell og drift dersom kravene skal oppfylles. Tilsvarende finnes det et mindre bestillingsmarked i distriktene hvor enkeltløyvehavere har drevet i liten skala, som nå vil måtte knytte seg til en sentral, eller etablere egen sentral. Det er forventet at tilknytningsplikten i mindre grad vil berøre kontraktmarkedet, der det uansett har vært stilt liknende krav til tilbyderne, som det nå foreslås å stille til sentraler.

Offentlige myndigheter vil også berøres direkte gjennom nye oppgaver som legges til dem, og indirekte fordi tilknytningsplikten vil påvirke deres informasjon og mulighet til kontroll med markedet.

I det videre beskrives nærmere hvilke virkninger som kan oppstå for ulike aktører. Nedenfor drøftes det videre hvordan virkningene vil kunne variere mellom ulike typer markedssegmenter og avhengig av kundegrunnlag og konkurranse-situasjon i det lokale markedet. Det vil imidlertid være slik at hvert lokalt drosjemarked er unikt, og inndelingene som brukes nedenfor vil dermed gi en forenklet beskrivelse av forventede virkninger.

6.2.2 Virkninger for sentraler

For formidlere av drosjetjenester vil tilknytningsplikten og de pliktene som pålegges en sentral ha ulik påvirkning avhengig av hvordan virksomheten driver i dag. Oppgavene og pliktene som

påhviler sentralene vil også ha betydning for mulighetene til å etablere seg som ny sentral.

For å få sentralløyve må en rekke objektive krav oppfylles. Lovforslaget stiller krav til etablering, økonomi og vandel, samt at sentralen skal ha en daglig leder. Det nærmere innholdet i kravene framgår av forskrift. Det er kanskje kravet til økonomi som i størst grad vil berøre sentralene. Kostnaden ved garantikravet som følger av forslag til forskrift vil være størst for mindre sentraler med få eiendeler å stille som sikkerhet for en slik garanti. Kostnadene vil sannsynligvis føres videre til tilknyttede løyvehavere og til slutt til kundene. Garantikravet vil øke barrierene for å opprette nye sentraler, og vil slik sett virke i retning av færre sentraler, spesielt i områder med begrensede inntjeningsmuligheter. For å motvirke denne effekten, har utvalget foreslått å fastsette i forskrift at løyvemyndigheten kan redusere garantibeløpet for sentraler i distriktene. Drosjesentralenes plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon etter § 9 c vil også innebære endringer i drosjesentralenes oppgaver, rutiner og kontrollsystemer.

For tradisjonelle drosjesentraler vil flere av oppgavene som pålegges sentraler være i samsvar med slik driften er organisert i dag. Endringsbehovet og kostnadene knyttet til dette vil avhenge av hvor mange av funksjonene som har vært på plass i sentralene fra før. De fleste pliktene kan etter departementets vurdering oppfylles ved å be om tilstrekkelig dokumentasjon fra løyveholder om aktuelle forhold, supplert med intern kontroll med at dokumentasjonen er riktig, og behandling av klager og varsler fra kunder eller andre aktører. Ettersom dette også er rutiner som i større eller mindre grad er på plass hos sentralene antar departementet at økningen i kostnader sannsynligvis vil være begrenset.

For plattformsselskaper vil det typisk kreve større endringer for å oppfylle forslagens krav til sentraler. Disse er teknologiselskaper som i mindre grad har etablerte rutiner knyttet til kontroll med løyvehavernes daglige drift og regelverksetterlevelse på ulike områder. Særlig et krav om tilgjengelige biler for personer med nedsatt funksjonsevne vil gi behov for en mer aktiv rolle i å definere tilbudet, og i den operative driften av biler, enn plattformsselskapene tar i dag. For å oppfylle denne type plikter vil det sannsynligvis være behov for å opprette enkelte nye systemer og funksjoner, samt pålegge tilknyttede løyvehavere en utvidet dokumentasjonsplikt. Også for plattformsselskapene er det sannsynligvis garantikravet som innebærer de største direkte kostnadene,

mens øvrige krav vil kreve større grad av administrasjon og tidsbruk. Det er usikkert i hvilken grad plattformsselskapene vil ønske å ta på seg denne rollen selv eller om de vil kjøpe disse tjenestene fra andre sentraler. Isolert sett, medfører økte plikter tillagt sentralen kostnader, og dermed hvor attraktivt markedet blir for disse aktørene.

