



## STORTINGET

# Innst. 300 L

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 70 L (2018–2019)

---

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)

---

Til Stortinget

#### Sammendrag

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

Ifølge departementet har det over tid vært indikasjoner på at drosjemarkedet ikke fungerer optimalt. I tillegg har EFTAs overvåkingsorgan (ESA) pekt på at deler av regelverket er i strid med EØS-avtalen. Forslagene til lovendringer innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen og har til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, noe som skal bidra til gode tilbud til de reisende. Samtidig er det viktig å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. De foreslåtte lovendringene skal 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. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at det er en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunktene i forslaget til lovendringer er å:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt.

- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport i kommuner med innbyggerantall og befolkningstetthet under en viss terskelverdi.
- Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere.
- Innføre ti-årige drosjeløyver.
- Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til loggføring av alle drosjeturer.
- Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje.
- Innføre krav om at søker til kjøreseddel må ha hatt førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje.
- Justere hjemmelen for fylkeskommunene til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knyttes til kommunegrensene.

#### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til lovforslaget med tilhørende kommentarer og høringsdokumentet av 1. oktober 2018.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streperti, viser til høringsdokumentet, hvor det fremgår at Samferdselsdepartementet i tillegg til lovendringene også foreslår endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 461 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og mindre endringer i forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

Flertallet viser til at lovendringen innebærer oppheving av behovsprøvingen ved tildeling av drosjeløyve. Flertallet vil imidlertid bemerke at det fortsatt vil være krav om løyve for persontransport med kjøretøy med inntil 9 seter. Flertallet vil videre vise til viktigheten av at lovforslaget i § 4 likestiller transport rettet mot allmenheten enten den er fysisk eller skjer via digitale plattformer. Dette tetter et viktig smutthull i gjeldene lov, som kun knyttet kravet om løyve til offentlig plass. Flertallet vil videre peke på at den som har eller søker om løyve, fortsatt må oppfylle krav til etablering, vandel og økonomi. Flertallet vil i denne sammenheng vise til gjeldende § 4 andre ledd a-c, som opprettholdes med dagens ordlyd:

«Løyve kan tildeles den som

- a) driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg,
- b) har god vandel,
- c) har tilfredsstillende økonomisk evne.»

Flertallet har merket seg at kravet til faglig kompetanse hos løyvehaver fjernes. Dette kompenseres ved at det stilles strengere krav til fører av bilen, slik det fremkommer av sammendraget her og endringene i lovforslaget § 37.

Flertallet har merket seg at deler av kravet til økonomisk evne opprettholdes. Det nærmere innholdet i kravet til økonomi reguleres imidlertid i yrkestransportforskriften § 7. Av denne grunn fremgår det ikke i loven hva som ligger i økonomikravet – kun at det gjelder en form for økonomikrav. Høringen inneholdt forslag til endringer både i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. Forslaget om fjerning av garanti var et av forslagene til endring av forskriften.

Flertallet støtter forslaget om fjerning av økonomisk garanti for løyvehaver. Flertallet kan vanskelig se gode begrunnelser for at søkere som kanskje har svak økonomi, skal fratras muligheten til å drive inntektsskapende virksomhet, så lenge de ivaretar kravene om god vandel og ikke har vesentlige utestående restanser hos det offentlige.

Flertallet har videre merket seg at departementet understreker at formålet med kravet om tilfredsstillende økonomisk evne er å sikre at løyvehaveren har tilstrekkelig ordnet økonomi til å kunne ivareta næringsvirksomheten på en tilfredsstillende måte. Flertallet legger til grunn at dette ivaretas.

Flertallet vil i likhet med departementet påpeke at det er stor forskjell på drosjemarkedet i de største by-

ene/byområdene og de mer grissgrendte delene av landet. Det er viktig at det i et system med ny drosjeregulering er muligheter for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. Enerettsmodellen gir fylkene et økt ansvar for denne delen av drosjepolitikken. Dersom det er ønskelig å sikre et visst beredskapsnivå og/eller opprettholde en viss transportstandard i den enkelte fylkeskommune, er det derfor nødvendig å sørge for at fylkeskommunene har verktøy for å sikre en viss drosjedekning. Det fremgår av loven at dette kan fylkeskommunene regulere gjennom fylkeskommunale forskrifter og inngåelse av enerettsavtaler.

