



## STORTINGET

# Innst. 201 L

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 39 L (2023–2024)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)

Til Stortinget

## Sammendrag

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

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

Formålet med endringene er å bidra til å ivareta et tilfredsstillende drosjetilbud, hvit økonomi, personsikkerhet og forbrukervern. Forslaget om sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere er en deloppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 84 (2022–2023) i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2023.

Det blir i proposisjonen foreslått følgende endringer relatert til drosjetransport:

Departementet foreslår å tilføye i § 9 første ledd at løyveplikten for drosje gjelder der løyvehaveren har mål om fortjeneste. Dette innebærer at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, ikke vil være omfattet av løyvekravet selv om de driver transport mot vederlag.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Departementet gjør i proposisjonen oppmerksom på at det er foretatt en omnummerering av enkelte av forslagene til bestemmelser i yrkestransportlova kapittel 2 fra og med § 9 d, sammenliknet med forslagene i NOU 2023: 22. Bakgrunnen for dette er at departementet i proposisjonen ikke går videre med utvalgets forslag til § 9 d og at utvalgets forslag til § 9 g andre ledd, fore-

slås flyttet til en egen bestemmelse i ny § 9 e. Den nye nummereringen fremgår av lovforslaget i kapittel 8.

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

For nærmere bakgrunn og omtale av de enkelte lovendringene vises det til proposisjonen.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Benjamin Jakobsen og Tom Einar Karlsen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 39 L (2023–2024) Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje).

Komiteen merker seg at forslaget vil gi en plikt for alle drosjeløyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral og gir også nærmere bestemmelser for plikter for drosjesentralen. Komiteen merker seg også at forslaget medfører at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, ikke vil være omfattet av løyvekravet, selv om de driver transport mot vederlag.

Forslaget har som ledd i komiteens behandling vært på skriftlig høring, og komiteen viser til at det innen fristen kom åtte høringsinnspill til saken.

Komiteen merker seg at innspillene kommer fra aktører i drosjenæringen, berørte bransjeorganisasjoner og interesseorganisasjoner. Komiteen merker seg videre at innspillene berører flere temaer i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge og der sjåførene kan leve av jobben sin, ligger til grunn for regjeringens politikk.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solbergs frislipp i drosjenæringen høsten 2020 har medført mer enn en dobling i antall drosjeløyver. En rapport fra Transportøkonomisk institutt fra april 2023 viser også

at den samlede omsetningen i næringen ikke har gått opp. Disse medlemmer registrerer at ett av formålene med lovendringen er å sikre hvit økonomi.

Disse medlemmer registrerer med bekymring en utvikling i næringen der sjåførene jobber svært lange dager for å tjene en brukbar lønn. Samtidig ser man i økende grad meldinger om kunder som føler seg svindlet på pris av enkeltaktører i næringen. Disse medlemmer mener utviklingen i markedet er skadelig både for kunder og næringen selv. Disse medlemmer er glade for at endringen i loven medfører en plikt til å være tilknyttet en drosjesentral, og at det også følger med plikter for sentralen. Spesielt er det viktig at sentralene skal ha en klageordning for kundene.

Disse medlemmer registrerer tilbakemeldingene som har kommet fra Nasjonalforeningen for folkehelsen, og deler bekymringen for at utviklingen med uoversiktlig prisstruktur, svært varierende kompetanse om språk, geografi og demenssykdom og hvor mange aktører ikke godtar TT-kort, vil gjøre det stadig vanskeligere for utsatte grupper å benytte seg av drosje. Disse medlemmer er glade for at drosjesentralene vil få plikt til å sikre at en viss andel av bilene er utformet eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Etter frislippet i drosjenæringen i 2020, ble det innført krav om praktisk og teoretisk prøve for å kunne bli drosjesjåfør. Konsekvensen har vært at flere tilbud i distriktene, for eksempel Distriktmobilen i Vevelstad kommune, måtte legge ned driften når kravene ble skjerpet. Disse medlemmer er glade for at transport som ikke har mål om fortjeneste, nå er unntatt løyveplikt, slik at viktige lokale tilbud og initiativ kan bestå.