En mulig konsekvens av å innføre tilknytningsplikt og krav til sentraler, er at flere av plattformsselskapene trekker seg ut av markedet i Norge, dersom dette ikke lenger anses som tilstrekkelig attraktivt, relativt til andre relevante markeder. Endringsforslaget kan imidlertid også innebære en ny organisering og større grad av arbeidsdeling mellom ulike aktører. Det er mulig å se for seg forretningsmodeller der formidler av drosjetjenester og sentralen ikke er den samme aktøren. For eksempel at løyveholder er tilknyttet en sentral som sikrer oppfyllelse av lovkrav, og samtidig er tilknyttet en eller flere formidlere av turer. Dette vil innebære at plattformsselskapene i større grad spesialisere seg på formidlingen, mens tradisjonelle drosjesentraler eller andre typer aktører har ansvar for å overholde pålegg fra myndighetene og eventuelt også andre operative og administrative oppgaver knyttet til driften av drosjevirkosomhet.

Forslaget til regulering legger også opp til at sentralene kan samarbeide om å sørge for tilgjengelighet av biler for personer med nedsatt funksjonsevne. En mulig utvikling er mer innkjøp av tjenester mellom sentralene, der noen tilbyr en del fellestjenester som rullestoltilpassede biler og eventuelt også andre administrative oppgaver som har stordriftsfordeler knyttet til seg. Dette kan gjelde både plattformsselskaper, tradisjonelle drosjesentraler og andre tilbydere av drosjetjenester, som nå må oppfylle krav som sentral.

Sentraltilknytningsplikten vil øke insentivene til å opprette nye sentraler siden alle løyvehavere som planlegger å fortsette drift må ha slik tilknytning. Samtidig vil kravene som stilles til sentralene øke kostnader og dermed etableringsbarrierene for nye sentraler. Både økt etterspørsel etter tilknytning, og økte etableringsbarrierer, vil øke de etablerte sentralenes markedsrett, særlig i markeder hvor det kun er én sentral. Utsidealternativene både til kunder og løyvehavere vil bli mindre enn i dagens situasjon, ettersom de ikke kan operere som eller kjøpe tjenester av frittstående aktører.

Sentralenes markedsrett kan utnyttes i forhandlinger med løyvehavere om vilkår for tilknytning, og også overfor drosjekundene dersom

sentralen har mulighet til å begrense tilbudet og opprettholde høye priser. Markedsmakten vil begrenses av at løyvehaverne kan velge en annen sentral – i markeder der det er konkurranse, eller opprette egen sentral. Også muligheten til å kjøre for flere sentraler vil bidra til å opprettholde løyvehavernes forhandlingsposisjon overfor sentralene. I områder som er underlagt maksimalprisregulering vil denne også begrense mulighetene for å ta høye priser for drosjetjenester i områder med én sentral.

6.2.3 Virkninger for løyvehavere

Innføringen av tilknytningsplikt til sentral vil ha ulike virkninger på løyvehaverne, avhengig av om de i dag er tilknyttet en sentral eller ikke, og i hvilken grad den/de sentralen(e) oppfyller kravene i det nye regelverket.

Løyvehavere som allerede er tilknyttet en sentral kan fortsette å være tilknyttet den samme sentralen, gitt at denne oppnår sentralløyve etter den nye reguleringen. Dette forventes å gjelde hoveddelen av løyvehavere som er aktive i dag. Tilknytningsplikten gir ikke i seg selv direkte føringer på for eksempel arbeidstid eller andre krav til hvordan tilknyttede løyvehavere skal utøve yrket sitt. I mange tilfeller vil løyvehaverne derfor i stor grad kunne fortsette å operere under de retningslinjene som allerede er etablert av sentralen de er tilknyttet. Tilknytningsplikten innebærer imidlertid at det innføres en del krav til sentralenes drift, og hvilke forhold sentralene skal ha oversikt og kontroll over. For løyvehavere som er tilknyttet sentraler som per i dag ikke dekker disse kravene kan endringen innebære innføring av nye eller endrede rutiner, krav til dokumentasjon mv. som løyvehavere og sjåfører må forholde seg til. Det er sannsynlig at en del av pliktene som påhviler sentralene vil overholdes gjennom å be løyvehavere om mer dokumentasjon på de relevante forholdene, noe som vil innebære en viss grad av administrasjon og tidskostnader for løyvehaverne.

Løyvehavere som ikke er tilknyttet noen sentral i dag, må enten knytte seg til en eller flere sentraler, starte egen sentral, søke om dispensasjon, eller avvikle driften. Muligheten til å tilknytte seg en sentral, og insentivene til dette vil variere i ulike deler av landet og ut ifra ønsket forretningsmodell.