Flertallet har merket seg at fylkeskommunene fortsatt kan stille miljøkrav til drosjene, men at det må knyttes til den enkelte kommune. Det er et mål at også drosjer skal tilfredsstille de til enhver tid gjeldene miljøkrav på linje med annen transport. Dette er noe som først og fremst blir initiert gjennom avgiftspolitikken.

Flertallet har merket seg at det nå innføres ti-årige drosjeløyver. Dette vil åpne for at flere nye aktører kan komme inn på markedet, noe som vil være svært positivt. Drosjeløyver kan heller ikke gå i arv etter det nye regelverket. Den som skal inneha drosjeløyve, må selv oppfylle alle de objektive kravene.

Flertallet har merket seg at det åpnes for at taksameteret kan erstattes av en annen løsning. Justervese-net har ledet en arbeidsgruppe som har kommet med et forslag som er til behandling i departementet. Det vises her til formuleringen i § 9 fjerde ledd:

«Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt, herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustningar, når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.»

Flertallet vil påpeke at det er viktig at også alternativer til taksameter ivaretar formålene med taksameter så langt det er hensiktsmessig, og har merket seg at departementet inntil videre foreslår å videreføre kravet til taksameter i yrkestransportforskriften § 48.

Flertallet vil før øvrig vise til at Oslo Economics konkluderer med at litteratur og erfaringer fra andre land i all hovedsak understøtter forslagene til endringer i den norske drosjereguleringen. Studiene Oslo Economics har gjennomgått, tyder på at det fortsatt vil være markedsgrunnlag for å drive drosjevirkosmhet på heltid, men at det trolig vil skje en dreining av tilbudet mot tidspunkter og områder der etterspørselen er høyest, og at tjenestetilbudet vil bli mer differensiert. En stor andel av drosjetransporten i dag genereres dessuten fra kontrakter med offentlige og private organisasjoner, noe som også legger til rette for å utøve drosjeyrket på heltid.

Flertallet vil peke på at det er på høy tid å modernisere lovverket knyttet til persontransport med drosje. Nye teknologiske løsninger stiller nye krav også til den-

ne næringen. Flertallet legger imidlertid vekt på at lovendringene kan ivareta målet om et tilstrekkelig tilbud i hele landet og like konkurranseregler for alle aktørene.

Flertallet viser til proposisjonen, der det gjøres rede for hvordan regjeringen vil følge opp Stortingets vedtak om alkohol i kjøretøy som driver transport mot vederlag på vei. Flertallet viser til at saken har sin bakgrunn i anmodningsvedtak nr. 582 av 2. juni 2015 om å innføre krav om installering av alkohol i alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på vei. Flertallet er opptatt av å sikre rask og smidig innføring av alkohol i de kjøretøy som blir omfattet av en regelendring, og at det derfor bør vurderes om det er behov for overgangsordninger eller statlige insentivordninger for taxibransjen i tråd med Stortingets anmodningsvedtak fra 2015. Flertallet viser til at påbudet om alkohol i dag kun gjelder for buss. Flertallet legger til grunn at alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag på veg, på sikt skal ha alkohol installert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vurderer forslaget som et knefall for Venstres politikk for å slippe til app-selskaper som Uber, Lyft, Cabify og lignende forretningsmodeller i det norske markedet. Forslaget bærer preg av manglende konsekvensutredning og at det er en markedsliberalistisk ideologi som ligger til grunn.

Disse medlemmer viser til at dagens lovgivning innebærer både driveplikt og krav om sentraltilknytning for løyvehaver. Dette innebærer blant annet at drosjesentralene har ansvar for at det er drosjer tilgjengelig hele døgnet. Et minimum «vakt-drosjer» er alltid på veien på tider med lite kunder. Sentraltilknytningen gjør det også mulig for det offentlige å forholde seg til en gruppe sjåfører som kan levere transport av både funksjonshemmede, pasienter og skoleelever når, og der, det er behov for det. Når det er mye å gjøre, er det ikke noen utfordring at alle bilene er ute, da er problemet ofte at det er mangel på drosjer ute. Det har vært en utfordringene som ny lovgivning skulle løse.