Disse medlemmer merker seg at det har kommet flere hørings svar som angår adgangen til å i forskrift gi dispensasjon fra løyveplikt for næringer som ikke retter seg mot allmennheten, men som likevel driver med hensikt om fortjeneste. Regjeringen foreslår å åpne for dispensasjon fra løyveplikten for inntil tre kjøretøy. I noen av høringsinnspillene blir det påstått at dette ikke vil være et tilstrekkelig antall dispensasjoner. Etter disse medlemmers oppfatning er drosjene en viktig del av den totale beredskapen og transporttilbudet. Etter disse medlemmers vurdering bør derfor en bedrift som samtidig har behov for mer enn tre biler til kundetransport, kunne benytte seg av drosjenæringen.

Disse medlemmer merker seg innspillene knyttet til taksameterplikt som har kommet fra, eller på vegne av, drosjenæringen, og spesielt at det er kommet inn to juridiske vurderinger av taksameterkravet som kommer med motstridende konklusjoner. Disse medlemmer viser til at man i dagens regelverk allerede har krav om taksameter, og at det således ikke er noe nytt som introduseres med dette forslaget. Etter disse medlemmers vurdering er det kun et taksameter

som kan sikre opplysninger om drosjens bevegelser og sikre korrekt innrapportering av relevante data til sentral og skattemyndigheter. Et taksameter kan også kontrolleres av uavhengige kontrollmyndigheter, i Norge Statens vegvesen og Justervesenet, for slik å bidra til at passasjerene får riktig pris. Disse medlemmer mener derfor også det er viktig at man sikrer at alle kjørte drosjeturer registreres i taksameter.

Disse medlemmer viser til forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, der det bes om at Prop. 39 L (2023–2024) sendes tilbake til transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger fram ny innstilling etter at hele utredningen fra Drosjeutvalget er ferdigstilt.

Det er disse medlemmers oppfatning at et krav om taksameter i drosjene verken utgjør et etableringshinder eller usaklig forskjellsbehandling av aktørene. Alle fysiske handelssteder forventes å ha et kasseapparat som registrerer alle transaksjoner som gjøres, og at disse systemene også oppfyller visse minstekrav til rapportering. Disse medlemmer kan ikke se at det finnes noen saklige grunner til at dette ikke også skal gjelde drosjenæringen.

Disse medlemmer er enige med forslagsstillerne i at teknologioptimisme er viktig i enhver bransje, og er glade for at de aller fleste aktørene i Norge i dag kommuniserer med sine kunder også gjennom apper. Disse medlemmer vil allikevel påpeke at teknologioptimisme ikke handler om å finne nye løsninger som omgår rapporteringsplikter eller skatteregler.

Disse medlemmer kan heller ikke se at frislippet i drosjenæringen har medført en reell konkurranse mellom aktørene.

Disse medlemmer viser til at kaoset i næringen i dag, skyldes en ideologisk styrt avregulering. Den voldsomme økningen i antall løyver i kombinasjon med et stort antall løyvehavere som kjører selvstendig, har skapt en situasjon der kundene ikke føler seg trygge når de skal benytte seg av drosjene.

Disse medlemmer mener derfor at det haster, nettopp av hensyn til kundene, å sikre at drosjenæringen i Norge er underlagt en sentraltilknytningsplikt, og støtter derfor ikke forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Disse medlemmer viser videre til forslaget fra Sosialistisk Venstreparti om justert ordlyd i yrkestransportlova § 9 annet ledd.

Disse medlemmer deler bekymringen for at det skal kunne være mulig å holde omsetning skjult ved å unnlate å registrere turer i taksameter. Disse medlemmer har også merket seg hørings svarene fra komiteens høring i saken, hvor det av flere påpekes at det allerede finnes en rekke ulike apper med digital integrasjon mot eksisterende taksameterløsninger som muliggjør automatisk registrering av turer og omsetning i taksameteret.

