

HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

## MØTEINNKALLING

**Utval:** Formannskapet  
**Møtestad:** Formannskapssalen Herøy rådhus  
**Dato:** 06.12.2018  
**Tid:** 13:00

Melding om forfall til tlf. 70081300.

Forfall til møte i kommunale organ skal vere gyldig i hht. Lov om kommuner og fylkeskommuner § 40, nr. 1.

Varamedlemer som får tilsendt sakliste, skal ikkje møte utan nærare innkalling.

---

Fosnavåg, 28.11.18

Arnulf Goksøyr  
ordfører

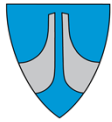
## **SAKLISTE:**

Saksnr	Innhold
PS 230/18	Godkjenning av innkalling og sakliste
PS 231/18	Protokoll frå førre møte
PS 232/18	Endring av vedtektene for Søre Sunnmøre IKT-samarbeid (SSIKT)-låneopptak.
PS 233/18	Låneopptak i 2018 og for perioden 2012-2017 for SSIKT.
PS 234/18	Kommunestyre- og fylkestingsvalet 2019 - Fastsetjing av valdag.
PS 235/18	Høyring om endring i drosjereguleringa - oppheving av behovsprøvinga m.v.



**PS 230/18 Godkjenning av innkalling og sakliste**

**PS 231/18 Protokoll frå førre møte**



Rådmannen

## SAKSFRAMLEGG

---

Sakshandsamar:	OJK	Arkivsaknr:	2013/407
		Arkiv:	026

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
232/18	Formannskapet	06.12.2018
	Kommunestyret	06.12.2018

### ENDRING AV VEDTEKTENE FOR SØRE SUNNMØRE IKT-SAMARBEID (SSIKT)-LÅNEOPPTAK.

#### Tilråding:

Søre Sunnmøre IKT-samarbeid (SSIKT) sine vedtekter § 13 får punkt 3 og skal lyde (endringa er merka):

«3. Selskapet kan ta opp lån for å finansiere investeringar knytt til drifta av selskapet. Låneopptak skal basere seg på vedteke budsjett i styret. Maksimalt låneopptak i selskapet er kr 60.000.000. Låneopptaket skal godkjennast i kommunestyret til alle deltakarkommunane.

Herøy kommune føreset at alle kostnadar til renter og avdrag frå investeringane skal fordelast etter den til ei kvar tid gjeldande kostnadsnøkkel.

Særutskrift:

- SSIKT v/Guttorm Rimstad
- Økonomi

## **Vedlegg:**

- Vedtektene for SSIKT med endringer.

### **Samandrag av saka:**

Konsekvensen av endringa av vedtektene vert at eigarkommunane må yte eit tilskot per år inn til SSIKT for å dekke renter og avdrag. Desse kostnadane må belastast driftsbudsjettet, på same måte som finansieringar til felles investeringar via SSIKT ville bli belasta drifta.

### **Saksopplysningar:**

Selskapet sine vedtekter tilseier at selskapet ikkje skal eige driftsmidlane som vert nytta for å yte IKT- tenester til eigarkommunane. Selskapet kjøper inn på vegne av kommunane, men kan ikkje krevje momskompensasjon då selskapet ikkje eig driftsmidla. Summen vert fordelt og fakturert ut brutto til kommunane, med utgangspunkt i vedteken fordelingsnøkkel, og kommunane må sjølv krevje momskompensasjon og gjere vurderingar i samsvar med rekneskapshandteringar. Dette gjev oss ein del utfordringar:

- Vidare fakturering må skje i påfølgande periode, slik at fristen for å samle og vidarefakturere er knapp
- fakturering frå SSIKT til kommunane må gjerast seks gonger i året
- ekstraarbeid både for SSIKT, kommunane og revisor, då momskompensasjon må krevjast av kvar kommune, med utgangspunkt i fordelingsnøkkelen
- SSIKT kan få problem med likviditeten og må nytte kassakreditt for å forskottere investeringane til kommunane. Dette er størst fare for på slutten av året
- P.g.a. regelverket er det berre investeringar over Kr. 100.000.- som kan aktiverast i kommunane. For å sikre at alle kommunane får føre det som investering, må totalsummen for eit prosjekt via SSIKT overstige kr 1.100.000, (p.g.a. fordelingsnøkkelen). Om kommunen sin del vert under Kr. 100.000.- må det belastast driftsrekneskapen
- P.g.a. fordelingsnøkkelen vil det slå ut forskjellig kor stor fellesinvesteringa må vere før dei kan aktivere den i eigen kommune

Med utgangspunkt i desse utfordringane er det ønskeleg med ei endring i vedtektene slik at SSIKT kan ta opp lån og aktivere investeringane direkte i eige selskap. SSIKT får ta opp lån i KLP Banken til same vilkår som kommunane (svar frå KLP Banken):

«Bekrefter at Søre Sunnmøre IKT kan få lån i KLP Banken AS til samme vilkår som kommuner. Dette forutsetter kommunestyrevedtak om at lånerammene til SSIKT er vedtatt igjennom budsjettet til kommunene. I tillegg bør låneopptaket være forankret i selskapsavtalen, det bør være omtalt i avtalen at det er på denne måten selskapet skal finansiere seg på.»

Konsekvensen av omlegging/endringa av vedtekter vert at eigarkommunane må då yte eitt tilskot pr. år inn til SSIKT for å dekke renter og avdrag. Desse kostnadane må belastast driftsbudsjettet, på same måte som finansieringar til felles investeringar via SSIKT ville bli belasta drifta.

Det må påpeikast at denne omlegginga ikkje gjev noko auka lånekostnadar for kommunane, men låneopptaka vert samla i SSIKT og ikkje fordelt utover kommunane, slik det er med dagens løysing.

**Vurdering og konklusjon:**

Rådmannen vil tilrå at vedtektene blir endra, slik at kommunane yter tilskott til finansiering av låneopptak til SSIKT og ikkje sjølve tek opp lån.

**Økonomiske konsekvensar:**

Endring av vedtekter fører til at kommunane blir fakturert for «leige» av investeringar gjennomført i SSIKT, fordelt etter vedteken fordelingsnøkkel, tilsvarande dekking av renter og avdrag på investeringane. Kostnaden som vert utrekna og fakturert til kommunane vert litt høgare enn tilsvarande utrekning av renter og avdrag i kommunerekneskapen som følgje av kommunane sin måte å rekne ut minimumsavdrag på.

Rentekostnaden vert den same, men den årlege avdragsbelastninga i SSIKT vert høgare inntil eigendelen er nedskriven i forhold til i kommunerekneskapen. Der vert avdragsbelastninga forskyvd og varer lengre, som ein konsekvens av minimumsavdragsmodellen, men den totale avdragsbelastninga over tid vert den same.

Herøy kommune føreset at alle kostnadar til renter og avdrag frå investeringane skal fordelast etter den til ei kvar tid gjeldande kostnadsnøkkel.

Fosnavåg, 14.11.2018

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann

# **VEDTEKTER FOR SØRE SUNNMØRE IKT**

## **§ 1 HEIMEL, SKIPING MED MEIR**

1. Disse vedtektene er fastsette med heimel i kommunelova § 27 nr. 2.
2. IKT-tenesta på Søre Sunnmøre (SSIKT) er eit interkommunalt samarbeid mellom kommunane Hareid, Herøy, Sande, Ulstein, Vanylven, Volda og Ørsta eller dei av kommunane som har signert vedtektene.
3. Samarbeidet er underlagt kommunelova, desse vedtektene og avtaleverket til samarbeidet.

## **§ 2 RETTSLEG STATUS**

1. SSIKT er eit eige rettssubjekt.

## **§ 3 FØREMÅL**

1. SSIKT skal gjennom målretta bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi fremje utvikling av tenesteproduksjon, innbyggjardeltaking og administrative tenester i deltakarkommunane.
2. SSIKT skal ta vare på oppgåvene til deltakarkommunane knytte til drift, service og utvikling av informasjons- og kommunikasjonsteknologi.
3. SSIKT kan også ta slike oppgåver for andre enn deltakarkommunane, innanfor dei rammene styret fastsett.
4. SSIKT skal driftast innanfor fastsette økonomiske ramme. Eit eventuelt meir- og mindreforbruk skal vidareførast til neste driftsår ved budsjettregulering.

## **§ 4 ORGANISERING**

1. SSIKT skal ha eit eige styre, som skal ha det administrative og organisatoriske ansvaret for drifta av samarbeidet.
2. Det skal opprettast ei strategigruppe som skal vere koordinerande organ for deltakarkommunane.



3. SSIKT skal ha ein dagleg leiar med administrativt og fagleg ansvar for drifta av samarbeidet.

## **§ 5 STYRET**

1. Styret skal bestå av eitt medlem frå kvar av deltakarkommunane. Styremedlem frå den enkelte kommunen skal vere rådmannen eller den rådmannen utpeikar.
2. Styret konstituerer seg sjølv. Styreleiar innkallar til møte så ofte han finn det naudsynt eller når minst to medlemmer krev det, likevel slik at det vert halde minst to møte i løpet av året. Det skal utarbeidast protokoll frå møta.
3. Styret er vedtaksført når minst 2/3 av styremedlemene er til stades. Vedtak vert gjort med simpelt fleirtal med mindre anna er fastsett i desse vedtektene. Ved stemmelikskap tel stemma til leiar dobbelt.
4. Ved vedtak i styret har kvar styremedlem éi stemme.

## **§ 6 OPPGÅVENE TIL STYRET**

1. Styret leier ut frå kommunelova, desse vedtektene og avtaleverket som regulerer samarbeidet.
2. Styret har ansvar for overordna organisering av samarbeidet. Styret tilset dagleg leiar og fastset nærare retningslinjer for denne. Vedtak om avskjed eller oppseiing skal handsamast av styret før det vert gjennomført.
3. Styret fremjar innspel til økonomiplan og årsbudsjett for samarbeidet som grunnlag for budsjettarbeidet i deltakarkommunane. Når det enkelte kommunestyret har vedteke økonomiplanen til kommunen og årsbudsjettet, vedtek styret sjølv årsbudsjettet og årsplan for verksemda.
4. Styret skal sjå til at rekneskapen til SSIKT vert ført på tilfredsstillande måte. Styret utarbeider årsmelding. Vedteken økonomiplan, verksemdplan, rekneskap og årsmelding vert sende deltakarkommunane til orientering.
5. Styret tilset og kan delegere mynde til dagleg leiar.

6. Styret har ansvar for at SSIKT har tilstrekkelege ressursar til å utføre pålagde og planlagde oppgåver. Styret skal sjå til at deltakarkommunane oppfyller sine avtalemessige og andre forpliktingar overfor SSIKT.
7. Styret vedtek budsjett- og økonomiplan som skal behandlast i kommunane.
8. Styret har mynde til å ta opp kassakreditt på inntil kr 5.000.000 til forskotering av drift og investering.

## **§ 7 STRATEGIGRUPPA**

1. Strategigruppa skal bestå av like mange representantar som det til ei kvar tid er deltakarkommunar. Representantane skal ha strategi- og bestillarkompetanse frå den enkelte deltakarkommune. Strategigruppa konstituerer seg sjølv.
2. Dagleg leiar har møte- og talerett i strategigruppa og ansvar for at sekretærfunksjonen vert teke i vare.
3. Strategigruppa møtast så ofte leiar av strategigruppa finn det naudsynt eller når to representantar krev det og i alle fall minst annankvar månad.
4. Det skal skrivast referat frå møta som vert lagt fram for styret som referatsaker.
5. Dagleg leiar orienterer styret dersom avgjerder frå strategigruppa ikkje vert tekne til følge av SSIKT.

## **§ 8 OPPGÅVENE TIL STRATEGIGRUPPA**

1. Strategigruppa skal sikre koordinering mellom deltakarkommunane og vere bindeledd mellom deltakarkommunane og SSIKT.
2. Strategigruppa tek strategiske avgjerder innanfor gjeldande budsjetttramme.
3. Strategigruppa tek strategiske val for innspel til økonomiplan og budsjett. Til budsjettforslaga skal det setjast mål for forventna effektiviseringseffekt, kvalitetseffekt, brukartilfredsheit og i høve medarbeidarane. Dagleg leiar tek innspela med i budsjettarbeidet.
4. Nærare oppgåver vert bestemt av SSIKT sitt styre i eigen instruks.

## **§ 9 DAGLEG LEIAR**

1. Dagleg leiar har det faglege, økonomiske og administrative ansvaret for drifta av samarbeidet.
2. Dagleg leiar skal leggje fram innstilling til drifts- og investeringsbudsjett før 1. september kvart år.
3. Dagleg leiar er underlagd styret og har møte- og talerett i styremøta.
4. Dagleg leiar kan definere utskiftingstakt for klient- og nettverksutstyr i medlemskommunane for å ivareta naudsynt oppetid hjå brukarane.

## **§ 10 TILSETTE I SSIKT**

1. Dagleg leiar er ansvarleg for tilsettingar i SSIKT, og tek elles i vare dei funksjonane som følgjer av arbeidsgjevaransvaret.
2. SSIKT har sjølv arbeidsgjevaransvaret for alle arbeidstakarane som er knytte til SSIKT.
3. Avklaring i høve personalet som ved oppstart er tilsett i dei kommunane som har signert avtalen vert gjort etter regelverket om verksemdsoverdraging, jf Arbeidsmiljøloven kapittel 16.
4. Leiar i SSIKT kan avtale andre organisatoriske bindangar knytte til prosjekt eller deltidsengasjement.

