

Høringsnotat

**Forslag til endringer i yrkestransportforskriften –
dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten for
drosjeløyvehaver mv.**

Innhold

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn og behovet for regelendringer.....	4
3	Gjeldende rett.....	5
3.1	Sentraltilknytningsplikten og hjemmel for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, jf. yrkestransportloven § 9 andre ledd 5	
3.2	Dispensasjon fra krav om drosjeløyve mv, jf. yrkestransportforskriften § 48 e 5	
4	Departementets forslag til endringer i yrkestransportforskriften.....	6
4.1	Forslag om endring i yrkestransportforskriften § 48 e	6
4.1.1	Forslag	6
4.1.2	Bakgrunn for forslaget og begrunnelse	7
4.2	Forslag om dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, ny § 52 f i yrkestransportforskriften.....	10
4.2.1	Forslag	10
4.2.2	Bakgrunn for forslaget og begrunnelse.....	10
5	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	16
6	Forslag til forskrift om endringer i yrkestransportforskriften	18

1 Innledning

Departementet fremmer her forslag til endringer forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften). Forslag til forskrift følger vedlagt.

Forslaget er først og fremst en oppfølging av endring i yrkestransportloven § 9 andre ledd som slår fast at drosjeløyvehaver skal være tilknyttet en drosjesentral. Etter siste punktum i bestemmelsen kan løyvemyndigheten gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikt på vilkår som blir nærmere fastsatt av departementet i forskrift. Lovendringen trådte i kraft 1. september 2024. Krav om sentraltilknytning vil gjelde for alle løyvehavere etter en overgangsperiode frem til 1. mars 2025.

Departementet ser at det er tilfeller hvor krav om sentraltilknytning ikke er hensiktsmessig, som i det rene selskapsvognsegmentet, eller hvor kravet kan gi utslag i bortfall av drosjetjenester, som i distrikter med svært lite etterspørsel etter drosjetjenester. Departementet mener det er hensiktsmessig å åpne for at løyvemyndighetene kan gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten i disse tilfellene, og foreslår å ta inn bestemmelser om dette i ny § 52 f i yrkestransportforskriften. Bestemmelsen om dispensasjon i forskriften vil være uttømmende, og skal bidra til at det er klare rammer og forutsigbarhet for når dispensasjon kan innvilges.

I forbindelse med vurderingen av behovet for dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, har departementet også vurdert løyvemyndighetenes rammer for å gi unntak fra løyveplikten etter yrkestransportforskriften § 48 e. Det er ofte sammenfall i behovet for unntak fra løyveplikt og sentraltilknytningsplikt. Aktører med dispensasjon fra løyvekravet vil også være unntatt fra kravet om sentraltilknytningsplikt.

Ved justeringen av § 48 e i 2024 kan det se ut som løyvemyndighetenes mulighet til å gi dispensasjon fra løyvekravet til foreldre som kjører egne og andres barn til skolen falt bort. Dette var ikke tilsiktet. Departementet foreslår derfor å klargjøre bestemmelsen slik at denne gruppen fortsatt kan få dispensasjon fra løyvekravet. Videre foreslår departementet noen forenklinger i § 48 e. Departementet legger til grunn at forenklingene ikke vil innebære praktiske endringer i rettssituasjonen.

Departementet foreslår følgende endringer i yrkestransportforskriften:

- Departementet foreslår endring i yrkestransportforskriften § 48 e første ledd slik at det fremgår at løyvemyndigheten kun kan gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve og ikke de enkelte løyvekrav. Departementet foreslår å endre henvisningen til yrkestransportloven § 37 a i yrkestransportforskriften § 48 e første ledd siste punktum slik at det klart fremgår at den som utfører transporten basert på dispensasjon fra kravet om drosjeløyve må ha kjøreseddel.
- Departementet foreslår å ta inn et nytt siste punktum i § 48 e andre ledd hvor det fremgår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve ved transport til og fra skole når den som får dispensasjon har foreldreansvaret for eller bor sammen med minst ett av barna som transporteres. Departementet foreslår at ordet «kun» tas ut av § 48 e andre ledd første punktum slik at kravet om at dispensasjon kun

kan gis for transport av egne kunder og brukere mv. ikke gjelder i forbindelse med skoleskyss utført av foreldre. Departementet foreslår videre at kravet om at dispensasjonssøknad fra foreldre som ønsker å utføre skoleskyss ikke må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges, jf. forslag til nytt siste punktum i § 48 e tredje ledd.

- Departementet foreslår en ny § 52 f i yrkestransportforskriften om løyvemyndighetens adgang til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten. Departementet foreslår i første ledd bokstav a at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning for løyvehaver i områder som står i fare for å ikke ha et drosjetilbud dersom kravet opprettholdes. Departementet foreslår videre at det i bokstav b tas inn hjemmel for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning for aktører som utfører transport med særlig eksklusivt materiell og som utelukkende tilbyr transporttjenester i forbindelse med særskilte arrangementer.
- Departementet foreslår at dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning kan ha varighet på inntil tre år og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Departementet foreslår videre at det fremgår av bestemmelsen i ny § 52 f at registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket, at dispensasjonsvedtaket skal medbringes i kjøretøyet og at løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen.

2 Bakgrunn og behovet for regelendringer

Den 11. mai 2022 oppnevnte regjeringen Støre et utvalg for å gjøre en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen og utarbeide forslag til ny regulering på området. Drosjeutvalget foreslo i sin delutredning I, NOU 2023:22 På vei mot en bedre regulert drosjenæring, blant annet å innføre sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere og en endring i rammene for løyveplikt for drosjeløyve. Forslaget ble fulgt opp med et lovforslag fra departementet, jf. Prop. 39 L (2023-2024) Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytning og justering av løyveplikten for drosje) og lovvedtak 46 (2023-2024) i Stortinget vinteren 2024. Lovendringen trådte i kraft 1. september 2024.

