

Oslo kommune - Bymiljøetaten
Postboks 636 Løren
Oslo

Deres ref
11/02603(NAE)-225

Vår ref
18/57-

Dato
11. november 2020

Dispensasjon fra kravene til taksameter og merking etter nytt yrkestransportregelverk - Spørsmål

Vi viser til brev av 6. oktober 2010 med spørsmål knyttet til fritak fra krav til merking av taxi, jf. yrkestransportforskriften § 48. Det stilles spørsmål 1) om bytte av kjøretøy på eksisterende selskapsvognløyve i overgangsperioden på to år forutsetter søknad om drosjeløyve etter de nye reglene og 2) om hvilke kriterier som skal legges til grunn ved søknad om dispensasjon.

I

Taxi og løyver for selskapsvogn etter endringene i yrkestransportregelverket

Endringene i yrkestransportregelverket fra 1. november 2020 innebærer at løyvekategorien *selskapsvogn* opphører som egen løyvekategori. Alle som ønsker å drive persontransport mot vederlag med personbil, må fra 1. november 2020 inneha *drosjeløyve*. De som ønsker å drive persontransport i det tradisjonelle selskapsvognmarkedet (og som ikke omfattes av overgangsordningen nedenfor) må etter 1. november 2020 søke drosjeløyve, og ved behov *i tillegg* søke løyvemyndigheten om fritak fra kravene yrkestransportforskriften § 48 om merking/utstyring av taxi.

Det er gitt særlige overgangsbestemmelser for eksisterende løyver for taxi/selskapsvogn. Selskapsvognløyver tildelt før 1. november 2020 kan drives i en overgangsperiode på to år frem til 1. november 2022, *før* det må søkes om drosjeløyve og ev om fritak fra krav til bruk av taxameter iht. yrkestransportforskriften § 48. Innehavere av selskapsvognløyver pr. 1. november 2020 må derfor (i god tid) før 1. november 2022 søke om drosjeløyve og ev om fritak fra krav til taksameter mv.

Dispensasjonsadgang

Yrkestransportforskriften § 48 om *Merking, taklykt og tilleggsutstyr mv.* som den lyder fra 1. november, fastsetter krav til hvordan drosjer kan/skal utstyres. Løyvemyndigheten kan i særskilte tilfelle (etter søknad) gi dispensasjon fra kravene til taxameter m.v., jf. forskriften § 48 siste ledd:

"Løyvemyndigheten kan i særskilte tilfelle gi dispensasjon fra kravene i denne bestemmelsen."

Dispensasjonsadgangen er innrettet mot det til nå tradisjonelle selskapsvognsegmentet. Fra høringen til forslaget til endringer i yrkestransportlovgivningen siteres:

"På denne bakgrunn foreslår departementet at løyvemyndigheten gis hjemmel til å gi dispensasjon fra kravene om taksameter og merking av kjøretøy som utelukkende driver med kjøring i forbindelse med statsbesøk, bryllup mv. Det skal ikke gis dispensasjon dersom løyvehaver i tillegg ønsker å tilby transporttjenester i det ordinære drosjemarkedet."

II

1. Bytte av kjøretøy før utløp av overgangsperioden

Oslo kommune stiller spørsmål om det fritt kan søkes om endring i kjøretøyparken for selskapsvognløyve i overgangsperioden på to år, *eller* om det må søkes om drosjeløyve dersom det ønskes nytt kjøretøy på eksisterende løyve før 1. november 2022.

Departementet viser til overgangsbestemmelsen hvor det fremgår følgende:

"1.Forskriften gjelder fra 1. november 2020.

2.Selskapsvognløyver og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for inntil åtte personer i tillegg til førerasetet som er gyldige på det tidspunkt denne forskrift trer i kraft, gjelder til 1. november 2022."