## **§ 11 MØTE OG TALERETT FOR ORDFØRAR**

1. Ordførar i dei deltakande kommunane har møte- og talerett i styremøta, jfr. kommuneloven § 9 nr. 4.

## **§ 12 TILVISING OG REVISJON**

1. Dagleg leiar tilviser utgiftene til SSIKT, med unntak av utgifter som omhandlar dagleg leiar. Slike utgifter vert tilvist av styreleiar.

2. Styret inngår avtale med Søre Sunnmøre kommunerevisjon om revisjon av rekneskapen til SSIKT.

### § 13 ØKONOMISK ANSVAR OG EIGARSKAP I FORMUESGODE

1. Deltakarane heftar for plikter til samarbeid etter følgjande prosentvise fordelingsnøkkel (per 1. januar 2016): (data frå Q4 2016)

Kommune:	Folketal	Fastdel:	Folketal:	Totalt:
Ørsta	10774	4 %	16 %	20 %
Volda	9102	4 %	13 %	17 %
Herøy	8957	4 %	13 %	17 %
Ulstein	8457	4 %	13 %	17%
Hareid	5185	4 %	8 %	11 %
Vanylven	3203	4 %	5 %	9 %
Sande	2540	4 %	4 %	8 %

Fordelingsnøkkel under «folketalsdel» vert justert når folketalet i ein eller fleire kommunar endrar seg med meir enn 5 %. Utgangspunktet for vurderinga er 1. januar kvart år. Ei slik endring, samt påfølgjande endring av dette punktet i vedtektene, kan gjerast av styret, jfr. § 15 punkt 1. Overgangen frå noverande fordelingsnøkkel (fastdel/folketal - 50%/50%) til fordelingsnøkkel (fastdel/folketal - 30%/70%) skjer gradvis over to år (frå 2018). Dette betyr for 2019 fastdel/folketal – 40%/60%.

2. Dei verdiane den enkelte kommunen tek inn i samarbeidet i samband med stiftinga, skal reknast som eigedomen til denne kommunen inntil dei er nedskrivne.
3. **Selskapet kan ta opp lån for å finansiere investeringar knytt til drifta av selskapet. Låneopptak skal basere seg på vedtekte budsjett i styret. Maksimalt låneopptak i selskapet er kr 60.000.000. Låneopptaket skal godkjennast i kommunestyret til alle deltakarkommunane**

### § 14 SAMARBEIDET OG PLIKTANE

1. SSIKT utfører oppgåver og leverer teneste til deltakarkommunane etter retningsliner fastsett av styret. Nærare innhald, kvalitet og pris for løpande tenesteR skal fastsetjast av styret i Tenesteleveringsavtale (TLA). Retningslinjer og TLA inngår, etter vedtaka i styret, som del av avtaleverket til samarbeidet etter § 1.
2. På grunnlag av godkjent budsjett, betalar deltakarkommunane årleg inn sin del av SSIKT sine investerings-, løns- og driftsutgifter. 75% av innbetalingane skjer 1. januar og 25% den 1. juli kvart år.

## **§ 15 VEDTEKTSMYNDE OG ENDRINGAR AV VEDTEKTENE**

1. Vedtektsendringar skal godkjennast av kommunestyret i kvar av deltakarkommunane. Det vert kravd likelydande vedtak i alle kommunane. Forslag til endringar av vedtektene vert fremja av styret og vert vedteke etter same prosedyre.
2. Mindre endringar av vedtektene i driftsperioden kan gjerast av eit einstemmig styre.

## **§ 16 NYE DELTAKARKOMMUNAR**

1. Eit einstemmig styre kan føreslå opptak av nye deltakarkommunar. Opptak av nye deltakarkommunar krev godkjenning av kommunestyret i kvar av deltakarkommunane.

## **§ 17 UTMELDING OG OPPLØYSING**

1. Ein deltakarkommune kan tre ut av samarbeidet etter skriftleg varsel til styret. Utmelding kan tidlegast finne stad eitt år etter at skriftleg varsel er motteke av styret og vert sett i verk frå årsskiftet etter at oppseiingstida er ute.
2. Samarbeidet kan oppløysast dersom alle deltakarane er samde om det.
3. Vedtak om utmelding eller oppløysing vert gjort av kommunestyret i den aktuelle deltakarkommunen.
4. Den utmelde kommunen held fram å hefte for dei forplikingane det interkommunale styret måtte ha på det tidspunktet utmelding finn stad. Jamfør §13 nr 1.
5. Utmelding og eventuelt oppløysing kan bringast inn for departementet jfr. kommunelova § 27 nr. 3 anna ledd.
6. Ved utmelding skal SSIKT levere ut data til deltakarkommunen som forlèt samarbeidet. Deltakaren må likevel dekke kostnadar knytt til uthenting av data der tredjepart må involverast og kostnadar knytt til å sette opp løysingar som gjer data tilgjengeleg. Ved utmelding skal SSIKT tilbakebetale maskinvare-

investeringskostnader frå dei siste to åra i samsvar med kommunen sin fordelingsnøkkel, sjå §13. Kommunen som melder seg ut må betale ut restverdi av klientmaskinvare.

7. Deltakarkommunar som forlèt samarbeidet pliktar ikkje å ta over tilsette frå SSIKT.

### **§ 18 SÆRSKILTE VILKÅR VED KOMMUNESAMANSLÅING**

1. For kommunar som slår seg saman i 2020, så opphøyrer dagens kommune til same tidspunkt, og medlemskapen i dette samarbeidet opphøyrer automatisk 31.12.19. Den nye kommunen kan etter vedtak i Fellesnemnd tiltre i samarbeidet for Søre Sunnmøre IKT på dei vilkåra som er regulert i desse vedtektene frå og med 2020.
2. Kommunestyra i samarbeidskommunane treng ikkje å godkjenne slik tiltreding. Dersom den nye kommunen ikkje vil slutte seg Søre Sunnmøre IKT, så skal dei andre kommunane ha varsel om dette innan 31.12.18, og utløyising skal gjennomførast i samsvar med § 17 ovanfor.

**Godkjenning:**

Denne avtalen er godkjend av kommunestyra til dei sju samarbeidskommunane Hareid, Herøy, Sande, Ulstein, Vanylven, Volda og Ørsta.

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Hareid kommune

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Herøy kommune

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Sande kommune

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Ulstein kommune

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Vanylven kommune

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Volda kommune

Stad: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
ordfører  
Ørsta kommune



Rådmannen

## SAKSFRAMLEGG

---

Sakshandsamar:	OJK	Arkivsaknr:	2013/407
		Arkiv:	026

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
233/18	Formannskapet	06.12.2018
	Kommunestyret	06.12.2018

### LÅNEOPPTAK I 2018 OG FOR PERIODEN 2012-2017 FOR SSIKT.

#### Tilråding:

Søre Sunnmøre IKT (SSIKT) tek opp lån i 2018 for å finansiere nyinvesteringar dette året, samt kjøpe ut dei investeringane frå SSIKT som er aktivert i kommunane i perioden 2012-2017.

Samla låneopptak i 2018 er maksimalt kr. 28.000.000.

#### Særutskrift:

- SSIKT v/Guttorm Rimstad
- Økonomi



## Uprenta saksvedlegg:

Kommunestyresak om endring av vedtektene

## Samandrag av saka:

Ansvar for lån til Søre Sunnmøre SSIKT blir flytta frå kommunane til SSIKT – dette gjeld også lån som kommunane har teke opp til SSIKT frå det tidspunktet det vart eige selskap i 2012.

Samla behov for låneopptak i 2018 er kr 28.000.000. Dette inkluderer investeringar for 2018 samt utkjøp av lån frå kommunane for perioden 2012-2017.

## Saksopplysningar:

Endring av vedtekter fører til at kommunane blir fakturert for «leige» av investeringar gjennomført i SSIKT, fordelt etter vedteken fordelingsnøkkel – tilsvarende dekking av renter og avdrag på investeringane. Kostnaden som vert utrekna og fakturert til kommunane vert litt høgare enn tilsvarende utrekning av renter og avdrag i kommunerekneskapen som følgje av kommunane sin måte å rekne ut minimumsavdraget på.

Rentekostnaden vert den same, men den årlege avdragsbelastninga i SSIKT vert høgare inntil eigendelen er nedskriven i forhold til i kommunerekneskapen. Der vert avdragsbelastninga forskyvd og varer lenger som ein konsekvens av minimumsavdragsmodellen, men den totale avdragsbelastninga over tid vert den same.

For Herøy kommune sin del (basert på dagens reglar for fordeling av kostnadar) vil kostnadane med eit låneopptak på 28,0 mill kr føre til ei auke i våre totale kostnadar med om lag kr 650.000,- for 2019 (auka rente- og avdragskostnadar om lag kr 1.010.000,- minus våre kostnadar som utgjør om lag utgjør om lag kr 360.000,-). Føresetnaden for desse tala er at heile låneopptaket vert fordelt etter fordelingsnøkkel for 2019.

Kommunane har sidan etablering av SSIKT gjennomført investeringar som er aktiverte i kommunerekneskapen, med tilhøyrande låneopptak. I forbindelse med omlegging bør det vurderast om desse eigendelane og låna framleis skal vere i kommunerekneskapen inntil dei er nedskrivne, sjølv om desse investeringane kanskje vert utskifta av SSIKT, eller om SSIKT skal overta eigendelane mot dekking av restlånet. Fordelen med sistnemnde er at det vert eit ryddig forhold mht kven som eig eigendelen, utan at alle kommunane eig ein del i den. Dette gjeld spesielt sidan eigendelen er plassert i si heilheit hos SSIKT driftssenter. Vidare unngår ein meirarbeidet i høve årsavslutning med oppfølging av eigarkommunane mht eigendelar som har blitt utskifta, selde osv.

Oversikt over restlån i kommunane som skal kjøpast ut for perioden 2012-2017

Kommune	Restlån av SSIKT investeringar pr kommune
Vanylven	Kr. 1.498.158.-
Sande	Kr. 1.368.964.-
Herøy	Kr. 2.339.737.-
Ulstein	Kr. 2.153.247.-
Hareid	Kr. 1.714.874.-
Volda	Kr. 2.133.700.-
Ørsta	Kr. 2.121.484.-

Det kan kome mindre korrigeringar på desse tala.

SSIKT tek opp lån på kr 13.330.164.-, til dekking av kommunane sine restlån pr 31.12.2017 jfr ovanfor. Kostnaden (renter og avdrag) på dette lånet, samt låneopptak for 2018 vert belasta kommunane etter gjeldande fordelingsnøkkel.

Fram til 31.12.2018 er denne fordelinga slik: 50% fordelt på tal deltakarkommunar og 50% fordelt på tal innbyggjarar i kommunen. Frå 01.01.2019 vert denne endra til 40% fordelt på tal deltakarkommunar og 60% fordelt på tal innbyggjarar i kommunen. Investeringar etter 01.01.2019 vert fordelt med den nye fordelingsnøkkelen. Frå 01.01.2020 vert denne endra til 30% fordelt på tal deltakarkommunar og 70% fordelt på antal innbyggjarar i kommunen. Investeringar etter 01.01.2020 vert fordelt med den nye fordelingsnøkkelen.

Investeringsramma i SSIKT for 2018 er på kr 14.371.838.-. Dette inkluderer investeringar som ikkje var avslutta i 2017 på kr 3.391.838.

Samla behov for låneopptak i 2018 er kr 28.000.000.-. Dette inkluderer investeringar for 2018 samt utkjøp av lån frå kommunane for perioda 2012-2017.

### **Vurdering og konklusjon:**

Rådmannen vil tilrå at SSIKT tek opp lån for perioden 2012-2018, og at kommunane då yter tilskot til renter og avdrag framfor å betale renter og avdrag sjølve.

### **Økonomiske konsekvensar:**

Det er minimumsavdragsformelen som gir utslag i ein økonomisk konsekvens for kvar kommune dei første åra (dyrare), men totalbelastninga for den enkelte kommunen over ein lang tidshorisont blir det same.

Fosnavåg, 14.11.2018

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann



Stab - Dokumentsenter og politisk sekretariat

## SAKSFRAMLEGG

---

Sakshandsamar:	HS	Arkivsaknr:	2018/406
		Arkiv:	014

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
234/18	Formannskapet	06.12.2018
	Kommunestyret	06.12.2018

### KOMMUNESTYRE- OG FYLKESTINGSVALET 2019 - FASTSETJING AV VALDAG.

#### Tilråding:

Ved kommunestyre- og fylkestingsvalet 2019 vert det halde 1 dags val i Herøy kommune.

Valdagen er fastsett i statsråd til måndag 9. september 2019.

Særutskrift:  
- Valstyret

**Saksopplysningar:**

I brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet datert 16.03.18, vert det opplyst at statsråd i møte 16. mars har fastsett valdagen for kommunestyre- og fylkestingsvalet til måndag 9. september.