I byer og sentrale strøk vil det som regel være flere konkurrerende sentraler, og sannsynligvis relativt enkelt for de fleste løyvehavere å få tilknytning til en sentral. Som beskrevet nærmere i

kapittel 6 i NOU 2023: 22 har formidling av drosjetjenester egenskaper som et nettverkmarked. Som følge av dette vil det i byer og sentrale strøk være stor konkurranse mellom sentralene om å tiltrekke seg løyvehavere og sjåfører, da dette vil gi en mer verdifull formidlingsplattform som i neste omgang tiltrekker seg flere kunder, osv. Det kan likevel være løyvehavere som ikke får innpass hos noen sentral, fordi de ikke er villige til å følge sentralenes krav eller av ulike årsaker ikke anses som skikket eller kvalifisert til å bli tilknyttet sentralene. I et slikt tilfelle vil løyvehaver stå mellom å opprette egen sentral eller avvikle driften, da det ikke vil være grunnlag for dispensasjon fra kravet om sentral i denne type markeder. Ettersom det er visse barrierer knyttet til å etablere en sentral, både i form av nettverkeffekter og stordriftsfordeler i formidlingen og krav til økonomiske garantier, er det sannsynlig at de fleste av de som eventuelt ikke får tilknytning til noen av sentralene, vil avvikle drosjedriften.

I mindre markeder med én sentral vil bildet være noe annerledes. Her vil også forretningsmodellen til sentralen spille inn. Hvis sentralen er eid av løyvehavere, står den overfor et dilemma. På den ene siden ønsker sentralen å tiltrekke seg et tilstrekkelig antall løyvehavere til å sikre et reelt og attraktivt tilbud til kundene som er konkurransedyktig mot alternative transportformer (privatbil, kollektivtransport osv.). På den annen side vil sentralen ha insentiver til å begrense antall løyvehavere som konkurrerer om de samme kundene, og som dermed reduserer priser og lønnsomhet i markedet. Her vil det være en avveining mellom løyvehavernes interesser som eiere av sentralen og eiere av drosjer. I slike situasjoner forventes det lite endringer i forhold til dagens situasjon for løyvehavere. Hvis sentralen derimot er eid av aktører som ikke driver selv, har den hele tiden insentiver til å tiltrekke seg så mange løyvehavere som mulig, samtidig som den setter prisen mot transportkundene ut ifra prisene til alternative transportformer. I slike tilfeller kan man forvente noe økte kostnader for løyvehaverne som følge av sentraltilknytningsplikten, fordi kostnaden ved å bryte med den ene dominerende aktøren vil være høyere.

Når terskelen for å opprette en konkurrerende sentral øker, gir det økt markedsmakt til allerede etablerte sentraler. I markeder med én sentral kan disse altså velge å utøve sin markedsmakt til å begrense antall løyvehavere. Dette vil føre til at en høyere andel av det samfunnsøkonomiske overskuddet fra drosjevirkksomheten tilfaller de løyvehaverne som er etablert i markedet. Alternativt

kan sentralene øke prisene/avgiftene for å være tilknyttet sentralen, noe som vil overføre en større andel av det samfunnsøkonomiske overskuddet til eierne av sentralen og redusere etterspørselen fra løyvehavere. Imidlertid er det begrenset hvor mye markedsrett en sentral i et område med bare én sentral har. Den kan ikke forhindre løyvehavere fra å opprette egne sentraler eller at allerede etablerte sentraler i andre områder kan etablere seg i markedet. Ønsket om å unngå dette forventes å disiplinere eksisterende sentraler fra å utnytte markedsretten fullt ut. Det er likevel sannsynlig at enkelte av løyvehavere som i dag kjører på selvstendig grunnlag i markeder med én sentral, ikke vil oppnå sentraltilknytning hos denne sentralen, og heller ikke vil se det som lønnsomt å opprette egen sentral, og at disse vil avvike driften.

I markeder med lite kundegrunnlag kan utfordringen være å få tak i et tilstrekkelig antall løyvehavere for å dekke et minimumstilbud. I markeder med en etablert sentral, vil denne kunne etterspørre alle ledige eller nye løyvehavere. Imidlertid vil det i en del distrikter ikke være noen etablert sentral. I slike distrikter vil løyvehavere måtte knytte seg til en allerede opprettet sentral i et annet område, opprette egen sentral som kan utføre pålagte oppgaver, eller søke dispensasjon fra kravet om å være tilknyttet sentral. Dersom løyvemyndigheten innvilger en dispensasjonsøknad, vil løyvehaver kunne fortsette sin drift uten tilknytning til sentral. Dispensasjon i slike tilfelle vil forutsette at departementet åpner for denne muligheten i vilkår fastsatt i forskrift.