Sentraltilknytningsplikten fremgår av yrkestransportloven § 9 andre ledd og innebærer at den som har drosjeløyve etter yrkestransportloven § 9 første ledd skal være tilknyttet en drosjesentral. I § 9 andre ledd siste punktum fremgår det at:

«Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.»

Departementet har så langt ikke fastsatt nærmere bestemmelser om dette i forskrift, men ser at det er et behov for at det finnes mulighet til å gi dispensasjon i ulike situasjoner.

Kravet om sentraltilknytningsplikt trådte i kraft 1. september 2024 med overgangsordninger for henholdsvis drosjeløyvehavere og sentraler som utløper 1. mars 2025. Fra denne dato bør

bestemmelser om løyvemyndighetens adgang til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten være på plass.

Endringer i yrkestransportforskriften § 48 e om dispensasjon fra krav om drosjeløyve mv. trådte også i kraft 1. september 2024. Departementet har erfart at bestemmelsen i yrkestransportforskriften § 48 e er strammet inn når det gjelder vilkårene for å få dispensasjon fra kravet om fagkompetanse sammenliknet med det som gjaldt før endringen i § 48 e som trådte i kraft 1. september 2024. Innstrammingen er utilsiktet, og departementet foreslår derfor en justering i bestemmelsen.

3 Gjeldende rett

3.1 Sentraltilknytningsplikten og hjemmel for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, jf. yrkestransportloven § 9 andre ledd

Det fremgår av yrkestransportloven § 9 andre ledd at løyvehaver må være tilknyttet en drosjesentral.

Tilknytning til sentral innebærer ulike plikter for løyvehaver av både økonomisk og administrativ art. Løyvehaver er etter § 9 andre ledd andre punktum pålagt å rapportere de opplysningene til sentralen som sentralen trenger for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c og 9 d.

Løyvehaver skal videre sikre at betaling for all løyvepliktig transport blir registrert i taksameteret hos en sentral løyvehaver er tilknyttet, jf. § 9 andre ledd tredje punktum.

I § 9 andre ledd siste punktum fremgår det at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravene i § 9 andre ledd på vilkår som blir nærmere fastsatt av departementet i forskrift. Slik forskrift er ikke fastsatt.

3.2 Dispensasjon fra krav om drosjeløyve mv, jf. yrkestransportforskriften § 48 e

Etter yrkestransportforskriften § 48 e kan løyvemyndigheten gi den som driver løyvepliktig persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personer dispensasjon fra kravet om drosjeløyve eller for enkelte krav for løyve etter yrkestransportloven § 9 første ledd, jf. § 4 andre ledd. Forskriftsbestemmelsen setter klare vilkår for å innvilge dispensasjon.

Dispensasjon etter § 48 e kan kun gis for transport av egne kunder/brukere til og fra aktiviteter som innehaver av dispensasjonen selv er arrangør av. Transporten må skje i tilknytning til selve arrangementet, og må være en underordnet tilleggsytelse til hovedytelsen.

Dispensasjon gis etter en individuell vurdering. Løyvemyndigheten må vurdere om den aktuelle transporten kan utføres av eksisterende løyvehavere, og må vurdere konkurranseflaten mot både drosje- og turvogntransport. Dispensasjonssøknader må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges.

Løyvemyndigheten kan gi dispensasjon for inntil fem motorvogner. Fritak gis for opptil tre år av gangen, og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Det presiseres videre at klage på vedtak etter bestemmelsen skal avgjøres av fylkeskommunen.

Det må søkes om dispensasjon etter § 48 e i hvert enkelt fylke.

4 Departementets forslag til endringer i yrkestransportforskriften

4.1 Forslag om endring i yrkestransportforskriften § 48 e

4.1.1 Forslag

Departementet foreslår en endring i yrkestransportforskriften § 48 e første ledd slik at det fremgår at løyvemyndigheten kun kan gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve og ikke de enkelte løyvekravene

Den tidligere § 48 e, som gjaldt frem til 1. september i år, ga løyvemyndigheten hjemmel til å gi dispensasjon fra kravet om fagkompetanse, som er det kravet det, så vidt departementet er kjent med, er aktuelt å gi unntak fra. Bakgrunnen for å endre § 48 e var å videreføre den tidligere ordningen med løyvefritak for småskala reiselivs- og Inn på tunet aktører som tidligere fremgikk av rundskriv. Disse aktørene vil være godt ivaretatt gjennom muligheten til å søke om dispensasjon fra kravet om *drosjeløyve*. Departementet mener ikke de i tillegg har behov for dispensasjon fra de enkelte løyvekravene. Departementet viser til at adgangen til å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve i realiteten kun innebærer dispensasjon fra kravet om fagkompetanse siden det er fastsatt i § 48 e første ledd at den som får dispensasjon *likevel* skal oppfylle krav om vandel, økonomi, etablering mv.

Departementet mener på denne bakgrunn at det i utgangspunktet ikke er nødvendig at løyvemyndigheten skal kunne gi dispensasjon fra de enkelte løyvekravene. Denne justeringen er ment som en forenkling av bestemmelsen, og ikke en endring i rettstilstanden.

Departementet er ikke kjent med at hjemmelen til å gi dispensasjon fra de øvrige løyvekravene er tatt i bruk etter at gjeldende § 48 e trådte i kraft 1. september i år.

Departementet ber imidlertid om høringsinstansenes syn på dette og utelukker ikke at det kan være aktuelt å beholde en mulighet for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon fra de enkelte krav dersom høringen viser at dette er nødvendig.

Departementet foreslår videre å erstatte henvisningen til yrkestransportloven § 37 a i yrkestransportforskriften § 48 e første ledd siste punktum med en henvisning til hele kapittel 7A om kjøreseddel. Det vil da klart fremgå at den som utfører transporten basert på dispensasjon fra kravet om drosjeløyve må ha kjøreseddel.