Disse medlemmer viser videre til at Drosjeutvalget har en rekke gjenstående problemstillinger å drøfte før neste delutredning leveres, og disse medlemmer vil i den forbindelse oppfordre utvalget til også å vurdere de høringssvarene som komiteen har mottatt i forbindelse med behandlingen av Prop. 39 L (2023–2024), herunder hvorvidt det er hensiktsmessig å stille krav om automatisk registrering av turer i taksameter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

§ 9 nytt annet ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c og 9 d i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameter hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

Nåværende andre til femte ledd blir tredje til nytt sjette ledd.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre ønsker å utsette behandlingen av forslag til endringer i yrkestransportlova til hele utredningen fra Drosjeutvalget er fremlagt for Stortinget. Disse medlemmer mener dette er nødvendig for å sikre et helhetlig og godt fundert beslutningsgrunnlag. Videre mener disse medlemmer at man bør avvente en beslutning om innføring av krav om sentraltilknytning til det er foretatt en reell vurdering av hvorvidt dagens taksameter kan erstattes med en mer teknologinøytral løsning. Disse medlemmer påpeker at utvalget til delutredning II skriver at de nettopp vil vurdere om andre teknologinøytrale kontrollutrustninger enn taksameter kan ivareta hensyene som ligger bak kravet til sentraltilknytningsplikt, særlig hensynet til å sikre en hvit økonomi. Disse medlemmer understreker også viktigheten av en romslig overgangsordning for tilknytning til sentral, for å sikre en smidig overgang for alle aktører i drosjebransjen. Disse medlemmer mener at en oppdatering av regelverket må fremme teknologioptimisme, modernisering av bransjen og styrke forbrukerrettighetene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Prop. 39 L (2023–2024) Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje) sendes tilbake til transport- og

kommunikasjonskomiteen, som legger fram ny innstilling etter at hele utredningen fra Drosjeutvalget er ferdigstilt.»

Disse medlemmer viser til departementets egne beskrivelse av situasjonen i drosjemarkedet før reformen:

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

Disse medlemmer påpeker at endringen i drosjereguleringen i 2020 hadde som formål å ha mer søkelys på drosjekunden, samt når og hvor behovet for drosjetransport var størst. En tilbakeføring av rammebetingelsene til tidligere tider vil kunne ramme både drosjekunder og næringsaktører. I tiden før reformen økte drosjetakstene samtidig som inntjeningen gikk ned hvert år.

Disse medlemmer merker seg videre Konkurransetilsynets høringsuttalelse i saken:

«Konkurransetilsynet mener sentraltilknytningsplikten vil kunne redusere mulighetene til å tilby nye konsepter med et ulikt fokus enn hos de etablerte sentralene, og redusere den operasjonelle friheten, som igjen vil kunne redusere mulighetene for effektiv drift.»

Disse medlemmer påpeker at en betydelig andel av drosjenæringens inntektsgrunnlag mange steder i landet var avhengig av såkalte pasienttransport til sykehusene.

Disse medlemmer påpeker at kontraktkjøring, særlig pasienttransport og skoleskyss, i mange distrikt utgjør hoveddelen av den samlede drosjetransporten. I enkelte distrikt er situasjonen slik at uten kontrakter for pasienttransport og skoleskyss så finnes det ikke drivegrunnlag for drosjevirkosomhet. Disse medlemmer påpeker at bedre samordning av offentlig betalt transport og drosjetilbudet i enkeltturmarkedet enkelte steder er avgjørende for å opprettholde et drosjetilbud.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti stiller seg svært positiv til at regjeringen nå følger opp anmodningsvedtaket nr. 84 av 1. desember 2022 og foreslår en innføring av sentraltilknytningsplikt. Solberg-regjeringens frislipp i drosjemarkedet har ført til en eksplosjon i antallet løyver og at det har blitt vanskelig for mange å leve av å kjøre drosje. Det har også blitt pekt på at frislippet kan ha ført til skatteunndragelse og svart omsetning hos aktører i næringen. Sentraltilknytningsplikten, sammen med rapporteringsplikten foreslått i lovforslaget, er svært viktige skritt på veien for å

sikre en seriøs drosjenæring og vil skape mer trygghet og forutsigbarhet for drosjesjåfører og -kunder.