Tilknytningen til sentral vil generelt innebære at løyvehavere som ikke i dag er tilknyttet må betale avgift til en sentral, og underlegge seg sentralens krav og retningslinjer for driften. Dette vil øke løyvehavers kostnader og vil, avhengig av sentralens retningslinjer og krav, kunne legge føringer på løyvehavers drift. Samtidig kan løyvehavere formidle sine tjenester gjennom sentralen, og ellers utnytte den infrastrukturen og de tjenestene som sentralen tilbyr. Dette vil øke mulighetene for inntjening, gi en tryggere arbeidssituasjon, og kan også redusere løyvehavers direkte kostnader knyttet til administrasjon, markedsføring mv. Ettersom løyvehaver i dag har valgt å stå utenfor sentral, er det sannsynlig at løyvehaver vurderer at nytten av tilknytning per i dag ikke overstiger kostnadene. Ved en tilknytningsplikt er det å stå utenfor sentral ikke lenger en mulighet, og løyvehaver må velge mellom å tilknytte seg, etablere egen sentral, eller avvike driften.

Løyvehavernes beslutninger her vil variere, og vil avhenge av markedsituasjon, ønsket arbeidssituasjon mv. Løyvehavere som har drosjevirkosomhet som en liten bigeskjeft, vil ikke nødvendigvis se at kostnadene for tilknytningen til sentral svarer seg. Dette vil også avhenge av sentralenes forretningsmodeller og i hvilken grad de legger til rette for ulike typer medlemskap med differensierte avgifter. Per i dag er det mange ulike modeller for hvordan sentralen får inntekter fra løyvehavere. Disse varierer fra rene fastprisavtaler, hvor løyvehaver betaler det samme per måned uavhengig av aktivitet til en andel av omsetningen på hver enkelt tur. Noen løyvehavere vil ha forretningspraksiser som ikke vil aksepteres av en sentral, og vil velge å ikke tilslutte seg av den grunn. Sentraltilknytningsplikten kan dermed bidra til å stenge ute en del av løyvehavere som har tvilsomme praksiser, inkludert løyvehavere der det er stor risiko for skatteunndragelse. Dette vil også bidra til likere konkurransevilkår mellom de som i dag er tilknyttet en sentral med seriøs forretningsdrift, og de som har drevet uten sentraltilknytning eller har vært knyttet til en sentral som oppfylder få av de foreslåtte kravene til sentraler.

Generelt vil tilknytningsplikten medføre økte administrative kostnader for løyvehavere som per i dag ikke er tilknyttet en drosjesentral, og økte etableringskostnader for drosjesentraler. Isolert vil dette virke i retning av færre drosjeløyver, spesielt i områder hvor det er liten konkurranse mellom sentraler og hvor det er forventet lav lønnsomhet ved å opprette en ny sentral. Det vil også gi en noe økt etableringsbarriere for nye løyvehavere, som da må bli akseptert av en sentral og ta kostnadene knyttet til dette. Særlig vil det kunne redusere insentivene til å drive drosjevirkosomhet på deltid og i områder hvor det er lite kundegrunnlag. I områder der det gis dispensasjon fra plikten vil forslaget til regulering likevel ikke ha denne virkningen.

Samlet vurdering er at flertallet av løyvehavere, som i dag er tilknyttet en sentral, i liten grad vil bli påvirket av forslaget til lovendring. Samtidig vil forslaget medføre at minimumskostnaden ved å drive en sentral går opp. Disse kostnadene vil direkte måtte bæres av de tilknyttede løyvehavere. Størst effekt vil dette ha for løyvehavere som per i dag ikke er tilknyttet en sentral, eller er tilknyttet en sentral som per i dag ikke oppfyller kravene som stilles for sentraldrift i loven. Disse løyvehavere vil møte økte kostnader. Det forventes at en andel av disse vil avvike driften.

6.2.4 Virkninger for offentlige myndigheter

Myndighetene blir direkte berørt av forslaget gjennom nye oppgaver som legges til dem, og indirekte fordi tilknytningsplikten vil påvirke deres tilgang til informasjon og mulighet til kontroll med markedet.

En plikt til å knytte seg til en sentral vil kunne øke løyvemyndighetenes administrative ressursbruk. Dette fordi en pliktig tilknytning vil medføre økte oppgaver for løyvemyndighetene da de skal tildele sentralløyver etter en forutgående søknadsprosess der vilkår om etablering, vandel og økonomi må vurderes for den enkelte sentral. Kostnadene forbundet med å oppfylle kravene er foreslått dekket ved at søkeren må betale gebyr for å få behandlet søknad om sentralløyve.

Videre vil en pliktig sentraltilknytning medføre økt ressursbehov for løyvemyndighetene som følge av at de må følge opp drosjesentralenes plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon etter § 9 c og eventuelt kreve retting der løyvemyndighetene mener at sentralene ikke følger opp sine plikter etter regelverket. Dette vil medføre at løyvemyndighetene må innarbeide rutiner og kontrollsystemer for å følge opp sentralenes plikter. Det vises til at løyvehavers tilknytning til sentral vil bygge på privatrettslige avtaler atskilt fra den offentlige løyvereguleringen. Håndhevingen av de private avtalene vil partene selv ha ansvaret for.