Departementet foreslår videre å ta inn et nytt siste punktum i § 48 e andre ledd hvor det fremgår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve ved transport til og fra skole når den som får dispensasjon har foreldreansvaret for eller bor sammen med minst ett av barna som transporteres. Departementet foreslår at ordet «kun» tas ut av § 48 e andre ledd første punktum slik at kravet om at dispensasjon kun kan gis for transport av egne kunder og brukere mv. ikke gjelder i forbindelse med skoleskyss utført av foreldre.

Departementet foreslår videre at kravet om at dispensasjonssøknad fra foreldre som ønsker å utføre skoleskyss ikke må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges. Departementet foreslår at dette fremgår av nytt siste punktum i § 48 e tredje ledd.

4.1.2 Bakgrunn for forslaget og begrunnelse

Den 1. september 2024 trådte endring i rammene for løyveplikt etter yrkestransportloven § 9 første ledd i kraft. Endringen innebærer at kun den som driver transport mot vederlag med «mål om fortjeneste» vil være omfattet av kravet til drosjeløyve. Dette betyr blant annet at mye av transporten i regi av frivilligheten ikke lenger vil være løyvepliktig. Såkalt Inn på tunet-virksomhet og småskala turistvirksomhet er imidlertid fortsatt omfattet av kravet til drosjeløyve. Disse typene virksomhet tilbyr i utgangspunktet ikke tjenester i det tradisjonelle drosjemarkedet, men kun transport til kunder som deltar på særlige aktiviteter i regi av virksomhetene. I den grad disse virksomhetene ikke tilbyr tjenester i drosjemarkedet, vil en del av kravene som gjelder for å drive drosjevirksomhet ikke være nødvendige. Drosjeutvalget foreslo derfor i delutredning I, NOU 2023:22, å gjeninnføre den tidligere ordningen hvor løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om løyve. I tillegg foreslo utvalget å gi løyvemyndigheten hjemmel til å gi dispensasjon fra de enkelte løyvekravene. Dette ble fulgt opp av departementet, og endringer i § 48 e ble fastsatt og trådte i kraft 1. september 2024.

Dispensasjonsadgangen er ikke begrenset til Inn på tunet- og småskala turistvirksomhet. Dispensasjon kan også gis til frivillige organisasjoner, ideelle organisasjoner og idrettslag mv., for eksempel der det er tvil om de omfattes av løyveplikten.

Etter § 48 e kan løyvemyndigheten gi den som driver løyvepliktig persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personer dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, eller for de enkelte løyvekrav etter yrkestransportloven § 9 første ledd, jf. § 4 andre ledd. Bestemmelsen setter klare vilkår for å innvilge dispensasjon, jf. omtale av gjeldende rett i punkt 3.2 over.

En dispensasjon fra kravet om *drosjeløyve* vil i utgangspunktet innebære at den som får dispensasjonen ikke må oppfylle alle kravene som følger med å ha drosjeløyve. Departementet har imidlertid fastsatt at den som får dispensasjon *likevel* skal oppfylle visse krav til tross for at det gis et løyvefritak, jf. § 48 e første ledd siste punktum. Dette betyr at en dispensasjon fra kravet om drosjeløyve i realiteten innebærer dispensasjon fra kravene om fagkompetanse og sentraltilknytning og krav etter yrkestransportforskriften § 48 om taksameter og merking av motorvognen.

Yrkestransportforskriften § 48 e sier videre at løyvemyndigheten «kan» gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve eller de enkelte løyvekravene. Dette betyr at det vil være opp til løyvemyndighetens skjønn om de vil gi dispensasjon eller ikke. Dette innebærer også at det kan variere fra fylke til fylke om man får dispensasjon eller ikke. Departementet ser at dette kan virke urimelig, men viser til at det kan være ulike forhold i fylkene som gjør at vurderingene om å gi dispensasjon er ulike.

Yrkestransportforskriften § 48 e gir også løyvemyndigheten hjemmel til å gi dispensasjon fra de enkelte løyvekravene, jf. yrkestransportloven § 9 første ledd, jf. § 4 andre ledd. Bestemmelsen gir løyvemyndigheten adgang til å gi dispensasjon fra fagkompetansekravet, vandelskravet, økonomikravet og etableringskravet på de samme vilkårene som ved

dispensasjon fra kravet om drosjeløyve. Den tidligere § 48 e som gjaldt frem til 1. september 2024 ga løyvemyndighetene hjemmel til å gi dispensasjon fra kravet om fagkompetanse, men på vilkår som var noe lempeligere enn etter endringen av § 48 e. Den tidligere § 48 e lød som følger:

§ 48e. Dispensasjon fra kravet om fagkompetanse

Løyvemyndigheten kan i særskilte tilfelle gi dispensasjon fra kravet i § 4 første ledd bokstav d om tilstrekkelig faglig kompetanse for den som søker om drosjeløyve.

Dispensasjon kan gis når transportvirksomheten er en underordnet del av annen virksomhet som løyvehaver utfører. Transporten skal ikke være i direkte konkurranse med drosje- eller turvognvirksomhet.

Dispensasjon kan gis for inntil 3 år av gangen.

Kjøretøyets registreringsnummer skal fremgå av dispensasjonsvedtaket.

Dispensasjonsvedtaket skal være tilgjengelig i kjøretøyet

Departementet viser til at innføringen av gjeldende § 48 e fra 1. september 2024 medførte en innstramming av vilkårene for når det kan gis dispensasjon fra kravet om fagkompetanse.

Gjeldende § 48 e medfører at både ved dispensasjon fra kravet om drosjeløyve og ved dispensasjon fra de enkelte krav, herunder faglig kompetanse er det blant annet krav om at:

1. dispensasjon kun kan gis for transport av egne kunder og brukere til og fra aktiviteter som inneholder av dispensasjonen selv er arrangør av. Transporten må skje i tilknytning til selve arrangementet, og
2. dispensasjonssøknader må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges.

Departementet viser til at den tidligere dispensasjonshjemmelen i § 48 e blant annet ble brukt for å gi fritak fra fagkompetansekravet for småskala reiseliv og inn på tunet aktører.