Videre viser disse medlemmer til at drosjesentralene har GPS-sporing av sine tilknyttede drosjer, som inneholder data med viktig informasjon som lagres i sentralens datasystemer. Denne informasjonen har det offentlige tilgang til ved behov. Sentralene er ofte kooperative selskap, mens andre er organisert som aksjeselskap eller eid av aktører som ikke selv er tilknyttet drosjevirkosomhet annet enn gjennom eierskap i sentralen.

Sjåførens kvalifikasjonskrav er, utenom et obligatorisk førerkort, en kjøreseddel, som er en «vandelsattest» utstedt av politiet. I tillegg er det mulig å inkludere en «kjentmannsprøve» ved tildelingen av kjøreseddelen.

Dette er blitt mindre vanlig etter hvert som GPS er tatt i bruk for å finne fram. Noen sentraler krever fortsatt avlagt kjentmannsprøve i tillegg til f.eks. språktest og/eller egne praktiske prøver.

Forslaget til ny lovgivning fjerner mye av reguleringen av drosjenæringen:

- Fjerning av antallsbegrensning og behovsprøving (frislipp)
- Fjerning av reglene for tildeling/allokering av løyver (enklere krav, bl.a. ingen krav til garantikapital)
- Fjerning av tilknytningsplikt til sentral (innebærer ingen driveplikt/vaktkjøring)
- Fjerning av krav til foretaksform (innebærer redusert krav til løyvehaver)
- Fjerning av taksameter om noe tid (utvalgsarbeid ferdig, som anbefaler løsning)

Disse medlemmer mener at regjeringen helt klart har lagt til rette for at markedet skal regulere seg selv, gjennom at konkurransen skal føre til både billigere og bedre drosjetilbud ved oppheving av antallsbegrensningen. Det er riktignok innført en såkalt «enerettsmodell» i kommuner med mindre enn 20 000 innbyggere og som har mindre enn 80 innbyggere pr kvadratkilometer. Disse medlemmer stiller store spørsmål ved hvordan denne modellen vil fungere når det ikke ligger såkalt kontraktskjøring obligatorisk knyttet til denne.

Disse medlemmer mener at forslaget betyr at Norge, som et av få land, gjør app-baserte selskaper som f.eks. Uber, Lyft og Cabify fullt tilgjengelige i vårt marked. Når det ikke stilles krav til uniformering ut over et 40 mm høyt løyvenummer, med mulig fjerning av taksameter om kort tid, reduserte krav til løyvehaver og ingen driveplikt eller kjøreplikt, tyder alt på at dette vil gå fra å være en regulert næring med mange fast ansatte og organiserte løyvehavere til en næring uten fast ansatte og med store utfordringer for de offentlige kontrollørene. Norsk Øko-Forum (NØF), som har medlemmer fra ansatte i politi, påtalemyndighet, skatteetaten, skatteoppkreverne, tolletaten, Nav, andre kontrollatater, bank, forsikring, revisjonsselskaper med flere, advarer sterkt mot denne utviklingen. De uttaler:

«Den foreslåtte liberaliseringen vil i stor grad reversere og sette næringen tilbake der de var med en svart og ukontrollerbar bransje. Det store omfanget av svart kjøring hos Uber-sjåførene er alene et bevis på at det er et stort arbeid og atskillige ressurser fra skattemyndigheter, politi og NAV som i så fall må brukes i bransjen for å få risikoen tilbake til dagens standard, dersom foreliggende forslag blir besluttet.»