En positiv effekt av sentraltilknytningen og de oppgavene som sentralen får, vil være at løyve-

myndighetene får større oversikt over drosjetilbudet i sitt område. Drosjesentralene skal blant annet holde oversikt over løyvehavere og drosjer som er tilknyttet sentralen, taksameter, antallet drosjer som til enhver tid er tilgjengelige for sentralen og hvilket geografisk område drosjen dekker mv. Dette vil kunne gi løyvemyndighetene et bedre grunnlag for å vurdere markedssituasjonen innenfor det området sentralene dekker i sitt fylke, og de vil kunne vurdere nærmere om de skal ta i bruk for eksempel eneretter for å sikre tilbudet i enkelte distrikter.

En annen positiv effekt ved sentraltilknytningsplikten er at flere løyvehavere vil bli underlagt tredjepartsrapportering til skattemyndighetene enn etter gjeldende regelverk. Sentralene har, og har hatt, en viktig funksjon med å rapportere opplysninger om driften til skattemyndighetene, slik at det er mulig å kontrollere skattegrunnlaget i løyvehavernes næringsoppgaver.

Etter forslaget kan løyvemyndigheten gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytningsplikt på vilkår som blir fastsatt av departementet i forskrift. Departementet vil blant annet vurdere om det skal være mulig å gi dispensasjon i tynt befolkede områder der det ikke vil være grunnlag for å knytte seg til en sentral, for å legge til rette for at løyvehaver kan fortsette sin drift uten tilknytning til sentral. Videre vil løyvemyndighetene etter forslaget også ha mulighet til å la sentralene stille en lavere garantisum i områder hvor det kan være vanskelig å etablere en sentral på grunnlag av lite kundegrunnlag og få løyvehavere.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

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

Departementet foreslår å dele opp løyvekategoriene for turvogn og drosje slik at turvogn reguleres i § 4 og drosje i § 9. Overskriften i § 4 er endret slik at det framkommer at bestemmelsen regulerer løyve for persontransport med motorvogn registrert for mer enn 9 personer.

I § 4 andre ledd første setning foreslår departementet å erstatte ordet «kan» med ordet «skal». Dette er ikke en materiell endring. Løyvemyndigheten skal også etter gjeldende rett utstede løyve til en søker som oppfyller de objektive løyvekravene.

Til § 9. Løyve for persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personar utanfor rute

Overskriften til denne bestemmelsen er endret slik at det fremgår at bestemmelsen regulerer løyveplikt for persontransport med motorvogn med kjøretøy registrert for inntil 9 personer. Departementet har beholdt hovedelementene av gjeldende løyveordning for drosje, men foreslår dette regulert i en egen bestemmelse.

I første ledd første punktum foreslår departementet en avgrensing i rammene for løyveplikten sammenliknet med gjeldende rett. Forslaget innebærer et tillegg i dagens bestemmelse, som fastslår at løyveplikt for å drive persontransport mot vederlag med motorvogn registrert for inntil 9 personer først oppstår når virksomheten har *mål om fortjeneste*.

Departementet mener mål om fortjeneste foreligger når betalingen for transporten overstiger de direkte kostnadene forbundet med transporten, herunder drivstoff, bompenger, lønn, avskrivning på bilen og øvrig utstyr. Det er imidlertid ikke avgjørende for om det foreligger løyveplikt at virksomheten faktisk oppnår fortjeneste. Løyveplikten oppstår når virksomheten har som mål å oppnå fortjeneste. Mål om fortjeneste vil foreligge enten det er et rent transportoppdrag eller det er transport som utføres i forbindelse med en annen tjeneste, og uavhengig av om målet om fortjeneste

er knyttet til transportdelen eller øvrig virksomhet. Det spiller heller ingen rolle om transporten faktureres særskilt eller som en pakkeløsning med en totalsum for en rekke forskjellige tjenester.

Forslaget innebærer ingen endring i forståelsene av begrepene «drive» og «mot vederlag».

Justeringen i rammene for løyveplikten innebærer at de unntakene fra løyveplikten om i dag følger av loven §§ 19 og 20 første ledd blir overflødige, fordi slik virksomhet etter forslaget ikke lenger vil være løyvepliktig etter § 9. Dette gjelder når ansatte i institusjon i helse- og omsorgssektoren utfører transport som et naturlig ledd i sine arbeidsoppgaver, og der flere som har sammenfallende transportbehov går sammen om transporten (samkjøring).