Departementet viser imidlertid til at disse aktørene blir godt ivaretatt av den nye bestemmelsen i § 48 e ,og normalt vil søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve – ikke fra kravet om fagkompetanse.

Den tidligere bestemmelsen ble også brukt for å gi fritak fra kravet om fagkompetanse for foreldre som i gitte situasjoner påtar seg å utføre skoleskyss for egne og andres barn. For disse vil kravet om at dispensasjon kun kan gis for transport av egne kunder/brukere til og fra aktiviteter som inneholder av dispensasjonen selv er arrangør av, bety at de ikke vil oppfylle kravene for å få innvilget dispensasjon. Dette er en uheldig, og etter departementets vurdering ikke tilsiktet virkning av endringen i bestemmelsen.

Når løyvemyndighetens adgang til å gi dispensasjon fra løyvekravet ses i sammenheng med adgangen til å gi dispensasjon fra de enkelte kravene, er det departementets vurdering at behovet for hjemmel til å gi dispensasjon fra de enkelte løyvekravene er begrenset, fordi løyvemyndigheten har adgang til å gi dispensasjon fra selve løyvekravet. Dette gjelder særlig fordi fritak fra kravet om drosjeløyve i realiteten kun innebærer fritak fra kravet om fagkompetanse og sentraltilknytning (og § 48 om merking, taksameter mv). Sett i sammenheng med at kravene om god vandel, etablering og økonomi er krav som uansett må

oppfylles selv om det gis dispensasjon fra kravet om drosjeløyve mener departementet det sjelden vil nødvendig at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra de enkelte kravene slik det er regulert i § 48 e i dag. Departementet foreslår derfor at § 48 e endres slik at løyvemyndigheten ikke lenger har hjemmel til å gi dispensasjon fra de enkelte løyvekravene. Endringen er i utgangspunktet ment som en forenkling. Departementet forventer ikke at endringen vil få konsekvenser av betydning for dispensasjonsadgangen. Vi ber særlig om høringsinstansenes innspill til dette.

Departementet har for øvrig hjemmel i yrkestransportloven § 21 til selv å gi dispensasjon fra kravet om løyve og de enkelte løyvekrav for særskilte slag transporter eller motorvogner dersom det unntaksvis skulle oppstå behov for dette.

For å ivareta tilfeller hvor foreldre utfører skoleskyss for egne og andres barn foreslår departementet å ta inn et nytt siste punktum i § 48 e andre ledd hvor det fremgår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve ved transport til og fra skole når den som får dispensasjon har foreldreansvaret for eller bor sammen med minst ett av barna som transporteres. Departementet foreslår at ordet «kun» tas ut av § 48 e andre ledd første punktum slik at kravet om at dispensasjon kun kan gis for transport av egne kunder og brukere mv. ikke gjelder i forbindelse med skoleskyss utført av foreldre. Disse kravene er i all hovedsak utarbeidet med tanke på småskala reiselivsaktører og inn på tunet aktører. Departementet foreslår videre at kravet om at dispensasjonssøknad fra foreldre som ønsker å utføre skoleskyss ikke må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges. Departementet foreslår at dette fremgår av nytt siste punktum i § 48 e tredje ledd. Vilkåret om at løyvemyndigheten må vurdere om den aktuelle transporten kan utføres av eksisterende løyvehavere og konkurranseflaten mot både turvogn og drosje, jf. § 48 e tredje ledd, gjelder imidlertid også ved søknad om dispensasjon ifm. skoleskyss utført av foreldre.

På denne måten vil aktører som driver blant annet småskala reiselivs- og inn- på tunet-virksomhet fortsatt kunne søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, som også omfatter fritak fra krav om sentraltilknytning. Også foreldre som av ulike grunner selv utfører skoleskyss må søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, og slipper å oppfylle krav om fagkompetanse og sentraltilknytning. Departementet ber imidlertid om høringsinstansenes syn på om det er andre situasjoner hvor det er behov for å søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve eller de enkelte løyvekrav som innebærer at forslagene over ikke vil være dekkende. Departementet utelukker altså ikke at det kan være aktuelt å beholde en mulighet for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon fra de enkelte løyvekrav dersom høringen viser at dette er nødvendig. Departementet vil vurdere dette nærmere i lys av høringsinnspillene. Til sammenlikning kan Statens vegvesen, som løyvemyndighet for gods- og turvognløyve, gi dispensasjon fra kravene om fagkompetanse og økonomi etter yrkestransportforskriften § 23 tredje ledd.

Departementet foreslår også å endre henvisningen til yrkestransportloven § 37 a i yrkestransportforskriften § 48 e første ledd siste punktum slik at det klart fremgår at den som får dispensasjon fra kravet om drosjeløyve må ha kjøreseddel. Departementet foreslår å endre siste setning slik at det fremgår konkret at den som utfører transporten må inneha kjøreseddel, jf. yrkestransportloven kapittel 7 A.

4.2 Forslag om dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, ny § 52 f i yrkestransportforskriften

4.2.1 Forslag

Med hjemmel i yrkestransportloven § 9 andre ledd foreslår departementet en ny § 52 f i yrkestransportforskriften som gir løyvemyndighetens adgang til å gi løyvehaver dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten i to tilfelle.

For det første foreslår departementet i første ledd bokstav a at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten i områder som står i fare for å ikke ha et drosjetilbud dersom kravet opprettholdes.

For det andre foreslår departementet i første ledd bokstav b at løyvemyndigheten får hjemmel til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten for aktører som utfører transport med særlig eksklusivt materiell og som utelukkende tilbyr transporttjenester i forbindelse med særskilte arrangementer. En dispensasjon vil kun gjelde i det fylket det søkes om dispensasjon.

Departementet foreslår at dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning kan ha varighet på inntil tre år og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Departementet foreslår videre at det fremgår av bestemmelsen i ny § 52 f at registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket, at dispensasjonsvedtaket skal medbringes i kjøretøyet, at løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen og at fylkeskommunen avgjør klage på vedtak etter denne bestemmelsen.