Departementet legger til grunn at overgangsbestemmelsen gir innehavere av selskapsvognløyve rett til å drive virksomheten frem til 1. november 2022 basert på *allerede tildelt selskapsvognløyve*, uten at det må søkes drosjeløyve og eventuelt fritak før overgangsfristen er utløpt, også om det ev blir behov for å bytte kjøretøy i overgangsperioden. Det er formulert likelydende overgangsbestemmelser for drosjeløyve, herunder reservedrosjeløyve og løyve for transport for funksjonshemmede. Også her vil det være anledning til å bytte kjøretøy i overgangsperioden.

Nytt kjøretøy som skal benyttes på løyvet må være eksklusivt materiell, og godkjent av fylkeskommunen. Departementet legger til grunn at listen for hva som regnes som eksklusivt materiell er høy. Av hensyn til å unngå konkurranse på ulike vilkår, er det viktig at fylkeskommunene kun godkjenner selskapsvogner som skiller seg ut som eksklusive

sammenlignet med kjøretøy som benyttes generelt i drosjemarkedet, og at grunnlaget for å drive virksomhet ikke kommer i konkurranse med ordinær drosjevirksomhet.

2. Kriterier for å behandle søknader om fritak fra krav til taxameter mv.

Oslo kommune etterlyser videre "nasjonale føringer på objektive kriterier som legges til grunn for å gi en dispensasjon". Det vises til at ulike kriterier vil kunne føre til forskjellsbehandling av ulike aktører i et felles marked, jf at hele landet vil være et løyvedistrikt.

2.1 Det kan vanskelig settes opp *objektive* kriterier for hva som skal tillegges avgjørende vekt ved behandling av søknader om dispensasjon. Avgjørelser vil bero på løyvemyndighetens *skjønn*. Generelt vises til at det er reguleringsformen for yrkesmessig persontransport med personbil som endres, ikke mulighetene for å drive virksomhet i det tradisjonelle markedet for selskapsvogn. Retningslinjene for behovsprøving av - og tildeling av selskapsvognløyver har og vært preget av skjønnsmessige vurderinger av hva som falt inn under begrepet. En spesifikk vurdering av motorvogn tenkt benyttet på løyver vil *fortsatt* være element som må inngå i vurderingen av søknader om dispensasjon. I forarbeidene legges det opp til en presisering knyttet til behandling av fritakssøknader som ikke fremgår direkte av tidligere forskrifter om selskapsvogn, jf. pkt 2.2 nedenfor.

Det vises til den nå opphevede yrketransportforskriften § 1 d) "*Som selskapsvogn må bare brukes eksklusivt materiell godkjent av løyvemyndigheten.*" Departementet anser at det må være naturlig å bygge på tidligere praksis mht. vurdering av kjøretøy ved behandling av søknader om dispensasjon fra kravene i § 48. Når det gjelder vurderingen av *hva* som kan anses å være eksklusivt materiell, vil dette som tidligere variere over tid, og måtte være opp til løyvemyndigheten å avgjøre.

Bruken av begrepet "*særskilte tilfelle*" i § 48 siste ledd forutsetter at fritakssøknader blir vurdert individuelt. Departementet understreker og at den skjønnsmessigen vurderingen av søknader om dispensasjon ikke vil gi *dagens* innehavere av selskapsvognløyve noen automatisk rett til å få innvilget søknader om dispensasjon når overgangsperioden er ute. Disse søknadene må da vurderes på linje med alle *andre* søknader om fritak med hjemmel i forskriften § 48 siste ledd. Departementet viser til at det nå åpnes for at *alle* som fyller gitte objektive krav til å kunne få tildelt drosjeløyve kan drive persontransport med drosjeløyve dersom de ønsker det.

2.2 Som det fremgår i del I ovenfor, skal det ikke gis fritak fra krav til taksameter m.v. dersom søknaden tilsier at det kan-/vil bli tilbudt transport i det ordinære drosjemarkedet. Det vises til høringen av forslaget til endringer i yrkestransportregelverket nevnt ovenfor:

"På denne bakgrunn foreslår departementet at løyvemyndigheten gis hjemmel til å gi dispensasjon fra kravene om taksameter og merking av kjøretøy som utelukkende driver med kjøring i forbindelse med statsbesøk, bryllup mv. Det skal ikke gis dispensasjon dersom løyvehaver i tillegg ønsker å tilby transporttjenester i det ordinære drosjemarkedet."