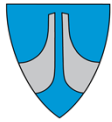
I følgje Vallova § 9-2 (2), kan kommunestyre sjølv med tilslutning frå minst 1/3 av medlemene, vedta at det på ein eller fleire stadar i kommunen skal haldast val også på søndagen før den offisielle valdagen. Om kommunen ynskjer å halde val over 2 dagar, må vedtak om dette fattast seinast samtidig med at kommunestyret vedtek budsjett for 2019.

Fosnavåg, 19.11.2018

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann

Jan Vidar Dammen Hjelmeseth  
Kommunalsjef stab

Sakshandsamar: Hilde Bringsvor Skinnes



Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

---

Sakshandsamar:	JMM	Arkivsaknr:	2018/1682
		Arkiv:	N12

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
235/18	Formannskapet	06.12.2018
	Kommunestyret	06.12.2018

### HØYRING OM ENDRING I DROSJEREGULERINGA - OPPHEVING AV BEHOVSPRØVINGA M.V.

#### Tilråding:

Herøy kommune ønskjer ei god og fungerande drosjeteneste slik at ein kan kunne utføre lovpålagte oppgåver som skule- og rutekøyning og TT-transport.

Herøy kommune meiner det er viktig å oppretthalde eitt godt drosjetilbod i distrikta slik at ein byggjer opp og sikrar framtidige samfunnstenester og eit tilbod for alle innbyggjarane.

Særutskrift:  
Samferdselsdepartementet  
Norges taxiforbund, avd MR /ved Per Morten Bjørlykke(styreleiar)  
MR fylke

**Vedlegg:**

Vedlegg

- 1 Taxiforbundet MR om samflov 061118
- 2 Høringsbrev - 10-2018
- 3 Høringsnotat

**Samandrag av saka:**

Samferdselsdepartementet har sendt ut på høyring eit forslag om endringar i regelverket som gjeld drosjer. Hovudpunkta i endringa er å:

- Oppheve reguleringa av tal på drosjer med tilhøyrande driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovuderverv for drosjeløyve
- Gi fylkeskommunen høve til å tildele einerettar for drosjetransport i kommunar der talet på innbyggjarar er under ein viss terskelverdi.

**Frist for høyringsinnspel er 1. januar 2019.**

**Saksopplysningar:**

Samferdselsdepartementet har fremja eit forslag til endringar i drosjereguleringa, derunder i «lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy» og «forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy». I tillegg foreslår departementet mindre endringar i «forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.»

**Bakgrunn for forslaget**

Samferdselsdepartementet grunnjev behovet for endringane mellom anna med at det over tid har vore indikasjonar på at drosjemarknaden ikkje fungerer optimalt. I tillegg har EFTA sitt overvakingorgan (ESA) peikt på at deler av regelverket er i strid med EØS-avtalen.

Forslaga til regelendringar inneber ein stor revisjon av drosjereguleringa, og har til formål å legge til rette for velfungerande konkurranse i drosjemarknaden, som skal bidra til gode tilbod til dei reisande i heile landet.

Departementet skriv at rammevilkåra for drosjemarknaden har endra seg betydeleg sidan gjeldande drosjeregulering vart innført. Mellom anna har teknologiske framsteg ført til enklare tilgang på informasjon, oppdatert informasjon i sanntid og nye måtar å formidle tenester på. Departementet viser mellom anna til at applikasjonsbaserte løysingar for tinging og betaling av transport gjer det mogleg med nye og kostnadseffektive forretningskonsept. Kundane har forventningar om at ny teknologi, som kan gje eit enda betre drosjetilbod vert teken i bruk. Dagens drosjetenester vert likevel levert stort sett på same måte som tidlegare; gjennom same organisering, for dei same marknadane, til same kvalitet og gjennom dei same forretningsmodellane.

I fylgje departementet er konkurransen i drosjemarknaden svak.

Departementet meiner at dagens regulering med behovsprøving av talet på løyve inneber ei for høg etableringsbarriere, og at den ikkje tek nok høgde for endringar i marknaden. Dette kan igjen føre til at kundane opplever høgare prisar og dårlegare kvalitet på drosjetenestene. Ei oppheving av denne ordninga vil kunne føre til at

fleire aktørar kan etablere seg i marknaden, noko som igjen kan stimulere til innovasjon og nytenking.

Departementet viser vidare til at den offentlege administrasjonen av behovsprøvinga er tid- og kostnadskrevjande for både næringsaktørane og myndigheitene.

Barrierar for etablering som til dømes avgrensing av talet på løyver kan ifylgje departementet hemme konkurransen i marknaden. I dei siste åra har det blitt lagt meir og meir vekt på betydinga av velfungerande marknader og konkurranse for å sikre effektiv bruk av samfunnet sine ressursar. Dette er også i samsvar med tendensen i resten av Europa og utviklinga i EØS-retten.

Departementet vurderer at desse utviklingstrekka gjer det naudsynt å gjere ei ny vurdering av om dagens drosjeregulering er tilpassa dagens samfunn. Behovet for ein slik gjennomgang er også tydeleggjort gjennom ein uttale frå ESA om det norske drosjereguleringa av 22. februar 2017 og rapporten frå Delingsøkonomiutvalet av 6. februar 2017 (NOU 2017: 4) «Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer.

Samferdselsdepartementet uttalar at dei føreslegne lov- og forskriftsendringane skal gjere det enklare å etablere seg i næringa og drive verksemd på ein god måte, også basert på forretningsmodellar som nyttar ny teknologi. Eit nytt regelverk skal vidare ta i vare dei reisande si sikkerhet og bidra til ei ryddig og seriøs drosjenæring.

Hovudpunkta i forslaget til lov- og forskriftsendringar er å:

- Oppheve behovsprøvinga med tilhøyrande driveplikt (for kjøretøy registrert inntil 8 passasjerar), tildelingskriteria og krav om hovuderverv for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunane høve til å tildele einerettar for drosjetransport i kommunar der talet på innbyggjarar og befolkningstettheita er under ein viss terskelverdi (under 20 000 eller under 80 innbyggjarar per km<sup>2</sup>).
- Oppheve oppdelinga i landet i løyvedistrikt.
- Oppheve kravet om at drosjeyrket må vere løyvehavar sitt hovuderverv.
- Vidareføre krav om drosjeløyve, men lempe på innhaldet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavarar, og lempe på krava til økonomi.
- Innføre eitt drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med åtte sitteplassar i tillegg til førar, og høve til dispensasjon frå krav til merking og takstameter.
- Innføre 10-årige drosjeløyve.
- Flytte løyvemynde frå fylkeskommunane til Statens vegvesen si løyveeinng i Lærdal.

- Oppheve sentraltilknytningsplikta for drosjer, og innføre ei plikt til loggføring av alle drosjeturar (i 10 dagar).
- Innføre fagkompetansekrav med eksamen for førar av drosje.  
Kompetansekrava vil vere førareksamen, kunnskap om sikkerheit, førstehjelp og servicearbeid for sårbare grupper. Indirekte språkkrav ved at eksamen må gjennomførast på norsk.
- Innføre krav om at søker til køyresetel må ha hatt alminneleg førarkort i klasse B i minst to år.
- Oppheve moglegheita til å stille krav om kjentmannsprøve.
- Innføre krav om takstameter for all persontransport med personbiler (registrert for inntil 8 sitteplasser i tillegg til sjåfør).
- Krav om merking av kjørety og at berre drosjer med godkjent taklykt skal ha tilgang til kollektivfelt.
- Justere heimelen for fylkeskommunane til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knytast til kommunegrensene.
- Endre maksimalprisreguleringa slik at maksimalpris vert gjeldande berre i områda der fylkeskommunen kan tildele einerettskontrakter. Foreslått at ei slik ordning bør evaluerast etter ei viss tid.

Foreslått iverksetjingsdato er 1. januar 2020, men med overgangsordningar.

Kommunen har motteke ein uttale frå Norges Taxiforbund avd. Møre og Romsdal ved Per-Morten Bjørlykke, styreleder. Heile uttalen ligg som vedlegg til saka, men oppsummert:

*Hele høringen fra departementet bygger på en antakelse om at fri konkurranse fører med seg bedre betingelser for publikum. Slik er det imidlertid ikke. I Sverige etter frislipp har prisene steget, til dels voldsomt, og distriktene er tomme for drosjer. Det er jo ikke bra for publikum.*

....

*Dette ønsker Norges Taxiforbund avd Møre og Romsdal:*

- *Oppretthold tilslutningsplikten*
- *Oppretthold kjøreplikten*
- *Oppretthold løyveområde*
- *Endre selskapsformen*
- *Oppretthold fylkeskommunen som løyvemyndighet*
- *Oppretthold krav til eier*
- *Forsterke sentralene sin rett til å regulere*
- *Strengere krav til kjøreseddel*
- *Oppretthold krav til fagkompetanse for daglig leder/eier*
- *Krav til sjåfør settes av sentral*
- *Strengere sanksjoner for piratvirksomhet*



- *Opprett hold krav om merking av kjøretøy med TAXI-lampe som i verden for øvrig*
- *Oppretthold maksimalprisreguleringen utenfor de seks største store byene.*

## **Vurdering og konklusjon:**

Når det gjeld økonomiske og administrative konsekvensar så oppsummerar departementet følgjande på side 85 i høyringsnotatet:

### «6.1 Sammen drag

Dagens regulering av drosjemarkedet innebærer etableringshindringer som virker hemmende på konkurranse. Manglende konkurranse bidrar til høyere pris og lavere kvalitet på tilbudet og gir et effektivitetstap for samfunnet. Ved å oppheve behovsprøvingen, oppheves også den viktigste barrieren for å kunne etablere seg i drosjemarkedet. I tillegg foreslår departementet oppheving av kravet om hovederverv, lempede krav til løyvehaver, oppheving av sentraltilknytningsplikten. Oppheving av behovsprøvingen vil også føre til friere adgang til valg av organisasjonsform. Disse endringene vil ytterligere redusere etableringsbarrierene i drosjemarkedet og være til fordel for de som søker løyve. Friere etablering i markedet muliggjør en mer effektiv markedstilpasning, som kan være fordelaktig både for næringen og kundene.

Hvilken effekt dereguleringen vil ha på pris i ulike områder, er usikkert. Samtidig som etableringshindringene reduseres, legger ny teknologi til rette for at kundene enklere kan innhente prisinformasjon. Det er derfor grunn til å forvente at næringen i større grad vil konkurrere på pris. Dette kan bidra til bedre sammenheng mellom prisen på tjenesten og

kostnaden ved å tilby den. På generell basis skal dette være gunstig for forbrukerne, men i områder eller på tider med lav etterspørsel kan kostnaden ved å tilby drosjetjenestene bli høyere enn det kundene er villige til å betale, og som en konsekvens gi et svekket drosjetilbud.

For å sikre drosjetilbud der markedet ellers ikke ville ha levert nødvendige drosjetjenester, kan fylkeskommunene tildele eneretter til løyvehavere i bestemte områder, med eller uten kompensasjon. En enerett kan bidra til å opprettholde fylkeskommunenes utgifter til drosjeberedskap på samme nivå som i dag, men det kan ikke utelukkes behov for å også yte økonomisk kompensasjon til løyvehavere i enkelte områder. I disse områdene sikres også prisene gjennom å videreføre maksimalprisregulering. Fylkeskommunene må også påregne visse administrasjonskostnader til å oppfylle kravet om begrunnelse av behovet for å tildele eneretter og gjennomføre kjøp/kontraktstildelinger.

De samfunnsøkonomiske virkningene er krevende å kvantifisere. Samlet sett vurderer departementet at de samlede gevinstene ved endringsforslagene vil veie opp for eventuelle negative konsekvenser.»

Departementet utelukkar ikkje at oppheving av behovsprøvinga og tilhøyrande driveplikt kan føre til eit dårlegare tilbod på stader og til tider der det er få kundar. Departementet reiser også spørsmålet om marknaden vil levere eit tilfredsstillande drosjetilbod i distriktsområde med lågt kundegrunnlag.

Departementet uttalar at det vanskeleg å føreseie korleis marknadsaktørane vil tilpasse seg ein deregulert marknad utan behovsprøving og driveplikt. Det er derfor viktig at lokale myndigheiter kan sikre eit tilstrekkeleg drosjetilbod, som er ein del av det totale transporttilbodet, som til dømes gjennom tildeling av lokale enerettar for drosjetransport. Det vert foreslått at departementet skal få heimel til å fastsetje

terskelnivåa for innbyggartall og innbyggartetteheit i forskrift. Departementet uttaler likevel at det ikkje bør vere høve til å gjere inngrep i drosjemarknaden (med einerettar) i kommunar med meir 20 000 eller fleire innbyggjarar, og med høgare befolkningstettheit enn 80 innbyggjarar per km<sup>2</sup>.

Det vert foreslått at einerettar skal tildelast gjennom kontrakt og ei varigheit på inntil 3 år.

Lenke til meir informasjon:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---endring-av-drosjereguleringen---oppheving-av-behovsprovingen-mv/id2612655/>

Herøy kommune ønskjer ei god og fungerande drosjeteneste slik at ein kan kunne utføre lovpålagte oppgåver som skule- og rutekøyring og TT-transport.

Slik kommunen ser det er ein avhengig av ein beredskap til å kunne utføre transport av pasientar til/frå institusjonar, køyring til servicekontor (fysioterapeut, lege og tannlege) mv.