I § 9 første ledd tredje og fjerde punktum foreslår departementet å videreføre bestemmelsen i § 4 første ledd andre punktum som retter seg mot såkalt «piratvirksomhet». Bestemmelsen presiserer at løyveplikten gjelder for den som utfører transport mot vederlag på samme måte som drosje når tilbudet om transport er rettet mot allmenheten på offentlig plass eller via digitale plattformer. Som tidligere er det her ikke nødvendig å påvise at den som utfører transporten «driver» transport. Det er tilstrekkelig å påvise at det er utført én tur. Videre inntreffer løyveplikten, som i dag, når transporten utføres mot vederlag. Løyveplikten etter dette punktumet er ikke avhengig av at transportøren har mål om fortjeneste for virksomheten eller for den enkelte tur.

§ 9 andre ledd første punktum fastslår at den som har drosjeløyve må være tilknyttet en drosjesentral.

Tilknytning til drosjesentral innebærer at løyvehaver må ha avtale med en eller flere drosjesentraler og følge de lovpålagte kravene og bestemmelsene som sentralen fastsetter.

Loven inneholder ikke krav om at løyvehaver bare kan være tilknyttet én sentral. Løyvehaver kan være tilknyttet flere sentraler samtidig. For det enkelte transportoppdraget må løyvehaver imidlertid gjøre klart for både kunden og sentralen hvilken sentral oppdraget skjer i tilknytning

til. Loven er ikke til hinder for at den enkelte sentral kan begrense tilknyttede løyvehaveres adgang til å knytte seg til andre sentraler.

Loven gir ikke løyvehaver rett til å knytte seg til en bestemt sentral. Det er opp til den enkelte sentral, på privatrettslig grunnlag, å fastsette vilkår for tilknytning og å bestemme hvem som får tilknytte seg sentralen. Det er også opp til den enkelte sentral eventuelt å si opp løyvehavere.

§ 9 andre ledd andre punktum fastslår løyvehavers rapporteringsplikt til sentralen. Denne rapporteringen er grunnlaget for at sentralen kan oppfylle pliktene etter forslaget i §§ 9 c og 9 d.

Departementet foreslår i § 9 andre ledd tredje punktum at all betaling for drosjetjenester skal registreres hos en sentral. Det betyr at alle turer skal loggføres gjennom et taksameter og rapporteres til en godkjent sentral. Kravet innebærer ikke noe forbud mot at kontantbetaling skjer direkte mellom kunde og sjåfør, forutsatt at kontantbetalingen registreres i taksameteret.

§ 9 andre ledd fjerde punktum gir løyvemyndigheten adgang til å dispensere fra kravet til tilknytning og rapportering til en drosjesentral på vilkår som blir fastsatt av departementet i forskrift.

Til § 9 b. Løyve for å drive drosjesentral

§ 9 b stiller krav om at den som vil drive en drosjesentral, må ha løyve for å drive slik sentral.

Det følger av § 9 b første ledd at løyve skal tildeles søker som oppfyller kravene i § 4 bokstav a til c. Dette betyr at løyve skal tildeles søkere som oppfyller objektive krav til vandel, økonomi og etablering. Løyve til sentralen tildeles den juridiske enheten eller fysiske personen (enkeltpersonsforetak) som oppfyller vilkårene. Det vil fortsatt være mulig å ha sentraler som enten er et selskap eller enkeltpersonsforetak.

Kravene til etablering, vandel og økonomi er kjente krav som også gjelder for løyvehaver i gods-, turvogn- og drosjetransport. Det nærmere innholdet i kravene framgår av forskrift.

Etter bestemmelsens andre ledd framgår det at drosjesentralen må ha en daglig leder. Det nærmere innholdet i kravet framgår av forskrift.

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

I § 9 c første ledd bokstav a til e er det oppramset en rekke forhold som sentralen skal ha opplysninger om. Det følger av bestemmelsen at sentralen skal ha opplysninger om tilknyttede løyvehavere, løyvehavers ansatte sjåførere, drosjer som er tilknyttet

sentralen og registreringsnummeret på drosjene, taksameter som er installert i drosjen, og antallet drosjer som til enhver tid er tilgjengelige for sentralen og sentralens geografiske område. Sentralen skal også ha oversikt over de drosjene som tilknyttede løyvehavere disponerer som er tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne.

Etter § 9 c andre ledd får sentralen plikt til løpende og digitalt å samle inn og lagre opplysninger om loggførte posisjonsdata for drosjeturer som drosjeløyvehaver har samlet inn i henhold til § 9 tredje ledd i yrkestransportloven. Lagringstiden er satt til 60 dager i samsvar med løyvehavers lagringsplikt av opplysningene.

Etter § 9 c tredje ledd skal sentralen samle inn og lagre de opplysningene som kreves med hjemmel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring. Det er opplysningene til tilknyttede løyvehavere som skal samles inn og lagres. Lagringstiden for disse opplysningene er satt til 5 år i tråd med bestemmelsene i bokføringsregelverket.