Bakgrunnen for forslagene er at departementet ser at det er tilfeller hvor krav om sentraltilknytning ikke er hensiktsmessig, som i det rene selskapsvognsegmentet, eller hvor kravet kan gi utslag i bortfall av drosjetjenester, som i distrikter med svært lite etterspørsel etter drosjetjenester. Departementet mener det er hensiktsmessig å åpne for at løyvemyndighetene kan gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten i disse tilfellene, og foreslår ovennevnte bestemmelser om dette i ny § 52 f i yrkestransportforskriften. Bestemmelsen om dispensasjon i forskriften vil være uttømmende, og skal bidra til at det er klare rammer og forutsigbarhet for når dispensasjon kan innvilges.

4.2.2 Bakgrunn for forslaget og begrunnelse

4.2.2.1 Innledning

Innføringen av sentraltilknytningsplikten i yrkestransportloven § 9 andre ledd første punktum, skal ivareta mange ulike hensyn. Departementet gjorde en grundig vurdering av hvordan sentraltilknytningsplikten skal ivareta de ulike hensynene i Prop. 39 L (2023-2024) punkt. 5.2.3. Etter departementets vurdering bidrar sentraltilknytningsplikten til å ivareta hensynene til et tilfredsstillende drosjetilbud, personsikkerhet, hvit økonomi, forbrukervern, vern av arbeidstakere og trafiksikkerhet.

I Prop. 39 L (2023-2024) fremgår det at departementet mener kravet om sentraltilknytningsplikt er i overensstemmelse med EØS-avtalen og læren om tvingende allmenne hensyn. *Begrepet* tvingende allmenne hensyn omfatter en rekke forskjellige hensyn som er anerkjent av rettspraksis fra EU- og EFTA-domstolen, som for eksempel forbrukervern, miljøvern, arbeidstakerrettigheter mv. *Læren* om tvingende allmenne hensyn

går i korte trekk ut på at restriksjoner på etableringsretten vil være lovlige hvis de er begrunnet i legitime, allmenne hensyn, og er egnet og nødvendige for å oppnå de påberopte hensyn. I dette ligger det at dersom sentraltilknytningsplikten utgjør en etableringshindring mener departementet at den er begrunnet i tvingende allmenne hensyn, er egnet for å nå de aktuelle hensyn og ikke går lenger enn nødvendig for å oppnå de aktuelle hensynene.

I forlengelsen av egnethetskravet er det et krav om at målene som begrunner en restriksjon skal forfølges på en systematisk og sammenhengende måte, jf. sak C-168/14 Grupo Itevelesa SL (76).

Dette innebærer at for at sentraltilknytningsplikten skal være egnet, og dermed lovlig etter EØS-avtalen, må kravet om å være tilknyttet en sentral utøves på en systematisk og sammenhengende måte. Dette betyr at en vidtrekkende hjemmel til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, som gir løyvemyndigheten betydelig skjønn, fort vil medføre en uthuling av begrunnelsen for selve sentraltilknytningsplikten og dermed bidra til at sentraltilknytningsplikten kan vurderes som uegnet til å ivareta de påberopte hensynene.

I den grunngitte uttalelsen fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA) datert 22. februar 2017 knyttet til den tidligere drosjereguleringen i Norge vurderer ESA den tidligere sentraltilknytningsplikten. I uttalelsen har ESA, som innvending til det tidligere regelverket om sentraltilknytningsplikt, hevdet at formålene som ble påberopt ikke var forfulgt på en systematisk og sammenhengende måte. Dette fordi det ikke var krav om sentraltilknytning i spredtbygde områder. Etter departementets vurdering vil ikke en slik tolkning uten videre være riktig. Dersom de utfordringer som sentraltilknytningsplikten skal ivareta ikke gjør seg gjeldende i slike områder, er det konsistent med formålet som forfølges, at plikten ikke ilegges i større grad enn det som er nødvendig. En slik tilnærming er, etter departementets vurdering, også best forenlig med EØS-rettens krav om nødvendighet.

I yrkestransportloven § 9 andre ledd er det lagt til grunn at alle løyvehavere skal være underlagt sentraltilknytningsplikt. ESAs tidligere innvending synes derfor i utgangspunktet ikke å gjøre seg like mye gjeldende. Samtidig er det gitt hjemmel i § 9 andre ledd siste punktum til å la løyvemyndigheten gi dispensasjon fra kravene i andre ledd på vilkår som fastsettes nærmere i forskrift. Departementet foreslo en endring i dispensasjonshjemmelen i Prop. 39 L sammenliknet med forslaget som ble sendt på høring i Drosjeutvalgets delutredning I, NOU 2023:24. I forslaget fra utvalget var det lagt opp til noe mer skjønn hos løyvemyndigheten i forbindelse med å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten. På bakgrunn av EØS-rettens strenge tolkning av egnethetskravet endret departementet forslaget som ble fremmet for Stortinget i Prop. 39 L til at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten på vilkår som fastsettes nærmere i forskrift. På den måten kan departementet foreslå en hjemmel i yrkestransportforskriften for dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten med klare rammer, uten utstrakt bruk av skjønn som er forutsigbar og som ikke går lenger enn nødvendig.

4.2.2.2 Bakgrunn og begrunnelse

Kravet om sentraltilknytningsplikt i yrkestransportloven § 9 første ledd er et absolutt krav for alle drosjeløyvehavere. Som nevnt over ser departementet imidlertid at det er situasjoner hvor hensynene som begrunner sentraltilknytningsplikten ikke gjør seg gjeldende i samme grad, eller hvor opprettholdelsen av et krav om sentraltilknytning kan føre til at drosjetilbudet faller

bort eller ikke starter opp. På denne bakgrunn ble det i Prop. 39 L foreslått en hjemmel som gir løyvemyndigheten adgang til å gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning på nærmere bestemte vilkår. Det følger av gjeldende § 9 andre ledd siste punktum i yrkestransportloven at:

«Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.»