Rådmannen meiner det er viktig å oppretthalde eitt godt drosjetilbod i distrikta slik at ein byggjer opp og sikrar framtidige samfunnstenester og som gjev eit tilbod for alle innbyggjarane.

Fosnavåg, 19.11.2018

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jarl Martin Møller



# NORGES TAXIFORBUND

Avdeling Møre og Romsdal – styreleder og sekretær

Tlf: [90643972](tel:90643972) \* [70088981](tel:70088981)  
Post: 6091 Fosnavåg  
E-post: [per-morten@bjorlykke.net](mailto:per-morten@bjorlykke.net)

## Høring ny yrkestransportlov

### Innledning

Hele høringen fra departementet bygger på en antakelse om at fri konkurranse fører med seg bedre betingelser for publikum. Slik er det imidlertid ikke. I Sverige etter frislipp har prisene steget, til dels voldsomt, og distriktene er tomme for drosjer. Det er jo ikke bra for publikum.

Hvorfor fungerer ikke frislipp til å bedre tilbudet? Noen av grunnene er:

- Når publikum tar taxi enten gjennom praiing på gate eller frammøte med en oppstillingsplass for taxi, spiller prisen liten rolle. Man tar som regel første bil som kommer, og er det kø av taxier et sted er det nesten alltid den fremste bilen som får turen, selv om det er anledning til å velge hvilken som helst bil i køen. Et fåtall velger bil utfra pris, resten skal ha en bil og det er det viktige.
- Når bil bestilles over telefon eller data, går de flest til sin «gamle» leverandør og bestiller der. Få bryr seg om å sjekke pris og finne fram til ny bil.
- Den som kjører taxi har enten provisjonslønn eller eier bilen selv. I begge tilfeller ligger det et insitament til å tjene mest mulig på hver tur. Når prisene slippes fri samtidig som antallet biler på vegen øker, så må man ta mer betalt pr. tur for å få samme inntekt. Dette er helt logisk, og fungerer fordi publikum rett og slett ikke er prisbevisst i noen særlig grad.

Alt som finnes av undersøkelser rundt taxi viser at frislipp fører til høyere priser og dårligere tilgjengelighet på biler utenfor sentrale strøk/steder. Fri konkurranse i drosjemarkedet virker ikke. Dette er kommentert slik fra departementet under punkt 5.17.1 (sitat):

Selv om økonomisk teori tilsier at økt markedsadgang og konkurranse gir lavere priser, er det flere eksempler på at liberalisering av drosjemarkedet i andre land har hatt motsatt effekt. Drosjemarkedets flytende karakter og mangel på tilfredsstillende prispriingsiktighet gjør det vanskelig å oppnå tilstrekkelig priskonkurranse. I praiemarkedet og holdeplassmarkedet har kundene høye byttekostnader og kundene tar derfor ofte første ledige drosje. Det er uklart hvorvidt markedet i disse områdene vil regulere prisene selv ved en oppheving av behovsprøvingen.

Departementet argumenterer, og faktisk ganske godt, at det er problemer med frislippet. Og så, i neste avsnitt, kan en lese følgende:

Departementet mener det er grunn til å tro at konkurransen i drosjemarkedet vil forbedres av forslagene i dette høringsnotatet.

Hvordan går det an å skrive noe slikt når departementet selv i avsnittet ovenfor har merket seg at konkurransen slett ikke blir forbedret?

Gjennomføring av forslaget fra departementet vil føre til at yrket som taxisjåfør i stor grad vil gå over fra å bli et hovedyrke til en bigeskjeft. Det betyr et korttidig yrke for mange. Profesjonalitet svekkes. Det vil ikke lenger gå å få lån i bank og etablere eget hjem. Det er et mål i Norge at flest mulig skal kunne ha fast arbeid på heltid. Lovforslaget svekker denne målsettingen.

Et meget viktig område som vil bli skadelidende er pasienttransporten. Slik næringen er organisert i dag kan den svare på anbud og gjennomføre transporten på en god og økonomisk måte for helseforetakene. Blir næringen fragmentert slik departementet vil, forsvinner drosjene mange steder og det blir dyrere og mer tidkrevende å kjøre pasienter, hvis det i det hele tatt lar seg gjøre. Turvognselskaper har forsøkt seg på pasienttransport flere ganger med dårlig resultat. Det kan ende opp med at helseforetakene må drive pasienttransport i egen regi. Det blir uhyre mer kostbart enn å la drosjene ta denne transporten som en del av sin virksomhet.

De som nå blir drosjeeier og som investerer mange hundre tusen kan risikere at de står uten tilslutning til sentral og uten verken nettverk eller kontrakter på transport om vel et år. Det blir situasjonen dersom den etablerte sentralen i et område skal ut og konkurrere om enerett i en kommune, og så taper. Det er en katastrofe for rekrutteringen å lure nye søkere inn i noe de ikke har anelse om konsekvensene av. Uansett hva som ellers blir resultatet av dette lovforslaget, så er det helt nødvendig med en overgangsperiode på minst tre år slik at bransjen kan forberede seg på endringene.

Vi skal så kommentere noen av kapitlene i departementets skriv:

5.

I innledningen til høringsnotatet sier departementet at en må endre yrkestransportloven for å få en velfungerende drosjenæring. Men hvor er det en næring som ikke er velfungerende? Jo i de store byene. I resten av landet har publikum en velfungerende næring for det aller meste. Der er bare noen små justeringer som må til for at næringen skal bli enda bedre.

## 5.2

Det foreslås å oppheve behovsprøvingen og driveplikten. Dette kan gå i de store sentralene, men i de små sentralene i distrikts-Norge som har fra 3 – 4 biler og oppover er dette som en katastrofe. Ingen av disse sentralene kan på ta seg skolekjøring eller annen offentlig transport, da det er opp til eier om man vil kjøre for denne sentralen eller ikke. Dette betyr at det blir større privatbilisme til og fra barnehager og skoler, og likeså kjøring til legevakt, m. m på kveld, helg og natt. For da flytter bilene til sentrumsområder som har stor aktivitet.

## 5.3

Tiltak som skal sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet. Dette skal sikres med at fylkeskommunen skal kunne tildele enerett, men hvorfor endre på driveplikten da? Og hvem er det som lager vaktlister osv. når tilslutningsplikten er borte? Utenfor de store byene MÅ næringen reguleres. Hvorfor skal fylkeskommunen være interessert i å tildele enerett når de blir fratatt all annen påvirkning av næringen?

På den ene siden foreslår departementet å oppheve alle reguleringer, mens det på den andre siden gir fylkeskommunen adgang til å regulere gjennom enerett! Hvem er det som søker på løyve i distriktene i Norge med et slikt lovverk? Det tror vi blir ingen. Likeså blir slike reguleringer av næringen på åremål og må søkes på nytt etter kort tid. Med den sentraliseringen og byråkratiet det legges opp til i denne næringen, må en som har drosje i distrikt Norge holde på med en søkeprosess hvert tredje til femte år. Hva slags rekrutteringsverktøy er dette? Den betyr utsletting av næringen i store deler av landet.

Det er ingen grunn til å endre løyveområdene. I praksis kan en kjøre i nabodistriktet ved behov som festivaler og lignende gjennom avtale med sentral eller drosjeeier i nabodistriktet. Dette er velfungerende i dag og regulerer seg selv. Den enkelte drosje har sitt primærområde å dekke slik at innbyggerne i dette område er sikret bil ved behov. Hvor for rasere dette?

Det skal her legges til at departementets forslag om at eneretter skal tildeles hele kommuner vil få svært uheldige utslag. Nye Ålesund kommune vil fra 2020 omfatte øyene Fjørtofta og Harøy, der det i dag er drosjeløyver. På disse øyene ville enerett være naturlig, men det umuliggjøres av forslaget. Det er flere slike tilfeller bare i Møre og Romsdal. Tre års enerett er for øvrig alt for lavt til å kunne investere i materiell og skrive av dette.

Nesten alle krav til drosjeeier er i prinsippet fjernet i forslaget til lovendring, det være seg hovedervert, økonomi osv. Men det skal komme strenge krav til sjåfør! Dette umuliggjør det å drive drosje i distrikts-Norge! På mange små steder er det drosjeeiere som kjører alene år etter år fordi kostnadsnivået i næringen er blitt så høyt, grunnet alle andre aktører på markedet, slik som egentransport m.m. Skal en stille enda strengere krav til de å være sjåfør, vil rekruttering være umulig.

Særskilte løyvekategorier kan for så vidt fjernes, men det kan gå utover funksjonshemmede, spesielt i distriktet. De vil etter vårt syn ikke vil få et tilbud utenom det som er krav i forbindelse med helseforetakenes gjennomføring av pasienttransport.

Det foreslås at løyvemyndighet skal være Statens Vegvesen, dette er et etter vårt syn et nytt tiltak i sentraliseringen, dagens ordning fungerer meget bra i de aller fleste fylkeskommuner. Ordningen med Nasjonal Transportløyveseksjon i Lærdal er tungdreven. Vi finner det også bemerkelsesverdig at en regjering som gjennomfører en regionreform med uttrykt politikk at flere oppgaver skal legges til regionene, likevel sentraliserer som i denne saken.

Vår erfaring med fylkeskommunen som løyvemyndighet er veldig positiv. Her reguleres næringen på en meget god måte. Dagens behovsprøving fungerer så bra de fleste steder i landet, utøvd av dyktige fylkeskommuner. Ordningen bør fortsette som idag istedenfor å erstatte den med en ordning som vil både dyrere og potensielt mye dårligere enn i dag. Fylkeskommunen tildeler næringen oppdrag slik at det skal være muligheter for opprettholdelse av drosjer i distriktet, ikke minst for beredskap. Jfr. Lærdalsbrannen i januar 2014. Drosjeeierne med sine lokalkunnskaper og med biler som var på stedet fikk eldre og syke bort fra der det brant. Skal det ikke være slik lenger?

Det er i høringsutkastet stilt krav til loggføring av turer. Alt rundt turene, både strekning og inntekter, hentes i dag fra taksameter gjennom sentralene. SSB og skattemyndighetene får sitt. Det er en bedre og mer omfattende ordning enn det som foreslås.

Hvem skal ta seg av dette for den enkelte drosjeeier som kan velge å stå utafor sentral i fram tiden? Dette medfører at det ikke vil bli søkere til løyver uten at det er muligheter til avtale med en sentral, så hvor for endre det eksisterende så radikalt. Hør på næringen å reguler det som er nødvendig å regulere.

Oppsummering. Dette ønsker Norges Taxiforbund avd Møre og Romsdal:

- Oppretthold tilslutningsplikten
- Oppretthold kjøreplikten
- Oppretthold løyveområde
- Endre selskapsformen
- Oppretthold fylkeskommunen som løyvemyndighet
- Oppretthold krav til eier
- Forsterke sentralene sin rett til å regulere
- Strengere krav til kjøreseddel
- Oppretthold krav til fagkompetanse for daglig leder/eier
- Krav til sjåfør settes av sentral
- Strengere sanksjoner for piratvirksomhet
- Opprett hold krav om merking av kjøretøy med TAXI-lampe som i verden for øvrig
- Oppretthold maksimalprisreguleringen utenfor de seks største store byene.

**For Norges Taxiforbund avd. Møre og Romsdal – Per-Morten Bjørlykke, styreleder**



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

18/1690-

1. oktober 2018

## Høring om endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.

Samferdsdeparterementet sender på høring forslag til endringer i drosjeregelverket.

Forslagene som departementet fremmer i høringsnotatet innebærer endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy. I tillegg foreslås mindre endringer i forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

Det har over tid vært indikasjoner på at drosjemarkedet ikke fungerer optimalt. I tillegg har ESA pekt på at deler av regelverket er i strid med EØS-avtalen. Forslagene til regelendringer innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen, og har til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til gode tilbud til de reisende. Samtidig er det viktig å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. De foreslåtte lov- og forskriftsendringene skal gjøre det enklere å etablere seg i næringen og å 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 vi har en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunktene i forslag til lov- og forskriftsendringene er å:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovedervert for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Kollektivtransport- og  
baneavdelingen

Saksbehandler  
Marianne Engeset  
Kristing  
22 24 82 71

- Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekrevet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere og lempe på kravene til økonomi.
- Innføre ett drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med åtte sitteplasser i tillegg til fører.
- Innføre 10-årige drosjeløyver.
- Flytte løyvemyndighet fra fylkeskommunene til Statens vegvesen.
- 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 alminnelig 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.

Høringen er tilgjengelig på departementets nettsider, jf. vedlagte lenke:

<https://www.regjeringen.no/drosjehoyringa>

Vi ber om at høringssvarene sendes elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringssvar. Alternativt kan høringssvar sendes Samferdselsdepartementet, fortrinnsvis på e-post til [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no).

Departementet ber om høringsinstansenes innspill **innen 1. januar 2019**.