Arbeidsgiveransvar, regnskapsførsel, momsinnberetning og mange andre utfordringer gjør at de frykter at vi går tilbake den situasjonen vi hadde i Oslo på 90-tallet, da det florerer med brudd på skatt og moms blant

løyvehaverne. Det er i det hele tatt mange negative uttalelser som er kommet inn i høringen. En samlet fagbevegelse er sterkt kritisk til forslaget.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener taxi fortsatt skal være en del av det samlede kollektivtransporttilbudet med geografisk dekning over hele landet og med rammevilkår som kan gi forutsigbarhet og stabilitet for taxinæringa. Disse medlemmer mener offentlig regulering av løyver, strenge kvalitets-, sikkerhets- og miljøkrav samt regulering av takster gjør tjenesten transparent, trygg og profesjonell. Disse medlemmer viser til at det i 2014 var registrert 8 379 drosjeløyver i Norge. Samlet omsatte disse for 8,8 mrd. kroner, noe som igjen ga det offentlige inntekter på om lag 2,65 mrd. kroner. Disse medlemmer konstaterer at lovendringen medfører økte kostnader for fylkeskommunene, spesielt i fylker med spredt bosetting og mange potensielle enerettskommuner. I tillegg kommer økt administrativ ressursbruk til utredning av enerett, utlysning av innkjøp i henhold til eneretten, innarbeiding av pasienttransport og utskilling og anbudsutsetting av små transportoppdrag. Disse medlemmer viser til flere avgiftsøkninger som har rammet taxinæringa negativt. Det gjelder økt mva. på persontransport og økt drivstoffavgift. Disse medlemmer ønsker en stortingsmelding som omhandler taxiens rolle som kollektivtilbud, kjøreplikten, arbeidsmiljø, løyveordningen, kompetansekrav og prisregulering.

Disse medlemmer viser til at dagens regjering har økt merverdiavgiften på persontransport fra 8 pst. til 10 pst. i 2016 og til 12 pst. i 2018. I Granavolden-plattformen varslet regjeringa en samordning av merverdiavgiftssatsene, og dette kunne vanskelig bety annet enn en økning av avgiftene på persontransporten. En ekspertgruppe ledet av Vibeke Hammer Madsen anbefaler nå en avgiftsøkning på merverdiavgift på persontransport til 23–25 pst. Anbefalingen ble lagt fram 15. mai 2019.

Disse medlemmer viser til at avgiftsøkningen ser ut til å bli i det øverste sjiktet, og næringer som allerede er hardt presset, som for eksempel taxinæringa, får enda vanskeligere vilkår. I tillegg økte regjeringa avgiftene på tyngre personbiler, slike som taxinæringa bruker for å kunne kjøre rullestolbrukere, ekstremt mye under siste budsjettbehandling. For å vise hvilken betydning avgiftsøkningen har for eksempelvis en taxieier i en distriktskommune i Trøndelag som trenger biler som kan ta seg fram på vinterføre, viser disse medlemmer til følgende sitat fra taxieieren i et brev til Senterpartiet:

«Når vi skal bytte ut 4 stasjonsvogner med 4x4 og en Sprinter 9 seter personbil kan det komme til å koste oss ca. 650.000 kr ekstra fra 1 januar 2019, dette er penger vi

aldri klarer å tjene inn ettersom vi allerede blir presset hardt på anbud.»

Disse medlemmer viser til at statsminister Erna Solberg har sagt at regjeringa har økt dieselaavgiften mer på ett år enn de rødgrønne har gjort på åtte år, og også dette er kostnadsdrivende for persontransportnæringene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at tiltakene som regjeringa foreslår, føyer seg inn i en rekke av tiltak for liberalisering og privatisering, der markedsmekanismene skal få råde mest mulig fritt, uten viktig offentlig styring – også innen viktige samfunnsområder som infrastruktur. Man ser det innen jernbanedrift, ny postlov og annet. Grepene som nå foreslås, med fjerning av behovsprøving av antall løyver, fjerning av plikt til å være knyttet til en sentral, oppheving av krav til fagkompetanse for løyvehaver, oppheving av garantikrav til løyvehaver, mindre krav til merking av drosjene, oppheving av krav til kjentmannsprøve med mer, er slik disse medlemmer ser det, i praksis et frislipp for en mengde useriøse aktører i drosjenæringa.