Etter § 9 c fjerde ledd skal sentralen samle inn og lagre priser for drosjetransport der pristak er fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak for tilknyttede løyvehavere.

Etter § 9 c femte ledd skal sentralens administrative systemer, som omfatter taksameter-systemet, gjennomgå en årlig systemrevisjon.

Etter § 9 c sjette ledd skal sentralen sende inn opplysninger etter denne paragrafen når myndighetene ber om det.

Etter § 9 c syvende ledd skal dataene i § 9 c første til femte ledd lagres i EØS-området.

Til § 9 d. Drosjesentralen sine øvrige plikter

Første ledd i forslaget til § 9 d fastslår at hver drosjesentral skal ha en klageordning. Bestemmelsen slår fast hva det skal kunne klages over, at drosjesentralen skal opplyse om klageadgangen og at det skal kunne klages videre til Forbrukertilsynet.

Klageretten tilkommer drosjekunder og andre med berettiget klageinteresse. Bestemmelsen fastsetter at klageberettigede kan klage over kvalitet og pris på sentralens og drosjeløyvehavers tjenester.

At sentralen skal gi opplysninger om klageadgangen innebærer den skal gi opplysninger om retten til å klage, hvordan det skal klages, opplysning om drosjesentralens saksbehandling og om adgangen til å klage til Forbrukertilsynet for det tilfelle der klagen ikke gis medhold.

§ 9 d andre ledd fastslår at hver drosjesentral skal sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene

som er knyttet til sentralen er utformet og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Sentralen får et selvstendig ansvar for å sørge for at sentralen har tilknyttet seg en viss andel rullestoltilpassede drosjer ut fra behovet i det aktuelle området. I utgangspunktet må sentralen selv vurdere behovet for slike drosjer.

Der det er flere sentraler kan det være hensiktsmessig at disse samarbeider om å oppfylle kravene om at rullestoltilpassede drosjer skal være tilgjengelige for kundene. Det fremgår eksplisitt av i § 9 d tredje ledd at når det er flere sentraler i samme område, kan disse samarbeide om å oppfylle pliktene knyttet til tilgjengelighet av spesialtilpassede drosjer etter andre ledd.

Det fremgår av § 9 d fjerde ledd at en drosjesentral som skal drive virksomhet i flere fylker, skal sende melding om dette til de aktuelle fylkeskommunene.

Til § 9 e. Unntak fra sentralene sine plikter

§ 9 e gir løyvemyndigheten hjemmel til å gi unntak fra de enkelte pliktene som ligger på sentralene i §§ 9 c og 9 d.

Til § 9 f. Pålegg om retting

Bestemmelsens første punktum gir løyvemyndighetene hjemmel til å pålegge drosjesentralene å bringe sin virksomhet i samsvar med de kravene og pliktene som følger av forslag til §§ 9 b, 9 c og 9 d.

Bestemmelsens andre punktum fastsetter at løyvemyndighetene skal sette en tidsfrist for retting. Tidsfristens lengde ligger under den enkelte løyvemyndighets skjønn. Løyvemyndigheten må ta hensyn til lovbruddets alvor og til at drosjesentralen får rimelig tid til å bringe virksomheten i samsvar med lovens krav.

Tredje punktum gir løyvemyndigheten hjemmel til å trekke tilbake løyvet for å drive drosjesentral dersom rettingspålegget ikke etterleves.

Rettingspålegg og tilbaketrekking av løyve er enkeltvedtak, og forvaltningslovens saksbehandlingsregler kommer dermed til anvendelse.

Til § 9 g. Nærare forskrifter om drosjesentraler

Bestemmelsen i § 9 g gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å fastsette nærmere forskrifter om kravene og pliktene til drosjesentralene etter yrkestransportloven. Det kan likeledes gis nærmere forskrifter til konkretisering og praktisering

av de pliktene drosjesentralene er pålagt etter loven.

Til § 12 Løyve

§ 12 andre ledd fastsetter at fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjesentralløyve.

Dersom en drosjesentral vil etablere fysiske sentraler i flere fylker, trenger den ikke søke om sentralløyve i hvert fylke. Har drosjesentralen sentralløyve i ett fylke, er det tilstrekkelig å sende melding til andre fylker/løyvemyndigheter om at sentralen driver sentralvirksomhet også der.

Til § 20 Transport med ambulanse

Unntaket i gjeldende § 20 første ledd om samkjøring blir overflødig etter endringen i § 9 første ledd som fastsetter at transport først er løyvepliktig når virksomheten har mål om fortjeneste. § 20 første ledd vil dermed oppheves. § 20 får dermed kun ett ledd som viderefører unntaket for løyveplikt for transport av syke og skadde personer med godkjent ambulanse. Overskriften justeres for å reflektere at bestemmelsen kun vil gjelde for ambulansetransport.