Med hilsen

Anne-Lise Junge Jensen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Marianne Engeset Kristing  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*



## Adresseliste

Abelia	Postboks 5490 Majorstuen	0305	OSLO
Akademikerne	Fridtjof Nansens Plass 6	0160	OSLO
Akershus fylkeskommune	Sentraladministrasjonen	0107	OSLO
Arbeids- og sosialdepartementet	Postboks 8019 Dep	0030	OSLO
Arbeidsgiverforeningen Spekter	Pb. 7052 Majorstuen	0306	OSLO
Aust-Agder fylkeskommune	Pb 788 Stoa	4809	ARENDAL
Barne- og likestillingsdepartementet	Postboks 8036 Dep.	0030	OSLO
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Datatilsynet	Postboks 8177 Dep.	0034	OSLO
Direktoratet for forvaltning og IKT	Postboks 8115 Dep	0032	OSLO
Fagforbundet	Postboks 7003 St. Olavsplass	0130	OSLO
Finans Norge	Postboks 2473	0202	OSLO
Finansdepartementet	Postboks 8008 Dep	0030	OSLO
Finnmark fylkeskommune	Henry Karlsens plass 1	9815	VADSØ
Forbrukerrådet	Postboks 463 Sentrum	0105	OSLO
Forbrukertilsynet	Postboks 463 Sentrum	0105	OSLO
Forsvarsdepartementet	Postboks 8126 Dep	0032	OSLO
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Mariboës gate 13	0183	OSLO
Hedmark fylkeskommune	Postboks 4404 Bedriftssenteret	2325	HAMAR
Helse Midt-Norge RHF	postboks 464	7501	STJØRDAL
Helse Nord RHF		8038	BODØ
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030	OSLO
Helse Sør-Øst RHF	Pb. 404	2303	HAMAR
Helse Vest RHF	Pb 303 Forus	4066	STAVANGER
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Hovedorganisasjonen Virke	Postboks 2900	0230	OSLO
IKT Norge	Oscarsgate 20	0352	OSLO
ITS Norge	c/o Tekna	0201	OSLO
Justervesenet	Postboks 170	2027	KJELLER
Justis- og beredskapsdepartementet	Postboks 8005 Dep	0030	OSLO
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep.	0030	OSLO
Kollektivtrafikkforeningen	c/o Ruter AS	0104	OSLO
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	Postboks 8112 Dep	0032	OSLO
Kompetanseteam Vest AS	Breviksen 4	5035	BERGEN
Konkurransetilsynet	Postboks 439 Sentrum	5805	BERGEN
KS - Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon	Postboks 1378 Vika	0114	OSLO

KS Bedrift	Postboks 1378 Vika	0114	OSLO
Kulturdepartementet	Postboks 8030 Dep.	0030	OSLO
Kunnskapsdepartementet	Postboks 8119 Dep	0032	OSLO
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep.	0030	OSLO
Landsorganisasjonen i Norge	Youngsgt. 11	0181	OSLO
Likestillings- og diskrimineringsombudet	Postboks 8048 Dep.	0031	OSLO
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Torgarden	7485	TRONDHEIM
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Postboks 93	4791	LILLESAND
NAV - Arbeids- og velferdsdirektoratet	Postboks 5 St Olavs Plass	0130	OSLO
NHO Transport	Postboks 5477 Majorstuen	0305	OSLO
NOKUT			
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Norges Blindforbund	Postboks 5900 Majorstua	0308	OSLO
Norges Handikapforbund	Postboks 9217 Grønland	0134	OSLO
Norges Ingeniør- og Teknologorganisasjon - NITO	Postboks 9100 Grønland	0133	OSLO
Norges Lastebileier-Forbund	Postboks 7134 St. Olavs plass	0130	OSLO
Norges Taxiforbund	Postboks 6114 Etterstad	0602	OSLO
Norges Turbileierforbund	Postboks 25	1469	RASTA
Norsk Kunnskaps-Institutt AS	PB 6674 St. Olavs Plass	0129	OSLO
Norsk Transportarbeiderforbund	Postboks 9086, Grønland	0133	OSLO
Nærings- og fiskeridepartementet	Postboks 8014 Dep.	0030	OSLO
Næringslivets Hovedorganisasjon	Postboks 5250 Majorstua	0303	OSLO
Olje- og energidepartementet	Postboks 8148 Dep.	0033	OSLO
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Oslo kommune - Byrådet	Rådhuset	0037	OSLO
Pasientreiser HF			
Pensjonistforbundet	Postboks 6714 St. Olavs Plass	0130	OSLO
Politidirektoratet	Postboks 8051 Dep	0031	OSLO
Regelrådet	Kartverksveien 21	3511	HØNEFOSS
Regjeringsadvokaten	Postboks 8012 Dep	0030	OSLO

Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Skattedirektoratet	Postboks 9200 Grønland	0134	OSLO
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Askedalen 2	6863	LEIKANGER
Standard Norge	Postboks 242	1326	LYSAKER
Statens råd for funksjonshemmede			
Statistisk Sentralbyrå	Postboks 8131 Dep.	0033	OSLO
Statsministerens kontor	Postboks 8001 Dep	0030	OSLO
Telemark fylkeskommune	Fylkeshuset	3706	SKIEN
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER
Utdanningsforbundet	Postboks 9191 Grønland	0134	OSLO
Utenriksdepartementet	Postboks 8114 Dep	0032	OSLO
Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep.	0033	OSLO
Vest-Agder fylkeskommune	Serviceboks 517	4605	KRISTIANSAND S
Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund	Postboks 9232 Grønland	0134	OSLO
Yrkestrafikkforbundet	Postboks 9175 Grønland	0134	OSLO
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

## Høyringsnotat

---

### **Framlegg til endringar av yrkestransportlova – unnatak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral**

#### **1. INNLEIING**

Samferdselsdepartementet har utarbeidd framlegg til endring av lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Framlegget til endringar er i hovudsak knytt til regelverk som gjeld drosjetransport. Endringane er ein del av eit større arbeid med å revidere drosjereguleringa. Føremålet med endringane er mellom anna å styrke forbrukarane sine interesser, i tillegg til å leggje til rette for ei effektivisering av drosjenæringa ved å lempe på nokre av dagens krav. Departementet har valt å dele opp regelverksarbeidet i ein lovdell og ein forskriftsdell. Departementet sender no framlegg til lovendringar på høyring og vil følgje opp med framlegg til forskriftsendringar i eit eget høyringsnotat.

Framlegget frå departementet omfattar for det første ei endring av yrkestransportlova § 20. Framlegget inneber at det ikkje trengs løyve når den som rår over ein personbil tek med seg folk som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv, og vederlaget for transporten ikkje overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen. Departementet sitt framlegg vil erstatte gjeldande § 20 første ledd i yrkestransportlova som slår fast at transport av grannar og arbeidskollegaer med personbil på nærare vilkår er friteken frå krav om løyve.

Framlegget inneber for det andre ei endring av yrkestransportlova § 9 andre ledd slik at den øvre aldersgrensa for å behalde eit løyve for drosjekøyring vert heva frå 70 til 75 år.

Framlegget inneber for det tredje ei endring av yrkestransportlova § 9 tredje ledd slik at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å fastsette ei plikt for drosjeløyvehavar til å vere tilslutta drosjesentral og til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Etter framlegget om endring i § 9 tredje ledd vil løyvestyresmaktene kunne gje reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet. Føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og førar. Departementet gjer merksam på at ei endring av § 9 tredje ledd vil innebere eit behov for å gjere endringar i yrkestransportforskrifta. Som nemnt ovanfor vil departementet gjere framlegg om endringar i denne forskrifta i eit eget høyringsnotat.

## 2. BAKGRUNN OG BEHOV FOR FRAMLEGGET TIL LOVENDRINGAR

### 2.1 Samkøyring

Bakgrunnen for framlegget om å endre yrkestransportlova § 20 første ledd er å leggje til rette for å auke moglegheita for samkøyring. Moglegheita for slik samkøyring utan løyve er i dag avgrensa.

Samkøyring er deling av eit transportmiddel mellom to eller fleire personar, kor sjåføren og passasjerane har eit samanfallande transportbehov. Ofte delar òg sjåfør og passasjer(ane) på utgiftene knytt til transporten.

Samkøyring vert normalt delt inn i to ulike former. Den eine forma skjer på meir eller mindre faste tidspunkt mellom personar som allereie har ein relasjon, til dømes grannar og kollegaer til og frå jobb (kameratkøyring). Den andre forma inneber deling av transport i samband med ei eingongsreise, gjerne avtalt på kort varsel og ofte mellom personar som ikkje kjennar kvarandre på førehand (spontan samkøyring).

Samkøyring har dei siste åra vorte enklare og meir tilgjengeleg enn tidlegare som følgje av den teknologisk utviklinga. Internettbaserte plattformer der folk opprettar profilar og vert kopla saman med andre brukarar for å dele transport har ført til at stadig fleire vel samkøyring som eit transportalternativ. Dette skjer samstundes med at folk i større grad enn før vel å vere deltakarar i den såkalla delingsøkonomien gjennom å dele på ulike underutnyttede ressursar, som til dømes bil, båt og husrom. Dette kan tyde på at det er i ferd med å skje ei haldningsendring i samfunnet knytt til det å dele eigeidom og eigendelane sine med framande. For å imøtekomme den nemnte samfunnsutviklinga er det føremålstenleg å i større grad tillate samkøyring.

Departementet meiner auka samkøyring vil kunne gje samfunnsgevinstar i form av færre bilar på vegane og dermed mindre kødanning og mindre belastning på vegnettet. Dette vil samstundes kunne redusere utsleppet frå vegtrafikken, noko som vil vere fordelaktig for luftkvaliteten og miljøet.

Samkøyring er i dag til dels regulert i yrkestransportlova § 20 første ledd. Moglegheita for samkøyring etter denne føresegna er likevel avgrensa både når det gjeld kven som kan samkøyre og kor dei kan samkøyre. Etter departementet si vurdering vil desse avgrensingane innebære at færre vel samkøyring, og at dei samfunnsmessige gevinstane som samkøyring kan føre til ikkje kan takast ut i tilstrekkeleg grad. Samkøyring i dag skjer i fleire tilfelle utanfor yrkestransportlova § 20 første ledd, og departementet ser det som tenleg at denne aktiviteten kan komme innanfor yrkestransportlova sine ramar.

Departementet meiner at det er eit monaleg potensial for samkøyring i Noreg. Ifølgje tall frå SSB var det ved inngangen til 2016 til saman over 2,6 millionar registrerte personbilar i Noreg.<sup>1</sup> Resultat frå dei nasjonale reisevaneundersøkingane viser likevel at talet på personar

---

<sup>1</sup> Statistikk frå SSB, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg/aar/2016-03-30>

inklusiv førar på kvar transport med alle biltypar er lågt og har vorte gradvis redusert sida 1985. I 1985 var det gjennomsnittlege talet på personar pr. tur 1,66, medan det i 2005 var redusert til 1,54. I 2009 var talet 1,53, mens talet for 2013/2014 var 1,54.<sup>2</sup>

## **2.2 Aldersgrense for drosjeløyver**

Bakgrunnen for framlegget om å endre § 9 andre ledd er å leggje til rette for at løyvehavarar kan inneha drosjeløyvet sitt lengre. Departementet ønskjer å tilpasse regelverket til utviklinga i samfunnet der det blir lagt til rette for at eldre som ønskjer det kan stå lenger i arbeid.

## **2.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral**

Bakgrunnen for framlegget er å oppheve løyvehar sin rett og plikt til å stå ved en drosjesentral, samt oppheve andre føresegn som gjeld for drosjesentralar. Løyvehavarar vil etter framlegget verken ha ein plikt eller ein rett til å slutte seg til ein drosjesentral i distriktet.

Departementet ønskjer med framlegget å leggje til rette for auka grad av operasjonell fridom for både løyvehavarar og drosjesentralar. Framlegget inneber etter departementet si vurdering eit høve for drosjesentralane til å betre kvaliteten på tenestene dei leverer ettersom sentralane kan regulere løyvehavarane si tilslutning i ein privatrettsleg avtale og såleis få meir kontroll over eiga verksemd. Dette vil kunne bidra til å leggje til rette for meir verksam konkurranse mellom drosjesentralane. Framlegget inneber òg større fridom for den einskilde løyvehavar ettersom løyvehavaren får større høve til å velje korleis han ønskjer å marknadsføre sitt tilbod om drosjeteneste.

Noko av bakgrunnen for framlegget er at nye teknologiske løysingar gjer det stadig lettare å tilby transporttenester på internett og via mobilapplikasjonar. Slike teknologiske løysingar er med på å utfordre grensene for definisjonen av ein drosjeformidlingsteneste. Departementet ønskjer å gjere det enklare å etablere ein formidlingsteneste, og samstundes legge til rette for at løyvehavarar kan teke i bruk applikasjonsbaserte løysingar til erstatning for formidling gjennom drosjesentralar.

# **3. GJELDANDE RETT**

## **3.1 Løyvepliktig drosjetransport**

Yrkestransportlova § 4 slår fast kva type persontransport som er løyvepliktig:

*"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."*

---

<sup>2</sup> Rapport frå TØI "Flere i hver bil" (1050/2009) og Reisevaneundersøkingane (RVU) for 2009 og 2013/2014.

Etter § 4 første ledd gjeld løyveplikta når det vert teke vederlag for transporten. Dersom det ikkje vert teke vederlag, vil transporten falle utanfor regelen i yrkestransportlova § 4 og dermed ikkje vere løyvepliktig. Vederlagsomgrepet vert tolka vidt, slik at òg deling av kostnader vert omfatta.