Disse medlemmer mener at disse grepene og fjerning av målet om drosjekjøring som hovedervert (heltidsstillinger) uvegerlig fører oss mot et løsarbeider-samfunn – også innen denne næringa. En mengde drosjer vil flyte rundt i storbyene når det er penger å tjene. Endringene vil i stor grad føre til overetablering i byene og en mer uoversiktlig næring som i tillegg blir vanskeligere å kontrollere når det gjelder med tanke på beskatning.

Disse medlemmer vil gå imot å oppheve behovsprøving og kjøreplikt. Det vises til at Norsk transportarbeiderforbund, Yrkestrafikkforbundet og LO advarer på det sterkeste mot disse forslagene.

Disse medlemmer vil peke på at Norges Taxi-forbund mener at dagens ordning med behovsprøvd drosjeløyver er den mest egnede måten å regulere drosjenæringa på. Dersom behovsprøvinga av drosjeløyver bortfaller, er Norges Taxiforbund tydelig på at det er svært viktig med andre tiltak som regulerer næringa, for å sikre at kvaliteten på drosjetjenestene som skal leveres i framtida, er minst like høy som i dag.

Disse medlemmer er av den mening at hele lovforslaget bærer preg av store mangler. Det dreier seg om manglende konsekvensanalyser for næringa og for alle brukerne av drosjer i dag. Regelrådet peker på viktige poeng i sin høringsuttalelse:

«Regelrådet mener at forslagene om å oppheve behovsprøving, driveplikt og krav om hovedervert, er så omfattende at de kan føre til en drastisk og vidstrakt omlegging av drosjemarkedet. Virkningene av en slik deregulering er etter Regelrådets vurdering mangelfullt

utredet sett i forhold til hvor omfattende forslaget er. Regelrådet mener at virkningene for næringslivet, både den eksisterende drosjenæring, nye aktører til drosjebransjen og annet næringsliv som bruker drosjetjenester, er for lite drøftet. Dette er en svakhet ved utredningen. Regelrådet mener internasjonale erfaringer med deregulering av drosjemarkedet burde vært belyst i høringsnotatet. Videre kunndepartementet ha drøftet om en mer gradvis og erfaringsbasert omlegging av drosjereguleringen hadde vært hensiktsmessig.»

Disse medlemmer mener at regjeringen i svært liten grad har tatt hensyn til og besvart høringsuttalelser fra svært viktige og tunge aktører.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremsette følgende forslag:

«Regjeringens forslag til endringer i yrkestransportloven sendes i sin helhet tilbake til regjeringen.»

«Stortinget ber regjeringen fremme en stortingsmelding om drosjenæringen som i langt større grad enn Prop. 70L (2018–2019) tar hensyn til de tunge, kritiske høringsuttalelsene i komitéhøringen til denne, ikke minst uttalelsene fra næringen selv og distriktene. Stortingsmeldingen må ta hensyn til at drosje fortsatt skal være en del av det samlede kollektivtransporttilbudet med geografisk dekning over hele landet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er enige med taxiorganisasjonene i Oslo når de i sin fellesuttalelse benekter at de foreslåtte endringene må gjøres fordi dagens drosjeregulering bryter EØS-regelverket. Disse medlemmer mener både behovsprøvingen (antallsbegrensningen) og sentraltilknytningsplikten ser ut til å være innenfor Norges EØS-rettslige handlingsrom.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at til forskjell fra storbykommunene i Norge, er taxiprisene i eksempelvis Spania, Tyskland og Danmark regulert av myndighetene og ikke av næringen. Denne reguleringen forsvarete regulering av antallet drosjer. Alt tyder på at det er den særnorske kombinasjonen av fri prissetting for tilbyderne og begrensning av antallet tilbydere som er i strid med EØS/EU-avtalen, logisk nok.

Også Regelrådet påpeker svakhetene rundt vurderingen av EØS-spørsmålet i sin høringsuttalelse:

«Departementet har heller ikke sett på alternative tiltak som kan iverksettes for å sikre at drosjereguleringen ikke er i strid med EØS-avtalens regler om fri etableringsrett.»