Dette medlem er opptatt av at det regulatoriske rammeverket som skal gjelde for drosjenæringen, skal være forutsigbart og stå seg over tid i forhold til både øvrig norsk lovgivning og Norges internasjonale forpliktelser etter EØS-avtalen. For dette medlem er det helt sentralt at det etableres et rammeverk som på en effektiv måte sørger for at næringen betaler skatt og avgifter basert på den omsetning det faktisk kjøres for og som kunden betaler.

Dette medlem mener formidling av drosjetjenester gjennom sentraler er et viktig tiltak for å sikre at «pengestrømmen» kan følges og at utførte oppdrag blir registrert i taksameter. Lovforslaget slik det ligger fra regjeringen kan gjøre det mulig for drosjeløyvehavere å «falle for fristelsen» og ikke registrere turer som kommer til sjåførens egen mobiltelefon, i taksameteret. Flere hørings svar har påpekt at det finnes et utvalg apper som er knyttet direkte mot taksameterløsninger, og at et krav om at sentralene er formidlere derfor ikke vil by på særlige utfordringer.

Dette medlem stiller seg også skeptisk til at sjåfører kan knytte seg til flere sentraler. Dette kan ifølge flere høringsinstanser føre til uoversiktighet for kundene, til at sjåføren velger å kjøre for sentralen som gir mest utbytte, og at kunden ikke nødvendigvis får det billigste tilbudet. Skattedirektoratet har påpekt at det kan føre til vanskeligheter med å holde oversikt over antall ganger turen blir rapportert. Dagens taksameter er i mange tilfeller ikke utformet for dette. Dette medlem ser frem til at Drosjeutvalgets delutredning II vil gå nærmere inn på dette.

Dette medlem mener det må stilles strengere krav til tilgjengelighet til universelt utformede drosjer enn lovforslaget alene legger opp til. Slik forslaget foreligger er det opp til hver sentral hvordan de tolker tilgjengelighet. Det bør innføres et minimumskrav for tilgang på universelt utformede drosjer. Slike drosjer bør være tilgjengelig hele døgnet. Dette medlem mener drosjeutvalget videre må vurdere hvordan et døgntilgjengelig tilbud for personer med nedsatt funksjonsevne skal være tilgjengelig over hele landet.

Dette medlem ser frem til Drosjeutvalgets delutredning II, som skal se nærmere på løyvedistrikt. At løyvemyndighet og løyvedistrikt sammenfaller kan ha flere fordeler, som å sikre nok kontroll og oversikt over drosjetilbudet.

Dette medlem vil understreke at dispensasjon fra tilknytningsplikten, samt dispensasjon fra plikter hos sentralene, må tilhøre sjeldenhetene.

Dette medlem foreslår følgende endring i lovforslaget:

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

§ 9 nytt andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyveharar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c og 9 d i denne lova. Alle bestilte drosjeturar skal formidlast gjennom formidlingssystemet til sentralen. Løyveharar skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameteret i bilen, som skal vere koplå til ein sentral som løyvehavaren er knytt til. For drosjeturar som vert formidla, skal registreringa i taksameteret skje automatisk ved formidling av drosjeturen gjennom formidlingssystemet til sentralen. Løyvestyresmakta kan gi dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

Nåværende andre til femte ledd blir tredje til nytt sjette ledd.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

#### Forslag 1

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

§ 9 nytt andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyveharar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c og 9 d i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameter hos ein drosjesentral som løyveharar er knytt til. Løyvestyresmakta kan gi dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

Nåværende andre til femte ledd blir tredje til nytt sjette ledd.

### Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:

#### Forslag 2

Prop. 39 L (2023–2024) Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje) sendes tilbake til transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger fram ny innstilling etter at hele utredningen fra Drosjeutvalget er ferdigstilt.

## Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

### Forslag 3

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

§ 9 nytt andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c og 9 d i denne lova. Alle bestilte drosjeturar skal formidlast gjennom formidlingssystemet til sentralen. Løyvehavar skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameteret i bilen, som skal vere kopla til ein sentral som løyvehavaren er knytt til. For drosjeturar som vert formidla, skal registreringa i taksameteret skje automatisk ved formidling av drosjeturen gjennom formidlingssystemet til sentralen. Løyvestyresmakta kan gi dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

Nåværende andre til femte ledd blir tredje til nytt sjette ledd.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

### vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)

#### I

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

§ 4 skal lyde:

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

(1) Den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal persontransport med motorvogn registrert for meir enn 9 personar, må ha løyve. Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer.

(2) Løyve skal tildelast den som

- driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg,
- har god vandel,
- har tilfredsstillande økonomisk evne, og

d. har tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

Overskriften i § 9 skal lyde:

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

§ 9 første ledd skal lyde:

(1) Den som mot vederlag, og med mål om fortjeneste, vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha drosjeløyve. § 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarende. *Løyveplikt gjeld òg for den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer. Løyveplikt etter tredje punktum gjeld sjølv om den som utfører transporten ikkje har mål om fortjeneste.*

Ny § 9 b skal lyde:

§ 9 b. *Løyve for å drive drosjesentral*

(1) Den som vil drive drosjesentral, må ha løyve. Løyve skal tildelast søkjarar som oppfyller krava i § 4 andre ledd bokstav a til c.

(2) Drosjesentralen skal ha ein dagleg leiar.

Ny § 9 c skal lyde:

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

(1) Drosjesentralen skal ha opplysningar om:

- løyvehavarar som er knytte til sentralen,
- sjåførar som er tilsette hos tilslutta løyvehavarar,
- drosjer som er knytte til sentralen og registreringsnummeret på drosjene,
- taksameter som er installert i drosja, inkludert serienummer,
- talet på drosjer som til kvar tid er tilgjengelege for sentralen og kva for geografiske område drosjene dekker,
- dei drosjene dei tilknytte løyvehavarane disponerer som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne.

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

(3) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre dei opplysningane som vert kravde med heimel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring for dei løyvehavarane som er knytte til sentralen. Sentralen skal lagre opplysningane i fem år etter slutten av rekneskapsåret.

(4) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre pris for drosjetransport i område der det er fastsett pristak med heimel i lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak for dei løyvehavarane som er knytte til sentralen.

(5) Drosjesentralen sine administrative system skal årleg gjennomgå ein systemrevisjon for å sikre data-tryggleik og datakvalitet. Systemrevisjonen skal doku-

menterast gjennom ei uavhengig revisorfråsegn eller gjennom godkjent sertifiseringsordning.

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

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

Ny § 9 d skal lyde:

§ 9 d. Drosjesentralane sine øvrige plikter

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

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

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

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

Ny § 9 e skal lyde:

§ 9 e. Unnatak frå sentralane sine plikter

Løyvestyresmakta kan gje sentralane unnatak frå pliktene etter §§ 9 c og 9 d.

Ny § 9 f skal lyde:

§ 9 f. Pålegg om retting

Løyvestyresmakta kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikkje oppfyller krav og etterlever plikter som følgjer av §§ 9 b, 9 c og 9 d. Det skal setjast ein frist for retting. Dersom pålegget ikkje vert følgt, kan løyvet trekkast tilbake.

Ny § 9 g skal lyde:

§ 9 g. Forskrifter om drosjesentralar

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

§ 12 andre ledd skal lyde:

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

§ 19 oppheves.

§ 20 skal lyde:

§ 20 Transport med ambulanse

Det trengst ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.

§ 21 første ledd skal lyde:

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

§ 27 andre ledd skal lyde:

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

Nåværende andre og tredje ledd blir tredje og nytt fjerde ledd.

§ 35 skal lyde:

Departementet gjev nærare forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova. Departementet kan i forskrift stille krav til verksemd som er unnateke frå krav om løyve etter denne lova.

§ 37 a første ledd skal lyde:

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

## II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Bestemmelsene kan tre i kraft til ulik tid.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. februar 2024

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder

**Geir Inge Lien**

ordfører