Som nevnt over mener departementet at det skal være klare rammer for når løyvemyndigheten kan gi dispensasjon og viser i denne sammenheng til departementets vurdering i Prop. 39 L av behovet for når det er aktuelt å gi dispensasjon;

I Prop. 39 L punkt. 5.2.3.3 fremgår det:

«Departementet ser i utgangspunktet tre situasjoner hvor dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten kan være særlig aktuelt. For det første gjelder dette virksomheter som ikke driver regulær drosjevirksomhet, men tilbyr transport med personbil som en underordnet del av annen hovedvirksomhet. Dette gjelder for eksempel småskala turistvirksomhet og Inn-på-tunet virksomhet. For det andre ser departementet at det kan være aktuelt å gi dispensasjon i distriktsområder hvor sentraltilknytningsplikt kan stå i veien for at det blir opprettet et drosjetilbud. For det tredje mener departementet dispensasjon kan være aktuelt for de som driver i det tidligere selskapsvognmarkedet. Utvalgets forslag legger opp til et tilsynelatende svært vidt skjønn for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon. Departementet mener det vil være behov for større forutsigbarhet for når løyvemyndigheten kan gi dispensasjon. På denne bakgrunn foreslår departementet å justere utvalgets forslag til dispensasjonshjemmel, slik at det fremgår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon på vilkår som departementet fastsetter i forskrift.»

I lys av vurderingene av EØS-retten ovenfor, vil en hjemmel til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, etter departementets vurdering være i overensstemmelse med EØS-retten dersom formålet med sentraltilknytningsplikten ikke gjør seg gjeldende i enkelttilfeller.

Dette vil, etter departementets vurdering, blant annet være tilfelle dersom det gis dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten i spredtbygde strøk hvor man står i fare for å miste et drosjetilbud om det ikke gis en dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten. Et hovedformål med sentraltilknytningsplikten er å bidra til å sikre et drosjetilbud. I enkelte tilfeller vil imidlertid opprettholdelse av kravet medføre at tilbudet faller bort. Departementet mener derfor det vil være i overensstemmelse med EØS-retten å gi hjemmel i yrkestransportforskriften til at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning for enkelte løyvehavere dersom det i et område er fare for at et drosjetilbud faller bort eller ikke blir opprettet dersom kravet om sentraltilknytning opprettholdes.

Andre viktige hensyn sentraltilknytningsplikten skal ivareta er hvit økonomi, personsikkerhet og forbrukervern. Det er departementets klare vurdering at disse formålene blir best ivaretatt ved at løyvehavere er tilknyttet en sentral, men vurderer det dithen at hensynet til å sikre et drosjetilbud i disse tilfellene vil måtte gå foran de øvrige hensynene som begrunner sentraltilknytningsplikten. Departementet antar imidlertid at i områder med kun én eller svært få løyvehavere vil drosjemarkedet være mer gjennomiktig og det vil være enklere å vite hvem man har kjørt med og dermed hvem man skal kontakte dersom det oppstår hendelser. At markedet er mer gjennomiktig vil også gjøre det enklere å følge opp eventuelle uønskede

hendelser i drosjene. Når det gjelder kunders mulighet til å klage vil de ikke ha en sentral å klage til, men kan klage direkte til løyvehaver. Blir ikke kunde og løyvehaver enige, kan man bringe saken inn til Forbrukertilsynet.

Departementet foreslår derfor at det i ny § 52 f første ledd bokstav a fremgår at løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytningsplikt for løyvehaver i områder som står i fare for å ikke ha et drosjetilbud dersom kravet opprettholdes. Løyvemyndigheten må gjøre en konkret vurdering i det enkelte tilfellet og det må være en reell fare for at tilbudet faller bort eller ikke blir opprettet for at dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten kan gis. Det vil ikke være tilstrekkelig for å få dispensasjon at vedkommende løyvehaver ikke ønsker å være tilknyttet en sentral. Det må være en reell fare for at de økonomiske og administrative byrdene det innebærer å kreve sentraltilknytning medfører at det ikke vil være forsvarlig for løyvehaver å drive videre eller starte opp drosjesentralvirksomhet.

Aktører i selskapsvognsegmentet

En annen gruppe det kan være aktuelt å gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning til er aktører som driver tilsvarende virksomhet som aktører i den tidligere selskapsvognløyve-kategorien. Selskapsvognløyve ga innehaveren rett til å drive persontransport med motorvogn registrert for maks åtte sitteplasser i tillegg til førersetet, med særskilt godkjente eksklusive biler.

Ordringen med disse løyvene opphørte 1. november 2020. Eksisterende løyver var gyldige frem til 1. november 2022. Driften utføres nå med drosjeløyve.

Aktører som driver i det tidligere selskapsvognmarkedet driver i utgangspunktet ikke ordinær drosjevirkosomhet, og opererer ikke i det tradisjonelle enkeltturmarkedet, men i et annet markedssegment. I tillegg gjennomføres transporten med særlig eksklusivt materiell som limousiner ol. Etter gjeldende regelverk må disse aktørene nå ta ut ordinært drosjeløyve for å kunne drive transport med motorvogn registrert for opptil 9 seter. Aktørene kan imidlertid søke løyvemyndigheten om dispensasjon fra kravene om merking og taksameter, jf. yrkestransportforskriften § 48.

Etter departementets vurdering er det gode grunner for å gi aktører som kun driver i det tidligere selskapsvognmarkedet mulighet til å søke om dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning. Aktørene konkurrerer ikke med de alminnelige drosjene, men tilbyr noe annet med særlig eksklusivt materiell.

Departementet viser til omtalen av vurderingen av at sentraltilknytningsplikten er i overensstemmelse med læren om tvingende allmenne hensyn og dermed EØS-retten. I dette ligger blant annet at dersom det gis hjemmel til å gi dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten så vil en slik bestemmelse være i overensstemmelse med EØS-retten dersom formålet med sentraltilknytningsplikten ikke gjør seg gjeldende i enkelttilfeller.