Disse medlemmer mener at EØS-spørsmålet, som er et viktig premiss for alle lovendringene, ikke er

svart ut skikkelig i proposisjonen. Spesielt kritikkverdig er det at taxinæringens fellesuttalelse om dette ikke ble kommentert mer inngående av departementet. Den gjennomgikk i høringsuttalelsen nøye hvorfor både behovsprøvingen og sentraltilknytningsplikten oppfyller vilkårene for «lovlige restriksjoner».

Disse medlemmer mener at en ved å adoptere systemer som i Tyskland, Italia, Belgia eller Danmark, der prisene er regulert av myndighetene, vil kunne opprettholde både antallsbegrensningen av løyver og kravet til sentraltilknytning. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde behovsprøving av løyver og driveplikt slik det er i dag.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til rammer for prisreguleringer/maksimalpriser lignende det andre europeiske land har innført.»

Disse medlemmer er sterkt i tvil om prisene vil gå ned i byene med det foreslåtte prisslippet. I flere land der dette er gjennomført, har prisene steget betydelig. Dette kan trolig forklares ved at flere aktører gir færre turer, som igjen må kompenseres med høyere priser. Dette er en næring der vanlige konkurranseprinsipper ikke gjelder. Disse medlemmer vil vise til Forbrukerrådets uttalelse, der det står:

«Samtidig viser forskning og erfaringer fra land der behovsprøvingen er opphevet, at et frislipp i antall løyver gir en risiko for overetablering, økte priser i enkeltkundemarked, lavere kvalitet på tjenestene og sentralisering av tjenesten geografisk og med hensyn til konsentrasjon av taxitilbud på visse tider av døgnet.»

Disse medlemmer vil også legge vekt på at lønns- og arbeidsvilkårene blant drosjesjåførene høyst sannsynlig vil bli dårligere ved frislippet, og vil vise til TØI-rapport 1698/2019 utarbeidet for taxinæringen i Oslo, der det står:

«Lønns- og arbeidsforholdene forventes å blir forverret, særlig for sjåfører og løyvehavere som ikke kjører på kontrakter for det offentlige og private, hvor en kan anta at kriterier for lønns- og arbeidsforhold kan inngå i konkurransegrunnlaget.»

Disse medlemmer mener at distriktene vil miste viktige drosjetilbud med forslagene i proposisjonen. Forslaget om enerett må betraktes som et «plaster på såret» som overhodet ikke kan svare på distriktenes behov eller gi samme tilbud som behovsprøving av løyve og kjøreplikt i dag gir.

Disse medlemmer vil peke på at verken fylkene, helseforetak eller næringen synes å ha noen tro på at enerettsmodellen vil bli brukt i stor utstrekning. Det er verdiløst for en løyvehaver å få enerett i et område uten

et gatemarked, dersom han ikke har mulighet for å ta f.eks. pasientreiser. Det kan ikke fylkeskommunen gjøre noe med, for det er det helseforetakene som styrer.

Disse medlemmer mener at all offentlig drosjetransport (skolekjøring, TT-kjøring, pasientkjøring) burde vært samordnet. Hvordan dette skal administreres og iverksettes, bør utredes, uavhengig av vedtak i denne saken.

På denne bakgrunnen fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å utrede alternativer som sikrer bedre utnyttelse av offentlig bestilling av drosjetransport for kjøring av pasienter, skoleelever og TT-kjøring osv., og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Disse medlemmer vil påpeke at frislippet i antall drosjer vil føre til en opphopning av drosjer i sentrale strøk. Her vil det myldre av «friåkare» som siger rundt i bybildet i alle slags utgaver, og det vil skape stor usikkerhet hos kundene om hvilket selskap som står bak og hvilken sjåfør som kjører.

Disse medlemmer vil også peke på at allerede nå er det rundt en firedel kvinner som føler seg utrygge under en drosjetur (Forbrukerrådet 2015). Etter frislippet vil utryggheten øke betydelig, spesielt i gatemarkedet, dette fordi den reisende ikke kjenner verken selskapet eller sjåførens tilhørighet. Dette vil forsterkes ved at kravet til merking av drosjene reduseres.