Til § 21 Særskilde transportar

Bestemmelsen gir Samferdselsdepartementet adgang til å gi unntak fra kravet om drosjeløyve i forskrift eller i enkeltvedtak. Bestemmelsen blir også justert for å presisere at departementet også kan gjøre unntak fra enkelte av vilkårene for å få løyve. Dette er i samsvar med måten ordningen har vært praktisert på.

Til § 27 Kor lenge eit løyve gjeld

I nytt andre ledd i § 27 fremgår det at løyve til drosjesentral skal gjelde uten avgrensning i tid.

Til § 35 Utfyllande forskrifter

§ 35 andre punktum fastsetter at Samferdselsdepartementet har hjemmel til å stille krav i forskrift for transportvirksomhet som kan drives uten løyve.

Til § 37 a. Virkeområde

Endring i rammene for løyveplikt etter yrkestransportloven § 9 gjør det nødvendig å tilpasse rammene for krav om kjøreseddel etter yrkestransportloven kapittel 7 A. Ordlyden justeres i

§ 37 a første ledd slik at det fremgår direkte av ordlyden at kravet om kjøreseddel gjelder for førere i løyvepliktig persontransport etter yrkestransportloven §§ 4, 6 og 9.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 4 skal lyde:

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

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

(2) Løyve skal tildelast den som

- driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg
- har god vandel
- har tilfredsstillande økonomisk evne, og
- har tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

Overskriften i § 9 skal lyde:

§ 9. *Løyve for persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personar utanfor rute*

§ 9 første og andre ledd skal lyde:

(1) Den som mot vederlag, og med mål om forteneste, vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha drosjeløyve. § 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarende. Løyveplikt gjeld óg for den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer. Løyveplikt etter tredje punktum gjeld sjølv om den som utfører transporten ikkje har mål om forteneste.

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

sasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

Nåværende andre til femte ledd blir nye § 9 tredje til sjetle ledd.

Ny § 9 b skal lyde:

§ 9 b. *Løyve for å drive drosjesentral*

(1) Den som vil drive drosjesentral må ha løyve. Løyve skal tildelast søkjarar som oppfyller krava i § 4 andre ledd bokstav a til c.

(2) Drosjesentralen skal ha ein dagleg leiar.

Ny § 9 c skal lyde:

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

(1) Drosjesentralen skal ha opplysningar om:

- løyvehavarar som er knytt til sentralen,
- sjåførar som er tilsette hos tilslutta løyvehavarar,
- drosjer som er tilknytta sentralen og registreringsnummeret på drosjene,
- taksameter som er installert i drosjen, inkludert serienummer,
- talet på drosjer som til ei kvar tid er tilgjengelege for sentralen og kva for geografiske område drosjene dekker,
- dei drosjene dei tilknytte løyvehavarane disponerer som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne.

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

(3) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre dei opplysningane som vert krevd med heimel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring for dei løyvehavarane som er knytt til sentralen. Sentralen skal lagre opplysningane i fem år etter slutten av rekneskapsåret.

(4) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre pris for drosjetransport i område der det er fastsett pristak med heimel i lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak for dei løyvehavarane som er knytt til sentralen.

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

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

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

Ny § 9 d skal lyde:

§ 9 d. Drosjesentralane sine øvrige plikter

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

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

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

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

Ny § 9 e skal lyde:

§ 9 e. Unnatak frå sentralane sine plikter

Løyvestyresmakta kan gje sentralane unnatak frå pliktene etter §§ 9 c og 9 d.

Ny § 9 f skal lyde:

§ 9 f. Pålegg om retting

Løyvestyresmakta kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikkje oppfyller krav og etterlever plikter som følgjer av §§ 9 b, 9 c og 9 d. Det skal setjast ein frist for retting. Dersom pålegget ikkje vert følgt, kan løyvet trekkast tilbake.

Ny § 9 g skal lyde:

§ 9 g. Forskrifter om drosjesentralar

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

§ 12 andre ledd skal lyde:

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

§ 19 oppheves.

§ 20 skal lyde:

§ 20. Transport med ambulanse

Det trengst ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.

§ 21 første ledd skal lyde:

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

§ 27 andre ledd skal lyde:

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

Nåværende andre og tredje ledd blir nye tredje og fjerde ledd.

§ 35 skal lyde:

Departementet gjev nærare forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova. Departementet kan i forskrift stille krav til verksemd som er unnateke frå krav om løyve etter denne lova.

§ 37 a første ledd skal lyde:

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

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Bestemmelsene kan tre i kraft til ulik tid.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 12/2023