Når det gjelder aktører som driver i det tidligere selskapsvognmarkedet så skal disse kun drive i et delmarked som tidligere var en egen løyvekategori. Det offentlige har ikke behov for den samme oversikten over driften av disse, siden aktører i dette markedssegmentet ikke skal bidra til å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i enkelturmarkedet slik som de ordinære drosjene. Aktørene i dette segmentet er videre gitt adgang til å søke om dispensasjon fra kravet om merking og taksameter, jf. yrkestransportforskriften § 48. Dette innebærer at betaling for tjenesten normalt foregår basert på kontrakt mellom partene. På denne bakgrunn er det departementets vurdering at for aktører i dette markedssegmentet vil ikke kravet om sentraltilknytning passe, og hensynene sentraltilknytningsplikten skal ivareta gjør seg ikke gjeldende på samme måte som for de ordinære drosjemarkedet, selv i liten skala, vil de ikke kunne unntas fra kravet om sentraltilknytning. Det er derfor departementets vurdering at å gi en hjemmel for å gi dispensasjon for aktører i selskapsvognsegmentet ikke betyr at sentraltilknytningsplikten er uegnet, da hensynene sentraltilknytningsplikten skal ivareta ikke gjør seg gjeldene for denne gruppen.

Departementet foreslår derfor at det i yrkestransportforskriften § 52 f første ledd bokstav b tas inn hjemmel for løyvemyndigheten til å gi dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning for aktører som utfører transport med særlig eksklusivt materiell og som utelukkende tilbyr transporttjenester i forbindelse med særlige arrangementer. Typiske tilfeller vil være transport utført i forbindelse med statsbesøk, bryllup, Nobelprisutdeling og liknende. Det er et absolutt vilkår for å kunne søke om dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten at aktørene *utelukkende* driver med kjøring i forbindelse med særlige arrangementer og ikke utfører turer som ellers ville blitt utført av ordinære drosjer. Det skal altså ikke gis dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten dersom løyvehaver i tillegg ønsker å tilby transporttjenester i det ordinære drosjemarkedet. Det er videre et krav at løyvehaver benytter særlig eksklusivt materiell. Departementet mener slikt materiell må godkjennes av løyvemyndigheten. Vurderingen løyvemyndigheten skal foreta ved en søknad om dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning for denne gruppen, vil langt på vei være tilsvarende den de foretar når de vurderer om aktører i det tidligere selskapsvognmarkedet skal få dispensasjon fra kravene om merking og taksameter.

Aktører omfattet av yrkestransportforskriften § 48 e

I utdraget fra Prop. 39 L (2023-2024) gjengitt over viser departementet til at det er tre situasjoner hvor dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten kan være aktuelt. To av dem er vurdert over. Den tredje situasjonen hvor dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten kan være aktuell er for virksomheter som ikke driver regulær drosjetransport, men tilbyr transport med personbil som en underordnet del av annen hovedvirksomhet. Dette gjelder for eksempel småskala turistvirksomhet og Inn på tunet virksomhet. Som omtalt i punkt 4.1.2, kan løyvemyndigheten gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve for disse aktørene, jf.

yrkestransportforskriften § 48 e. De mest aktuelle aktørene som omfattes av dette er nettopp aktører innen småskala reiseliv og Inn på tunet virksomhet.

Departementet erfarer at det er noe ulik praksis i de ulike fylkene når det kommer til å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve etter yrkestransportforskriften § 48 e, særlig for aktører innen småskala reiseliv, jf. det som er sagt om dette i punkt 4.1.2. Ulike forhold i de ulike fylkene gjør at vurderingene blir noe ulike fra sted til sted.

Departementet har vurdert om det i situasjoner hvor aktører oppfyller kravene for å få dispensasjon fra kravet om drosjeløyve etter yrkestransportforskriften § 48 e, men hvor løyvemyndigheten av ulike grunner ikke har innvilget dispensasjonen, skal ha mulighet til å søke om dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning. Departementet er kjent med at enkelte fylkeskommuner for tiden ikke gir dispensasjon fra kravet om drosjeløyve for småskala reiselivsaktører. Om dispensasjon etter yrkestransportforskriften § 48 e skal gis vil være innenfor løyvemyndighetens skjønn å vurdere. Løyvemyndigheten må selvsagt overholde alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper som blant annet forbudet mot usaklig forskjellsbehandling, saklighetsprinsippet mv. Aktører som oppfyller kravene til å søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, jf. § 48 e, men som ikke får innvilget slik dispensasjon av fylkeskommunen vil kunne ønske å søke om dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning.

Departementet er i tvil om disse aktørene bør ha adgang til å søke om dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten. På den ene siden er aktører som driver innen småskala reiseliv og Inn på tunet virksomhet godt ivaretatt av yrkestransportforskriften § 48 e og muligheten til å søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve. Ved dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, gjelder heller ikke kravene for drift av løyvet, herunder kravet om tilknytning til drosjesentral. Bestemmelsen gir ingen plikt for løyvemyndigheten til å innvilge en søknad om dispensasjon. Dette betyr at dersom en fylkeskommune av ulike årsaker ikke gir dispensasjon fra kravet om drosjeløyve til aktører i for eksempel reiselivsnæringen vil disse kunne havne i en utfordrende situasjon. Reiselivsaktørene vil i en slik situasjon måtte oppfylle alle kravene som følger med det å ha drosjeløyve, i tillegg til krav om sentraltilknytning. Departementet antar at, dersom løyvemyndigheten har vurdert det dithen at de aktuelle aktørene ikke skal få fritak fra kravet om drosjeløyve etter yrkestransportforskriften § 48 e, så har det å gjøre med at disse aktørene i tillegg til å drive småskala turistvirksomhet påtar seg oppdrag i det ordinære drosjemarkedet eller løyvemyndigheten mistenker at dette forekommer. Departementet viser til at løyvemyndigheten etter § 48 e kan sette vilkår til en dispensasjon fra kravet om drosjeløyve. For eksempel kan løyvemyndigheten stille krav om tydelig merking av motorvogn med dispensasjon etter § 48 e slik at det er enklere å føre kontroll med at aktørene kun utfører transport i overensstemmelse med dispensasjonen og ikke i tillegg påtar seg turer i det tradisjonelle drosjemarkedet.