Disse medlemmer vil også vise til at Norges Blindforbund, Norges Handikapforbund og Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner mener at oppheving av krav om hovedervert og lemping av tildelingskriteriene vil medvirke til at fagkompetansen langsomt forsvinner og blir borte. De er bekymret for at dette kan gå ut over service og sikkerhet for passasjerene.

Disse medlemmer viser til at departementet har foreslått å videreføre taksameterplikten midlertidig (etter sterk kritikk av signalene om ikke å kreve det), men en arbeidsgruppe som ble nedsatt av departementet anbefaler nå digitale løsninger som ikke er knyttet til montering av utstyr i bilen, selv om dette gir et dårligere redskap for skattekontroll enn taksameter eller digitalt utstyr montert i bilen (ifølge utvalget selv).

Disse medlemmer vil i tillegg vise vi til at arbeidsgruppa uttrykker tvil om hvorvidt den foreslåtte alternative løsningen til taksameter vil stå seg med hensyn til EUs måleinstrumentdirektiv (MID). Dette er også bakgrunnen for at arbeidsgruppa foreslår å beholde dagens taksameter som alternativ, slik at en har dette regelverket «i bakhånd».

Disse medlemmer mener at slike spørsmål burde vært avklart i proposisjonen. For å sikre et best

mulig system for offentlig kontroll av næringen, fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen enten opprettholde kravet til taksameter eller innføre tekniske systemer som gir minst like gode muligheter for innsyn og kontroll fra offentlige myndigheter som taksameteret gir.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Regjeringens forslag til endringer i yrkestransportloven sendes i sin helhet tilbake til regjeringen.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme en stortingsmelding om drosjenæringen som i langt større grad enn Prop. 70L (2018–2019) tar hensyn til de tunge, kritiske høringsuttalelsene i komitéhøringen til denne, ikke minst uttalelsene fra næringen selv og distriktene. Stortingsmeldingen må ta hensyn til at drosje fortsatt skal være en del av det samlede kollektivtransporttilbudet med geografisk dekning over hele landet.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen opprettholde behovsprøving av løyver og driveplikt slik det er i dag.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til rammer for prisreguleringer/maksimalpriser lignende det andre europeiske land har innført.

#### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen om å utrede alternativer som sikrer bedre utnyttelse av offentlig bestilling av drosjetransport for kjøring av pasienter, skoleelever og TT-kjøring osv., og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

#### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen enten opprettholde kravet til taksameter eller innføre tekniske systemer som gir minst like gode muligheter for innsyn og kontroll fra offentlige myndigheter som taksameteret gir.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

## vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)

## I

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

§ 4 første ledd skal lyde:

(1) 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 offentlig plass *eller via digitale plattformer*.

§ 9 skal lyde:

§ 9. *Løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute*

(1) 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 c gjeld* tilsvarande.

(2) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring *innanfor ein kommune* skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslipp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslipp.

(3) *Den som har løyve etter denne føresegna, skal loggføre kvar drosjetur med start og slutt punkt med ein modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) til løpande registrering og logging av den geografiske posisjonen til drosja. Opplysningane skal lagrast i 60 dagar. Departementet kan gje nærare reglar om loggføring i forskrift.*

(4) Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt, *herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustningar*, når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.

Ny § 9 a skal lyde:

§ 9 a. *Einerettar for drosjetransport*

(1) Fylkeskommunen kan tildele einerett eller godtgjersle til ein eller fleire løyvehavarar for å tilby drosjetenester innanfor ein eller fleire kommunar. Grensene for eit einerettsområde følger kommunegrensene. Fylkeskommunane fastset avgjerda om bruk av einerett i forskrift.

(2) Fylkeskommunen kan berre tildele einerett i kommunar der det er nødvendig.

(3) Departementet fastset ut frå innbyggjartal og innbyggjartettleik i forskrift dei kommunane det kan tildelast einerett i.