Løyvekravet for persontransport, medrekna drosjetransport, gjeld for (i) den som vil drive persontransport mot vederlag, og (ii) den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass.

Når det gjeld det første alternativet, gjeld det krav om løyve dersom vedkomande vil "drive" persontransport mot vederlag. Driveomgrepet er presisert i Ot.prp.nr.74 (2001-2002) s. 29 med referanse til fråsegn i Ot.prp.nr.86 (1984-1985):

*"Det er et hovedvilkår for å komme inn under løyveplikten - uavhengig av materiellstørrelsen - at vedkommende «driver» slik virksomhet. I dette begrepet, som er generelt ved lovens ulike løyveordninger, ligger at virksomheten må ha en viss varighet, være uttrykk for en mer systematisk utnyttelse av transportmidlet i ervervsmessig øyemed. Hva som nærmere ligger i «drive»begrepet må bero på et skjønn i det enkelte tilfelle basert på hyppighet, transportørens initiativ og muligheten for at løyvehavere kan utføre transporten."*

Når det gjeld det andre alternativet om å rette persontransporttilbod mot ålmenta på offentleg plass, vart dette lagt til ved ei endring av lov av 4. juni 1976 nr 63 om samferdsel (samferdselslova) i 2001. Føremålet med lovendringa var å utvide rekkjevidda av kva som skulle vere løyvepliktig persontransport, og dermed ramme tilfelle av persontransport mot vederlag der det av omsyn til bevis ville vere vanskeleg å påvise at vedkomande hadde drevet i tilstrekkeleg omfang, jf. første alternativ. Av Ot.prp.nr.82 (2000-2001) på side 3 heiter det at:

*"Med offentleg plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdsl. 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."*

For persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, gjeld det krav om særskilt drosjeløyve, jf. yrkestransportlova § 9. Drosjeløyva er behovsprøvde.

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for drosjeløyva og fastset talet løyver innanfor eit nærare avgrensa geografisk område (løyvedistrikt).

Frå dei transportane som etter føresegna vert underlagd løyveplikt etter yrkestransportlova § 4, er det i kapittel 4 teke inn ei rekkje unntak. Eit av desse unntaka er yrkestransportlova § 20 første ledd som gjeld samkøyring.

### 3.2 Samkøyring

Det følger av yrkestransportlova § 20 første ledd at det ikkje trengs løyve "når den som rår over ein personbil tek med seg folk han arbeider saman med eller grannar når han køyrer mellom bustad og arbeidsstad." Dette unnataket omfattar etter sin ordlyd berre samkøyring med kollegaer og grannar, og berre der transporten skjer mellom arbeidsstad og bustad. Anna form for samkøyring som skjer mot vederlag vil i utgangspunktet kunne vere løyvepliktig etter yrkestransportlova § 4.

Føresegna i § 20 første ledd vert etter Ot.prp.nr. 5 (1975-1976) s. 21 tolka strengt når det gjeld kven som skal verte forstått som arbeidskamerat eller granne, og om køyringa kan seiast å skje mellom bustad og arbeidsstad. Passasjerane må anten arbeide på same stad som den som har rådvelde over personbilen eller vere grannane hans etter ei vanleg oppfatning av granneomgrepet.

Unnataket vil òg omfatte køyring til og frå bustad og jernbanestasjonen eller busshaldeplass når sjåfør og passasjer(ar) fortset transporten til arbeidsstaden eller bustad derfrå med rutegåande transportmiddel.

Av omsyn til effektiv kontroll og trafikkgrunnlaget for anna løyvepliktig transport er køyringa avgrensa til personbil som forutan førar er registrert for høgst 9 personar inklusiv førar. Det er såleis ikkje tillate å bruke bilar som er registrerte for eit høgare tal personar, sjølv om det for den einskilde gongen ikkje vert transportert fleire enn 8 personar forutan føraren.

Føresegna er ei vidareføring av lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel (samferdselslova) § 7 nr. 2 første setning. I forarbeida til samferdselslova gikk det fram at departementet var klar over at føresegna i somme område kunne innebere ei viss svekking av trafikkgrunnlaget til dei rutegåande transportmidla, men at ei slik transportform kunne by på vesentlege fordelar for personar mange stader i landet, jf. Ot.prp.nr.5 (1975-1976) s. 20-21. Det vart òg vist til at det ville vere vanskeleg å kontrollere omfanget av slik transport og at det kunne verke urimeleg å innskrenke høve til denne transporten.

### 3.3 Aldersgrense for drosjeløyver

Eit drosjeløyve fell bort når innehavaren av løyvet fyller 70 år, jf. ytl. § 9 andre ledd. Aldersgrensa for drosjeløyver er satt til 70 år ut frå ei avveging av omsynet til at løyvehavarane då har rett til alderspensjon og omsynet til å sikre god rekruttering av sjåførar i drosjenæringa ved å leggje til rette for ein viss sirkulasjon av løyver som eit avgrensa gode, jf. Ot.prp.nr.5 (1975-1976) s. 27. Forventninga om framtidig tildeling av løyve etter ei viss tid bidreg til å oppretthalde ei slik rekruttering. God rekruttering av tilsette sjåførar er eit viktig element for å sikre publikum tilgang på drosjetenester.

Etter dispensasjonssystemet kan løyvestyresmaktene gjere unnatak frå aldersgrensa på 70 år dersom det ikkje er kvalifiserte søkjarar til ledige løyver, og løyvestyresmaktene meiner slik dispensasjon er naudsynt for å oppretthalde ein nødvendig drosjeteneste, jf. yrkestransportforskrifta § 52 andre ledd.



Fram til 2009 var aldersgrensa for både sjåførar og løyvehavarar 70 år. I 2009 vart yrkestransportlova si aldersgrense for kjøresetel endra til 75 år. Regelendringa vart hovudsakelig grunngjeve med ei generell betring av helsetilstanden i aldersgruppa opp til 75 år. I høyringsrunden reiste somme aktørar spørsmål ved om aldersgrensa for drosjeløyve burde verte heva tilsvarende aldersgrensa for kjøresetel. Departementet konkluderte den gang med at aldersgrensa for løyve framleis skulle vere 70 år og framheva i si grunngjeving at drosjeløyver er behovsprøvde og at det dermed er andre omsyn som gjeld for dei, samanlikna med dei omsyn som ligg til grunn for utferding av kjøresetlar, jf. Ot.prp.nr. 60 (2008-2009) punkt 4.4.

### **3.4 Regelverket for drosjesentralar**

#### **3.4.1 Tilslutningsplikt og tilslutningsrett**

Reglane om tilslutningsplikt og tilslutningsrett følgjer av yrkestransportforskrifta § 46 andre ledd, jf. ytl. § 9 tredje ledd.

Plikten til å være tilslutta ein drosjesentral etter gjeldande rett inneber at der det finst drosjesentralar, kan løyvestyresmaktene bestemme at løyvehavarane skal måtte slutte seg til ein sentral. I praksis stiller alle fylkeskommunane krav om sentraltilslutning på stader der det er etablert drosjesentralar. Løyvestyresmaktene kan òg gje pålegg om at løyvehavarar, i eit område der det ikkje er drosjesentral frå før, skal skipe ein slik sentral. Drosjesentralen kan på si side ikkje nekte tilslutning av ein løyvehavar.

I område der det er godkjent fleire sentralar, vil spørsmålet om løyvehavar har rett til å velje ein av sentralane avhenge av vedtak og lokale føresegner frå løyvestyresmakten. Lokale føresegner fastset òg reglar for korleis løyvehavar kan bytte sentral.

#### **3.4.2 Førehandsgodkjenning av drosjesentralar**

Etter yrkestransportforskrifta § 46 første ledd kan løyvestyresmaktene i samråd med kommunale styresmakter bestemme om det skal vere ein eller fleire drosjesentralar i eit distrikt. Som nemnd ovanfor inneber tilslutningsplikta ei plikt for løyvehavar til å vere tilslutta ein *godkjent* drosjesentral. Vidare går det fram av yrkestransportforskrifta § 46 fjerde ledd at reglar om drosjesentralen sin organisasjon og verksemd skal verte fastsett i vedtekter som løyvestyresmakta skal godkjenne.

Desse føresegnene inneber at ein drosjesentral må ha førehandsgodkjenning av løyvestyresmakta for å drive formidling av drosjetenester. Førehandsgodkjenninga gjev i praksis løyvestyresmaktene høve til å regulere fleire sider ved organisasjonen og verksemda til drosjesentralane.

### 3.4.3 Krav til drifta og verksemda til drosjesentralar

Etter yrkestransportlova § 9 tredje ledd kan løyvemyndigheten:

*"gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast, om plikt til å betale innskot og avgift til sentralen og om at sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Slike føresegner kan gjerast gjeldande både for løyvehavar og førar, og ha med pålegg om bruk av uniform."*

Føresegna i § 9 tredje ledd er i all hovudsak ei vidareføring av tidlegare § 7 femte ledd i samferdselslova av 1976. Føresegna gjev løyvestyresmaktene heimel til å påleggje løyvehavarane å danne ein drosjesentral i område utan drosjesentralar. Vidare gjev føresegna løyvestyresmaktene vid heimel til å fastsetje nærare reglar for drosjesentralar. Løyvestyresmaktene kan mellom anna gje reglar om administrasjonen av og arbeidsoppgåvene til drosjesentralane.

Føremålet med føresegna er å styrke drosjesentralane si effektivitet og deira moglegheit til å utøve kontroll med løyvehavarane og sjåførane, jf. Ot.prp.nr.5 (1975-1976) s. 27.

Departementet har i yrkestransportforskrifta § 46 fastsett reglar om drosjesentralar. Føresegna gjev i sjette ledd, i den utstrekning det trengst for å sikre ein effektiv drosjeteneste, styret i drosjesentralane heimel til å fastsetje ein bindande detaljert køyreplan som bestemmer det tidsrom den einskilde drosje skal gjere teneste. Løyvestyresmaktene kan på si side gje pålegg om endring av slik køyreplan, men har òg heimel til å krevje at drosjesentralane skal fastsetje køyreplanar. Løyvestyresmaktene har òg heimel i tredje ledd til å avgjere at løyvehavarar som er tilslutta ein drosjesentral skal betale ei avgift til dekning av driftskostnadene til sentralen.

Ut over desse reglane har løyvestyresmaktene vid heimel til å fastsetje nærare reglar for drosjesentralane og løyvehavarane i løyvedistriktet. Det følgjer av yrkestransportforskrifta § 46 sjuande ledd at:

*"Løyvemyndigheten kan fastsette nærmere regler for drosjevirkksomheten i løyvedistriktet. Slike regler kan i detalj foreskrive hvordan virksomheten skal utøves, herunder løyvehaver og drosjeførers plikter overfor publikum, drosjesentral mv."*

Løyvestyresmaktene kan med heimel i denne føresegna, samt yrkestransportlova § 9 tredje ledd fastsetje lokale forskrifter med nærare regulering av drosjesentralane i distriktet. Dette er mellom anna gjort i Oslo, Bergen og Trondheim, der det er opna for fleire sentralar. I desse byane er det mellom anna bestemt at ein drosjesentral ikkje skal ha meir enn eit visst tal av alle løyvehavarane i distriktet. Vidare er det fastsett reglar om drosjesentralane sine plikter når det gjeld prisopplysning og rapportering til løyvestyresmaktene. Informasjonen løyvestyresmaktene får gjennom rapporteringsplikta til sentralane vert nytta mellom anna til å gjere ei behovsprøving av talet drosjeløyver i distriktet.

### **3.4.4 Anna regelverk knytt til drosjesentralar**

Prisane på drosjetenester i områdar der det ikkje er opna for fleire drosjesentralar, er i all hovudsak maksimalprisregulert etter forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn. Føremålet med denne prisreguleringa er å fremje ei samfunnsmessig forsvarleg prisutvikling i drosjemarknaden. Konkurransetilsynet har myndigheit til å fastsetje unnatak frå denne forskrifta. Det er gjort slike unnatak i fleire byar og tettstader der det er drosjesentralar som driv i konkurranse med kvarandre. I desse områda kan drosjesentralane sette prisane fritt.

Drosjesentralar er med heimel i forskrift av 18. oktober 2002 nr. 1165 om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 gitt dispensasjon frå lov av 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranse-loven) slik at drosjesentralane kan fastsette felles takstregulativ, samt inngi felles pristilbod og anbod på vegne av dei løyvehavarane som er tilslutta sentralen. Dispensasjonen gjeld ikkje for pris- og anbodssamarbeid mellom drosjesentralar og mellom løyvehavarar som er tilslutta kvar sine sentralar.

## **4. FRAMLEGG TIL LOVENDRINGAR**

### **4.1 Samkøyring**

#### **4.1.1 Innleiing**

Departementet gjer framlegg om at yrkestransportlova § 20 første ledd vert endra slik at det ikkje trengst løyve når den som rår over ein personbil tek med seg folk som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv og vederlaget for transporten ikkje overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.