Dersom løyvemyndigheten velger å ikke gi løyvefritak etter § 48 e fordi det er utfordrende å avgjøre om aktøren også driver i det ordinære drosjemarkedet, mener departementet det ikke er grunn til å åpne for å gi aktørene dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten.

Driver aktørene også i det ordinære drosjemarkedet, selv i liten skala, skal de konkurrere

på de samme vilkårene som de ordinære drosjene. Etter departementets vurdering er det heller ikke meningen at aktører som driver på denne måten skal få dispensasjon fra kravene til merking og taksameter. Dette betyr at dersom løyvemyndigheten mener aktører i tillegg til å drive med småskala reiseliv, driver i det ordinære drosjemarkedet, så skal det i utgangspunktet heller ikke gis dispensasjon fra kravene til merking og taksameter og departementet kan ikke se at det da bør være adgang til å søke om dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten. Dette betyr at løyvemyndighetens skjønn knyttet til å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve etter § 48 e vil ha stor betydning for aktører som driver med blant annet småskala turistvirksomhet dersom det fastsettes at disse aktørene ikke kan søke om dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning.

En utfordring med aktører som driver innen småskala reiseliv er at disse i utgangspunktet driver i et annet markedssegment enn det de ordinære drosjene gjør. De tilbyr en annen type tjeneste i et annet marked. Etter departementets vurdering er derfor den mest hensiktsmessige behandlingen av disse å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, jf. yrkestransportforskriften § 48 e.

Departementet har, på denne bakgrunn, kommet til at aktører som kvalifiserer til dispensasjon etter yrkestransportforskriften § 48 e *ikke* skal kunne søke om dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning. Det er departementets vurdering at denne gruppen er tilstrekkelig ivaretatt av § 48 e og muligheten til å søke om dispensasjon fra kravet om drosjeløyve. Dette forutsetter imidlertid at fylkeskommunen har tatt i bruk bestemmelsen og mulighetene denne gir. Dersom enkelte fylkeskommuner ikke ønsker å benytte seg av muligheten til å gi dispensasjon kan dette få negative følger for den lokale turistnæringen som da må oppfylle alle krav knyttet til det å ha drosjeløyve. Departementet ber om at løyvemyndigheten er bevisst på dette.

Departementet ber imidlertid om høringsinstansenes syn på dette.

Departementet foreslår videre at en dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning kan ha varighet på inntil tre år og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. En dispensasjon vil kun gjelde i det fylket det søkes om dispensasjon. Departementet foreslår videre at det fremgår av bestemmelsen i ny § 52 f at registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket, at dispensasjonsvedtaket skal medbringes i kjøretøyet og at løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslagene medfører begrensede økonomiske og administrative konsekvenser for berørte aktører. Dette gjelder for både offentlige myndigheter og private aktører.

Løyvemyndigheten får noe mer administrasjon i forbindelse med behandlinger av søknader om dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten, men antallet antas å være begrenset.

For private/løyvehavere som får dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning vil dispensasjonen medføre innsparing av kostnader forbundet med sentraltilknytning som sentralavgift eller eventuelt kostnader ved å opprette og drifte egen sentral.

6 Forslag til forskrift om endringer i yrkestransportforskriften

I forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

I

§ 48 e skal lyde:

§ 48e. Dispensasjon fra krav om drosjeløyve.

Løyvemyndigheten kan gi den som driver løyvepliktig persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personer dispensasjon fra kravet om drosjeløyve. Ved dispensasjon skal virksomheten oppfylle kravene i yrkestransportloven § 4 andre ledd a–c, jf. § 9 første ledd og yrkestransportforskriften § 13 tredje ledd. *Den som utfører transporten må ha kjøreseddel, jf. yrkestransportloven kapittel 7 A.*

Løyvemyndigheten kan gi dispensasjon for transport av egne kunder og brukere til og fra aktiviteter som inneholder av dispensasjonen selv er arrangør av. Transporten må skje i tilknytning til selve arrangementet, og må være en underordnet tilleggsytelse til hovedytelsen. *Løyvemyndigheten kan også gi dispensasjon ved transport til og fra skole, når den som får dispensasjonen har foreldreansvar for, eller bor sammen med, minst ett av barna.*

Løyvemyndigheten må vurdere om den aktuelle transporten kan utføres av eksisterende løyvehavere, og konkurranseflaten mot drosje og turvogn. Dispensasjonssøknader må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges. *Andre punktum gjelder ikke hvor foreldre søker om dispensasjon for transport til og fra skole etter andre ledd, tredje punktum.*

Løyvemyndigheten kan innvilge dispensasjon for inntil fem motorvogner. Fritak gis for opptil tre år om gangen, og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket. Dispensasjonsvedtaket skal medbringes i kjøretøyet. Løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen. Fylkeskommunen avgjør klage på vedtak etter denne bestemmelsen.

Ny § 52 f skal lyde:

§ 52 f. *Dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning*

Løyvemyndigheten kan gi løyvehaver dispensasjon fra kravet om sentraltilknytning:

- a) *i områder hvor drosjetilbudet står i fare for å falle bort eller ikke starte opp dersom kravet opprettholdes.*

- b) ved transport med særlig eksklusivt materiell som utelukkende benyttes til transporttjenester i forbindelse med særskilte arrangementer.

Løyvemyndigheten kan innvilge dispensasjon for opptil tre år om gangen, og kan sette vilkår for dispensasjonen. Dispensasjon kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fortsatt er til stede. Registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket. Vedtaket skal medbringes i kjøretøyet under løyvepliktig transport. Fylkeskommunen avgjør klage på vedtak etter denne bestemmelsen.

II

Endringen trer i kraft 1. mars 2025