(4) *Ved tildeling av einerett skal det nyttast konkurranse så langt det følger av lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i lova. Einerett kan tildelast for ein periode på inntil fem år.*

(5) *Ein drosjeløyvehavar som har einerett, kan utføre oppdrag frå einerettsområdet til ein kvar stad i eller utanfor einerettsområdet.*

(6) *Drosjeløyvehavarar som ikkje har einerett, kan ikkje utføre drosjetransport innanfor kommunar der fylkeskommunen har tildelt einerett.*

(7) *Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan transportere passasjerar inn i einerettsområdet. Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan òg transportere passasjerar frå eit einerettsområde til ein stad utanfor einerettsområdet dersom transporten er bestilt på førehand.*

(8) *Fylkeskommunen kan i einskildvedtak eller forskrift gje andre drosjeløyvehavarar enn einerettshavaren løyve til køyring i einerettsområdet.*

(9) *Departementet kan i forskrift fastsetje nærare reglar for einerettar.*

§ 27 første ledd skal lyde:

(1) Løyve etter §§ 4, 5 og 9 gjeld i ti år.

§ 27 andre ledd oppheves. Nåværende tredje og fjerde ledd blir annet og tredje ledd.

§ 31 første ledd bokstav b skal lyde:

b) avvikling av løyveeksamen, *førareksamen* og utferding av kompetansebevis.

§ 37 a første ledd skal lyde:

Førar av *drosje, turvogn og rutevogn* må under persontransport mot vederlag ha kjøresetel i tillegg til førarkort.

§ 37 b første ledd skal lyde:

Søknad om kjøresetel skal gjerast på fastsett blankett. *Leggattest og bevis for tilstrekkeleg fagleg kompetanse* skal leggast ved søknad om kjøresetel og søknad om fornying av kjøresetel. *Bevis for tilstrekkeleg fagleg kompetanse etter første punktum gjeld ikkje ved fornying av kjøresetel utferda før 1. juli 2020. Dersom fornying av kjøresetel utferda før 1. juli 2020 ikkje skjer innan eit år etter at den gamle kjøresetelen går ut, må søknaden om ny kjøresetel leggast ved bevis for fagkompetanse for førar.*

§ 37 b andre ledd første punktum oppheves.

§ 37 c første ledd skal lyde:

Den som skal få kjøresetel, må vere fylt 20 år, ha slik vandel at politiet ikkje finn vedkommande uskikka til å virke som førar og oppfylle dei same krava til helse som for førarkort klasse D og DE. Førar av *drosje* må i tillegg ha

*tilstrekkeleg fagleg kompetanse og ha hatt førarkort klasse B utan avbrot i minst to år.*

§ 37 c fjerde ledd oppheves.

§ 37 f første ledd skal lyde:

Politimeisteren eller den han gir myndigheit, kan treffe vedtak om å kalle retten til å føre motorvogn ved persontransport mot vederlag tilbake, dersom vedkommande *ikkje lenger fyller krava etter § 37 c.*

§ 40 a første ledd skal lyde:

(1) Den som med vilje eller aktløyse bryt § 38, kan påleggjast lovbrotsgebyr. *Den øvre grensa for eit slikt gebyr er kr 5 000.* Når slikt lovbrotsgebyr er gjort av nokon som har handla på vegne av eit føretak, kan lovbrotsgebyr påleggjast føretaket. Dette gjeld sjølv om lovbrotsgebyr

ikkje kan bli pålagd nokon einskild person. Med føretak er her meint selskap, enkeltmannsføretak, stifting, foreining eller anna samanslutning, bu eller offentleg verksemd. Lovbrotsgebyr kan påleggjast av tenestemann frå politiet og Statens vegvesen, eller av annan offentleg tenestemann som departementet har gjeve rett til å føre kontroll etter denne lova.

## II

1. Lova trer i kraft 1. juli 2020, med unnatak av §§ 4 første ledd og 40 a første ledd, som trer i kraft 1. juli 2019.
2. Drosjeløyve som er gyldige på det tidspunktet denne lova trer i kraft, gjeld fram til 1. juli 2030 så lenge drosjeløyvehavar oppfyller dei krava som til ei kvar tid gjeld for å ha drosjeløyve.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2019

**Helge Orten**

leder

**Nils Aage Jegstad**

ordfører