Ved denne vurderingen viser vi til ordlyden i Yrkestransportlova § 4 (1):

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

Ut fra ovennevnte vil man ved søknader om dispensasjon måtte vurdere *motorvognen/e* som er tenkt brukt i virksomheten på samme måte som i dag. Ut fra forarbeidene legges det og til grunn at transport som ligger *nær opp til drosjevirksomhet* ikke oppfyller kravene til dispensasjon, og må drive virksomhet på samme vilkår som annen drosjevirksomhet. Slik forskriften § 48 er utformet, jf. og forutsetningene for ev. fritak nevnt ovenfor som ble lagt til grunn i høringen, legges det til grunn at *en del* av virksomhetene i dagens selskapsvognmarked ikke vil oppfylle nødvendige krav til å kunne få dispensasjon fra kravene i § 48.

Fylkeskommunene må i vurderingen legge vekt på at dispensasjoner ikke skal bidra til konkurranse på ulike vilkår for aktører som driver ordinær drosjevirksomhet.

III

En forutsetning for å kunne søke om dispensasjon fra kravene i yrkestransportforskriften § 48 er at virksomheten oppfyller alle krav til- og har fått tildelt drosjeløyve. Det forutsettes at *søker* i søknaden om fritak gir en utfyllende beskrivelse av virksomheten som er tenkt drevet, og at løyvemyndigheten vurderer søknader ut fra ovennevnte, hvor en vurdering/godkjenning av motorvognen og om transporten kan utføres med drosje må stå sentralt. *Dersom* det gis dispensasjon, vil *vilkårene* for fritaket angi rammene for virksomhetsutøvelsen, jf nedenfor.

Søknaden om fritak må beskrive virksomheten og anføre grunnlaget for søknad om fritak fra taksameter mv., herunder kjøretøyet som forutsettes brukt i virksomheten (registrert som drosje). Et eventuelt løyvefritak avgrenses til virksomhet som beskrevet i søknaden. Det må vurderes å tidsavgrense løyvefritak, eksempelvis til tre år. (Jf at *drosjeløyve* gjelder i ti år).

Departementet mener at hvis løyvemyndighetene behandler søknader om fritak fra taksameter m.v. bl.a. med utgangspunkt i ovennevnte, bør det ikke føre til vesentlige forskjeller i etableringsadgangen, og dermed ulike konkurransevilkår, i ulike fylkeskommuner. Det er for øvrig ikke noe til hinder for at løyvemyndighetene i områder hvor det kan være felles konkurranseområde samarbeider om kriterier for behandling av søknader om fritak.

IV

Dispensasjon fra kravene i § 48 kan imidlertid kun gjøres gjeldende innenfor det geografiske området til den fylkeskommunen som har innvilget dispensasjon. Bakgrunnen for

begrensningen er at vurderingen av dispensasjon kan slå ulikt ut basert på ulike lokale forhold.

V

Departementet utelukker ikke at det finnes andre særskilte tilfelle hvor det kan være aktuelt å gi dispensasjon fra kravene i § 48. For eksempel til løyvehavere som selv driver "Inn på tunet"- eller småskala turistvirksomhet. Departementet vil vurdere om det vil være behov for særlige retningslinjer for å gi fritak fra taksameterkravene i slike tilfeller. Dispensasjon må i alle tilfelle gjøres ut fra en konkret vurdering av behovet og konkurranseflatene mot annen persontransportvirksomhet – både drosje- og turvognvirksomhet.

Med hilsen

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

Jan Vidar Weltzien
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Agder fylkeskommune
Hovedorganisasjonen Virke
Innlandet fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune
Troms og Finnmark fylkeskommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune
Næringslivets Hovedorganisasjon Transport