Lovendringa tek sikte på å regulere alle formar for samkøyring. Det inkluderer mellom anna både arbeidsreiser mellom grannar og kollegaer som vert omfatta av gjeldande § 20 første ledd, og såkalla spontan samkøyring mellom personar som ikkje kjennar kvarandre på førehand.

Departementet gjer i punkt 4.1.2-4.1.5 nedanfor greie for dei ulike aspekta ved framlegget.

#### **4.1.2 Samkøyring med personbil**

Framlegget frå departementet om eit unnatak frå løyveplikta for samkøyring skal berre gjelde for transport med motorvogn registrert for inntil 9 personar (personbil). Bakgrunnen for avgrensinga er at transport med anna motorvogn enn personbil ofte skjer i samband med næringsverksemd, og at samkøyring etter framlegget berre skal skje mellom privatpersonar utanfor næring. Det gjeldande unnataket for samkøyring mellom bustad og arbeidsstad etter yrkestransportlova § 20 første ledd er òg avgrensa til transport med personbil.

### 4.1.3 Relasjon som avgrensing av høve til å samkøyre

Departementet har vurdert om høvet til å samkøyre bør verte avgrensa til personar som har ein særskilt relasjon til kvarandre.

Etter yrkestransportlova § 20 første ledd er unnataket for samkøyring avgrensa til å gjelde mellom kollegaer og grannar. Etter departementet si vurdering vil ei slik avgrensing ikkje realisere alle dei samfunnsgevinstane som samkøyring potensielt kan gje. I tillegg kan avgrensinga verke vilkårleg ettersom òg personar som bur eller arbeidar i nærleiken av kvarandre, utan å vere grannar eller arbeidskameratar i streng forstand, kan ha ønskje om å samkøyre mot ei deling av kostnadene. Departementet meiner vidare at ei ny avgrensing basert på relasjon, til dømes mellom vennar, vil kunne vere vanskeleg å kontrollere, og gje grunnlag for vanskelege grensedragningar.

Etter dette gjer departementet framlegg om at høve til å drive med samkøyring i nytt første ledd i § 20 ikkje skal avgrensast etter relasjon mellom sjåfør og passasjer.

### 4.1.4 Sjåfør og passasjer må ha eit samanfallande transportbehov

Departementet har vurdert om det bør verte oppstilt eit vilkår i føresegna om at passasjerane sitt behov for transport skal samsvare med transportbehovet til sjåføren.

Departementet meiner at det er viktig at føresegna om samkøyring gjev tilvising på kva som kjenneteiknar ein samkøyringstransport. Ein samkøyringstransport inneber at ein sjåfør tek med seg ein eller fleire passasjerar på ein tur han uansett ville ha gjennomført. Sjåføren sitt transportbehov er såleis utgangspunktet og føresetnaden for reisa. Destinasjon for turen vert altså avgjord av sjåføren, uavhengig av passasjerane. Når det er passasjerane som avgjer ruta eller destinasjonen for reisa, vil det vere meir naturleg å omtale transporten som drosjeliknande transport.

Departementet meiner etter dette at føresegna om samkøyring bør innehalde eit vilkår om at transportbehovet til passasjerane må samanfalle med transportbehovet til sjåføren. Eit liknande krav kan utleiast av eksisterande regel i yrkestransportlova § 20 første ledd, både ved at føresegna regulerer kven som kan samkøyre og mellom kva stader transporten kan skje.

Eit vilkår om samanfallande transportbehov avgrensar verkeområdet for samkøyring mot drosjeliknande transport. Ei klar avgrensing ut frå transportbehovet til sjåføren og passasjerane vil vidare kunne avgrense konkurransen mot dei rutegåande transportmidla og drosjetransporten.

I føresegna om samkøyring mellom bustad og arbeidsstad i tidlegare samferdselslov § 3 fjerde ledd nr. 6 var det eit vilkår at køyringa berre kunne omfatte den mest føremålstenlege direkte køyringa mellom bustad og arbeidsstad. Det ville dermed ikkje vere høve til å gjere større avstikkarar for å hente arbeidskameratar og grannar i samband med transporten. Derimot skulle det vere tillaten for arbeidskameratane og grannane å møtast på avtalte stader på køyrestrekninga. Vilkåret om at køyringa skulle vere direkte mellom bustad og arbeidsstad

vart fjerna ved ei endring av samferdselslova i 1986. Bakgrunnen for endringa var at det ville vere vanskeleg å kontrollere om vilkåret var oppfylt.

Departementet meiner at òg eit vilkår om at sjåføren og passasjerer skal ha eit felles transportbehov vil kunne vere vanskeleg å kontrollere og handheve. Spørsmålet om transporten er motivert ut frå eit samanfallande transportbehov vil vere vanskeleg å konstatere utan at ein samstundes kjenner til ruta og kan kontrollere dei faktiske motiva til sjåføren og passasjerer. Departementet meiner likevel at det er lite truleg at ein sjåfør skulle ha interesse av å tilby samkøyring utan å sjølv ha eit behov for transporten som følgje av avgrensinga i høvet til å ta vederlag. Vilkåra om samanfallande transportbehov og avgrensinga i høve til å ta vederlag har såleis ein indre samanheng og skal sikre at sjåføren berre utfører samkøyring på reiser vedkommande uansett hadde gjennomført. Avgrensinga i høve til å ta vederlag vert omtalt under punkt 4.1.5 nedanfor.

Vilkåret om eit samanfallande transportbehov inneber som utgangspunkt at passasjerer skal anten til same stad eller i same retning som sjåføren. Departementet meiner at det bør vere mogleg å til ein viss grad tilpasse transporten etter passasjerane sine behov. Vilkåret skal dermed ikkje verte forstått så strengt som tidlegare føresegn i samferdselslova § 3 fjerde ledd nr. 6 slik at berre direkte transport vil vere tillaten, og at det ikkje er lov med mindre avstikkarar undervegs i transporten.

Departementet gjer etter dette framlegg om at sjåføren og passasjerane må ha eit samanfallande transportbehov for at unnataket i framlegg til ny § 20 første ledd skal kunne nyttast.

#### **4.1.5 Høve til å ta vederlag**

Departementet har vurdert kor mykje sjåføren bør ha høve til å ta i vederlag for samkøyringstransporten.

Departementet gjer merksam på at dersom det ikkje vert teke vederlag for transporten, fell tilfellet utanfor yrkestransportlova § 4 og er ikkje løyvepliktig.

I gjeldande § 20 første ledd om samkøyring for grannar og kollegaer mellom bustad og arbeidsstad, er det ingen avgrensingar i høve til å ta vederlag. Her har nok likevel relasjonen mellom sjåfør og passasjer i praksis trulig avgrensa storleiken på vederlaget.

Departementet meiner det bør vere høve til å inngå avtale om ei rimeleg deling av kostnadene ved ei samkøyringsreise ettersom både sjåføren og passasjerer har nytte av reisa. Eit høve til å kunne dele på kostnadene ved transporten vil vidare bidra til å gje sjåføren eit insentiv til å tilby samkøyring.

Departementet meiner at kva sjåføren skal kunne ta i vederlag ved ei samkøyringsreise må sjåast i samanheng med at den aktuelle reisa uansett hadde funne stad. Storleiken på vederlaget bør såleis knytast til dei faktiske kostnadene sjåføren har hatt i samband med den aktuelle transporten.

Når høve til å ta vederlag vert avgrensa til dei faktiske kostnadene ved transporten, inneber det at sjåføren ikkje skal ha fortieneste ved å tilby samkøyring. Ei slik avgrensing er etter departementet si vurdering viktig for å skilje samkøyring frå drosjeliknande transport. Vidare inneber avgrensinga at faste utgifter knytt til bilhald, til dømes forsikring og årsavgift, ikkje vert medrekna. Typiske kostnader som er direkte forbundet med den aktuelle transporten vil vere drivstoff, strøm og anna middel for drivkraft, samt olje, spylervæske, bompengar og ferjeutgifter. Dei vesentlegaste av desse vil vere drivstoff, i tillegg til bompengar og ferjeutgifter der det er aktuelt.

Etter departementet si meining bør ikkje sjåføren ha høve til å krevje vederlag for heile kostnaden forbundet med transporten. Departementet legg heller opp til at det skal skje ei fordeling av kostnadene mellom sjåføren og dei han vel å samkøyre med, og at sjåføren såleis må bere sin del av kostnadene. Den nærare fordelinga av kostnadene vert det opp til sjåføren og passasjerane å avtale seg i mellom.

Departementet gjer etter dette framlegg om at sjåføren ikkje skal kunne ta eit vederlag for transporten som overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.

## **4.2 Aldersgrense for drosjeløyve**

Departementet gjer framlegg om ei endring av yrkestransportlova § 9 slik at løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person først fell bort når innehavaren fyller 75 år.

Ei aldersgrense er eit inngrep i løyvehavarane sitt høve til å drive næringsverksemd. Som vist til ovanfor er aldersgrensa på 70 år fastsett for å sikre sirkulasjon av drosjeløyva og på den måten betre rekrutteringa til sjåføryrket. Etersom drosjeløyver er behovsprøvde og difor eit knappheitsgode meiner departementet det framleis er naudsynt å sikre sirkulasjon av løyva. Det må likevel gjerast ei avveging av omsynet til den einskilde løyvehavar si rett til å drive næringsverksemd og det generelle behovet for god rekruttering til sjåføryrket.

Aldersgrensa for å ha drosjeløyve vil som nemnt ha verknad på ventetida for tildeling av drosjeløyve til nye søkjarar. Òg løyvestyresmaktene si regulering av talet på løyvehavarar over tid vil ha verknad for ventetida. Rekruttering av sjåførar til drosjenæringa er òg påverka av lønns- og arbeidsvilkåra i næringa og konjunkturane i samfunnet til ein kvar tid. Slik departementet ser det vil rekruttering til sjåføryrket avhenge av ein rekkje faktorar, der aldersgrensa for løyvehavarane berre er ein av desse.

Departementet peikar vidare på at der ein person har både drosjeløyve og kjøresetel kan det virke urimeleg at løyvet fell bort før retten til å køyre drosje.

Ut frå ei samla vurdering, der det òg må takast omsyn til at ein i samfunnet elles i dag legg til rette for at eldre som ønskjer det skal få høve til å stå lenger i arbeid, meiner departementet at aldersgrensa for å inneha drosjeløyve bør hevast til 75 år.

## **4.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral**

### **4.3.1 Innleiing**

Departementet gjer framlegg om å oppheve retten og plikten løyvehavarar har til vere tilslutta ein drosjesentral. Vidare gjer departementet framlegg om å fjerne heimelen i yrkestransportlova § 9 tredje ledd for dei krava som i dag vert stilt til drosjesentralane. Framlegget inneber at yrkestransportlova § 9 tredje ledd vert endra slik at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Løyvestyresmaktene vil etter framlegget kunne gje reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet, men desse føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og førar.

Departementet gjer merksam på at det vil vere eit behov for å gjere endringar i yrkestransportforskrifta, og lokale forskrifter i somme løyvedistrikt, som følgje av ei endring av § 9 tredje ledd. Departementet vil gjere framlegg om endringar i yrkestransportforskrifta i eit eget høyringsnotat.

### **4.3.2 Formidling av drosjetenester**

Ein drosjesentral er ei sjølvstendig juridisk eining som har som si primære oppgåve å drive formidling av transportoppdrag til løyvehavarane som er tilslutta vedkomande sentral. Drosjesentralen skal organisere, administrere og formidle transportoppdrag, samt marknadsføre løyvehavarane sine tenester.

Framlegget frå departementet inneber at fleire formar for formidling av drosjetenester vil verte tillatne, ikkje berre slik formidling som drosjesentralar driv i dag. Utan krav til formidlingstenesta vil løyvehavaren sjølv kunne velje ein passende marknadskanal, til dømes ein mobilapplikasjon eller ein internettplattform.

### **4.3.3 Løyvehavar si rett og plikt til å stå ved drosjesentral**

Som vist til ovanfor gjer departementet framlegg om å oppheve løyvehavarane sin rett og plikt til å vere tilslutta ein drosjesentral.

Departementet ønskjer med framlegget å i større grad leggje til rette for fleksibilitet og operasjonell fridom for drosjenæringa. Framlegget inneber at tilslutning til sentralen må verte gjort ved ein privatrettsleg avtale om tilslutning, og inneber såleis eit klarare skilje mellom dei offentlegrettslege krava for å få tildelt og behalde eit løyve, og dei privatrettslege krava som gjeld mellom drosjesentralane og løyvehavarane. Framlegget inneber at både drosjesentralen/formidlaren og løyvehavaren får større fridom i verksemda si.

For drosjesentralane inneber framlegget eit høve til å utvikle eigne driftskonsept og setje eigne standardar for kvalitet som dei tilslutta løyvehavarane må følgje. Drosjesentralane vil få større grad av styringsrett overfor tilslutta løyvehavarar og meir kontroll over eiga verksemd. Dei kan i større grad enn i dag sanksjonere uønskt åtferd frå løyvehavarane, og om nødvendig ekskludere ein løyvehavar som ikkje rettar seg etter dei vilkåra som går fram av avtalen om

tilslutning. Ovannemnde kan etter departementet si vurdering bidra til å auke kvaliteten på dei tenestene som drosjesentralane leverer, samt auke konkurransen mellom dei ulike drosjesentralane der det vert etablert fleire sentralar.

For løyvehavarane inneber framlegget ein rett til å velje å stå utanfor ein drosjesentral, og samstundes velje korleis dei ønskjer å formidle sitt tilbod om drosjetenester. Dersom løyvehavarane ønskjer å slutte seg til ein drosjesentral må dei søkje seg til ein preferert sentral og inngå avtale med denne. Framlegget opnar for at løyvehavarar kan nytte dei kanalane dei sjølve ønskjer for vidareformidling av drosjetenestene sine, inkludert internett og mobilplattformer.

Som følgje av departementet sitt framlegg om oppheving av retten og plikten til å stå ved ein drosjesentral, meiner departementet det er behov for å sjå nærare på dei reglane yrkestransportlova § 9 tredje ledd stiller opp for drosjesentralar.

#### **4.3.4 Oppheving av løyvestyresmaktene sitt høve til å stille krav til drosjesentralar**

Etter framlegget vert yrkestransportlova § 9 tredje ledd endra slik at det går fram at det ikkje lenger vil vere høve for løyvestyresmaktene til å regulere drosjesentralane i distriktet.

Bakgrunnen for framlegget er at departementet meiner drosjesentralane ikkje burde ha ein like avgjerande rolle som bindeledd mellom løyvestyresmaktene og løyvehavarane i eit system der den einskilde løyvehavaren ikkje er pliktig til å stå ved ein sentral og sentralen ikkje er pliktig til å ta ham imot. Når det ikkje er ei plikt for løyvehavarane til å vere tilslutta ein drosjesentral, meiner departementet det vil vere meir naturleg å la løyvehavarane og drosjesentralane regulere forholdet sitt gjennom ein privatrettsleg avtale. Den privatrettslege reguleringa kan både skje gjennom vedtektene til drosjesentralen og gjennom avtale mellom løyvehavaren og drosjesentralen.

Departementet meiner framlegget vil gje løyvehavarane større fridom til å kunne velje korleis dei ønskjer å formidle drosjetenestene til publikum. Forslaget vil bidra til å sikre operasjonell fridom for både løyvehavarane og drosjesentralane, samstundes som det senker etableringsbarrierane for nye formidlingstenester. Framlegget vil samstundes kunne gje meir variasjon i drosjetilbodet, samt legge til rette for meir verksam konkurranse i drosjenæringa.

Etter framlegget vil løyvestyresmaktene kunne gje reglar for drosjeverksemda i distriktet, men desse føresegnene kan likevel berre gjerast gjeldande for løyvehavar og førar. Føresegna vil ikkje lenger gje løyvestyresmaktene rett til å krevje førehandsgodkjenning eller fastsetje andre krav til drosjesentralane, slik tilfellet er etter gjeldande rett..

Departementet meiner at opphevinga av føresegnene om førehandsgodkjenning og andre krav knytt til drosjesentralar vil gjere det enklare å starte og drive ein formidlingsteneste av drosjetransport. Løyvestyresmaktene vil ikkje ha høve til å bestemme *om* det skal opnast for drosjesentralar i distriktet, eller *kor mange* sentralar som skal vere tillatne. Det vil vidare ikkje lenger vere høve for løyvestyresmaktene til å krevje at det skal vere eit minimum av tilslutta løyvehavarar ved den einskilde sentralen.



Departementet er merksam på at opphevinga av føresegnene knytt til drosjesentralar vil kunne medføre utfordringar for løyvestyresmaktene. Dette gjeld særleg moglegheita for kontroll med driveplikta og korleis løyvestyresmaktene kan sikre rapportering av nødvendig informasjon.

Når det gjeld driveplikta gjer departementet merksam på at drosjesentralane i dag har ein viktig funksjon både for den einskilde løyvehavar og for løyvestyresmaktene. Drosjesentralane fastset bindande køyreplanar for dei løyvehavarane som er tilslutta sentralen. Desse køyreplanane bidreg til ei rasjonell drift av drosjeløyva ved at løyvehavarane tek del i ei køyreordning som er tilpassa etterspurnaden i marknaden. Køyreplanane til sentralen gjer det òg mogeleg for den einskilde løyvehavaren å oppfylle driveplikta utan å måtte vere på vakt kvar dag, heile døgnet.

Departementet er merksam på at det vil kunne vere utfordrande for løyvestyresmaktene å kontrollere om den einskilde løyvehavaren oppfyller driveplikta dersom ikkje drosjesentralane har plikt til å fastsetje bindande køyreplanar. Utfordringa med kontroll er til stades både for løyvehavarar som er tilslutta ein sentral der sentralen ikkje fastset køyreplan, og for dei som vel å køyre uavhengig av ein drosjesentral.

Departementet meiner at driveplikta for dei løyvehavarane som vel å vere tilslutta ein sentral i praksis vil kunne verte oppfylt ved at sentralane ofte har eit sjølvstendig behov for å kunne tilby ei døgnkontinuerlig teneste til kundane sine. Departementet legg difor til grunn at mange drosjesentralar framleis vil fastsetje køyreplanar slik som i dag.

Departementet legg vidare til grunn at det framleis vil vere positivt for den einskilde løyvehavar å vere tilslutta eit større fellesskap av løyvehavarar, ettersom han då ikkje nødvendigvis vil måtte oppfylle driveplikta på eiga hand. Samanslutningar i form av drosjesentralar gjev mange stordriftsfordeler og kan såleis vere nødvendig for å kunne drive ein økonomisk lønsam verksemd. Det er difor grunn til å tro at svært mange av drosjeløyvehavarane vil velje å framleis vere tilslutta ein drosjesentral.

Departementet gjer merksam på at løyvestyresmaktene, med heimel i yrkestransportforskrifta, vil kunne påleggje løyvehavarane plikter som kan sikre at driveplikta vert overhaldt.

Ovannemnde kan etter departementet si vurdering tale for at det ikkje vil oppstå store problem for løyvestyresmaktene knytt til kontroll med oppfylling av driveplikta.

Når det gjeld løyvestyresmaktene sitt høve til å sikre nødvendig informasjon frå drosjesentralane, peiker departementet på at løyvestyresmaktene etter gjeldande rett mellom anna har heimel til å påleggje sentralane ei rapporteringsplikt om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av eit inntektsår, og om løyvehavar eller drosjesjåfør tilslutta sentralen har brote yrkestransportregelverket. Drosjesentralane fungerer på denne måten som eit bindeledd mellom løyvestyresmaktene og løyvehavarane. Løyvestyresmaktene kan gjennom informasjonen frå drosjesentralane halde seg orientert om drosjebehovet i løyvedistriktet, i tillegg til å verte merksam på brot på regelverket. Departementet meiner det er viktig å sikre at løyvestyresmaktene i framtida har høve til å få nødvendig informasjon sjølv om rapporteringsplikta til drosjesentralane forsvinn. Departementet vil difor vurdere kva

endringar det er naudsynt å gjere i yrkestransportforskrifta for at løyvestyresmaktene skal få tilstrekkeleg informasjon for å utøve si myndigheit.

Departementet gjer etter dette framlegg om at yrkestransportlova § 9 tredje ledd vert endra slik at løyvestyresmaktene ikkje lenger vil ha høve til å til å fastsetje reglar for drosjesentralane.

Departementet gjer merksam på at endringa av yrkestransportlova § 9 tredje ledd, slik departementet her har gjort framlegg om, inneber at dei krav som er oppstilt for drosjesentralar i lokale forskrifter òg vil måtte verte oppheva. Departementet vil i eit eget høyringsnotat gjere framlegg om å oppheve dei krav som gjeld for drosjesentralar i yrkestransportforskrifta. Departementet legg til grunn at fylkeskommunane vil følgje opp med nødvendige endringar i lokalt regelverk.

## **5. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVEN SAR**

### **5.1 Samkøy ring**

Dei økonomiske og administrative konsekvensane ved framlegget vil vere avhengig av kor mange som i framtida vil nytte seg av samkøy ring.

Ei auking i bruk av samkøy ring vil kunne bidra til betre utnytta setekapasitet i privatbilar og dermed reduksjon i talet på bilar på vegane. Dette vil kunne bidra til samfunnsgevinstar i form av reduserte køar på vegen og reduserte utslepp frå vegtrafikken. Slike samfunnsgevinstar vil kunne bidra til mindre vegslitasje og på sikt mindre behov for nyinvesteringar og vedlikehald av vegnettet. Det er likevel ikkje mogeleg å seie noko sikkert om korleis utviklinga av bruken av samkøy ring vil verte, då det er fleire faktorar som her kan spele inn.

Framlegget er ikkje venta å ha administrative konsekvensar. Departementet legg til grunn at auka samkøy ring ikkje vil føre til behov for ytterlegare kontroll frå politiet. Ved at framlegget inneheld ei klar grense for kva ein kan ta i vederlag for samkøy ring vert det òg lettare å føre kontroll med dei som tilbyr samkøy ring via dei ulike samkøy ringsplattformane. Dersom transaksjonen av vederlaget òg skjer via samkøy ringsplattformane vil dei elektroniske spora kunne føre til ein enklare kontroll med at transporten skjer innanfor yrkestransportlova sine grenser.

Framlegget kan få konsekvensar for private og offentlege aktørar som i dag tilbyr persontransport mot vederlag då det kan tenkjast at auka samkøy ring vil ha ei konkurranseflate mot drosje og annan kollektivtransport. Personar som elles hadde valt å nytte drosje eller kollektivtransport kan tenkjast å heller ville velje å samkøy re. Slik departementet ser det vil likevel ikkje konkurranseflata vere særleg stor. Ei klar avgrensing ut frå transportbehovet til sjåføren og passasjerane vil bidra til å kunne avgrense konkurransen mot dei rutegåande transportmidla og drosjetransporten.

## **5.2 Aldersgrense for drosjeløyve**

Framlegget om å heve aldersgrensa for å ha løyve til 75 år er ikkje venta å innebere vesentlege økonomiske og administrative konsekvensar. Departementet gjer likevel merksam på at ei heving av aldersgrensa vil kunne medføre ei auke i talet på bestyrarordningar for drosjeløyver etter yrkestransportforskrifta § 51 andre ledd. Slike ordningar inneber administrasjonskostnader for det offentlege både når det gjeld godkjenning av og tilsyn med ordninga. Det vil vere vanskeleg å seie i kva grad ei heving av aldersgrensa vil føre til auka ressursbruk for løyvestyresmaktene knytt til bestyrarordningar, ettersom talet på bestyrarordningar vil avhenge av personlege forhold hos den einskilde løyvehavar. Samstundes vil heving av aldersgrensa kunne føre til at det blir færre søknader om unnatak frå aldersgrensa. Dette har størst verknad i distriktsområda der ein kan gjere unnatak frå aldersgrensa for eksisterande løyvehavar for å oppretthalde drosjetenesta i området dersom det ikkje kjem inn søknader til eit ledig løyve.

## **5.3 Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral**

For løyvestyresmaktene inneber framlegget at oppgåver knytt til godkjenning og oppfølging av drosjesentralar vil forsvinne. Departementet gjer likevel merksam på at når krava til drosjesentralane vert fjerna, vil det samstundes kunne verte behov for å påleggje den einskilde løyvehavaren fleire plikter og eventuelt føre strengare kontroll med gjeldande plikter. Løyvestyresmaktene vil i større grad enn i dag måtte følgje opp den einskilde løyvehavar. Samla sett meiner departementet at dette ikkje vil føre til vesentleg administrativt meirarbeid. Departementet legg til grunn at dei økonomiske og administrative konsekvensane ikkje vil vere større enn at dei kan handterast innanfor gjeldande budsjetttrammer. Departementet ber høyringsinstansane særskilt om å kome med merknader knytt til kva konsekvensar framlegget vil kunne ha for det offentlege.

For drosjenæringa vil ikkje framlegget medføre auka kostnader. Departementet meiner på den andre sida at framlegget vil kunne medverke til innsparingar for næringa. Fridom til sjølv å organisere og drive ein formidlingsteneste vil kunne opne opp for at nye aktørar med nye teknologiske løysingar for formidling av drosjetenester kan etablere seg, og at eksisterande formidlingstenester tek grep for å auke konkurranseevna. Fridom for løyvehavarane til sjølv å velje marknadskanal vil gje ein større grad av fleksibilitet for den einskilde løyvehavar og gje høve til å velje ein formidlingsteneste som gjev best avkastning i form av stort kundetilfang og låge finansieringskostnader. Dei nemnte forholda vil kunne bidra til meir verksam konkurranse innanfor levering av drosjetenester og vil vidare kunne gje lågare prisar for kundane.

Etter departementet si vurdering vil framlegget til lovendring samla sett ikkje ha nemneverdige økonomiske og administrative konsekvensar.

## **6. LOVFRAMLEGG**

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) vert endra slik:

§ 9 andre ledd og tredje ledd skal lyde:

(2) Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 75 år.

(3) Løyvestyresmakta kan gje *reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet. Slike føresegner kan gjerast gjeldande for løyvehavar og førar av drosje.*

§ 20 skal lyde:

§20. *Samkøyring og ambulansetransport*

(1) Det trengst ikkje løyve når den som rår over ein personbil tek med seg folk *som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv og vederlaget for transporten ikkje overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.*

(2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.