



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 155 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

Endringar i yrkestransportlova  
(samkøyring mv.)



# Innhald

<b>1</b>	<b>Hovudinnhald i proposisjonen</b> .....	5	3.4	Departementet sine vurderingar ..	13
			3.4.1	Generelt .....	13
			3.4.2	Samkøyring med personbil.....	14
<b>2</b>	<b>Bakgrunn for lovframlegget</b> .....	5	3.4.3	Ikkje krav til relasjon mellom sjåfør og passasjer .....	14
2.1	Unnatak frå krav om løyve for samkøyring .....	5	3.4.4	Sjåfør og passasjer må ha eit samanfallande transportbehov .....	14
2.2	Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve .....	6	3.4.5	Høve til å ta vederlag.....	14
2.3	Høyring .....	6	3.4.6	Handheving og kontroll .....	16
<b>3</b>	<b>Unnatak frå krav om løyve for samkøyring</b> .....	7	<b>4</b>	<b>Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve</b> .....	16
3.1	Gjeldande rett .....	7	4.1	Gjeldande rett .....	16
3.2	Framlegget i høyringsnotatet .....	9	4.2	Framlegget i høyringsnotatet .....	17
3.2.1	Innleiing .....	9	4.3	Høyringsfråsegnene .....	17
3.2.2	Samkøyring med personbil.....	9	4.4	Departementet sine vurderingar...	18
3.2.3	Ikkje krav om relasjon mellom sjåfør og passasjer .....	9	<b>5</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvensar</b> .....	19
3.2.4	Sjåfør og passasjer må ha eit samanfallande transportbehov.....	9	5.1	Unnatak frå krav om løyve for samkøyring .....	19
3.2.5	Høve til å ta vederlag .....	10	5.2	Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve .....	20
3.3	Høyringsfråsegnene .....	10	<b>6</b>	<b>Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget.....</b>	20
3.3.1	Generelt.....	10			
3.3.2	Samkøyring med personbil.....	11			
3.3.3	Ikkje krav om relasjon mellom sjåfør og passasjer .....	11			
3.3.4	Sjåfør og passasjer må ha eit samanfallande transportbehov.....	11			
3.3.5	Høve til å ta vederlag .....	11			
3.3.6	Handheving og kontroll.....	13			
				<b>Forslag til lov om endringar i yrkes-transportlova (samkøyring mv.) .....</b>	21





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 155 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

## Endringar i yrkestransportlova (samkøyring mv.)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 16. juni 2017,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### **1 Hovudinnhald i proposisjonen**

Samferdselsdepartementet gjer her framlegg om endringar i 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.

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 passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene. Transportkostnadene vert rekna ut frå den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i staten sitt reiseregulativ, med tillegg av eventuelle kostnader til bompengar og ferje. Føresegna vil erstatte gjeldande § 20 første ledd i yrkestransportlova som slår fast at det ikkje trengs løyve for transport med personbil av grannar og arbeidskollegaer mellom bustad og arbeidsstad.

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

I høyringsnotatet gjorde departementet òg framlegg om ei endring av yrkestransportlova § 9 tredje ledd slik at det ikkje lenger ville vere høve for løyvestyresmaktene til å fastsetje ei plikt for

drosjeløyvehavar til å vere tilslutta drosjesentral, og til å regulere drosjesentralane i løyvedistriktet. Etter framlegget ville løyvestyresmaktene gje reglar for drosjeverksemnda i løyvedistriktet, men desse reglane ville berre kunne gjelde for løyvehavar og sjåfør, ikkje for drosjesentral. Høyringsinstansane peikar på fleire utfordringar ved framlegget, mellom anna knytt til at kontroll med driveplikta vert vanskeleg, at innkrevjing av skattar og avgifter vil verte meir ressurskrevjande og at framlegget gjev meirarbeid for fylkeskommunane. Departementet ser at dette framlegget reiser mange utfordrande problemstillingar, og meiner det kan vere føremålstenleg å vurdere framlegget i samheng med andre prosessar knytt til drosjeregulering. Departementet viser her til høyringa av rapporten frå delingsøkonomiutvalet og ESA si grunngjevne fråsegn om drosjeregulering. Departementet har difor valt å ikkje gå vidare med dette framlegget på det noverande tidspunkt.

### **2 Bakgrunn for lovframlegget**

#### **2.1 Unntak frå krav om løyve for samkøyring**

Bakgrunnen for framlegget om å endre yrkestransportlova § 20 første ledd er å leggje til

rette for auka samkøyring. Høve til å samkøyre utan løyve er etter dagens regelverk avgrensa.

Samkøyring er deling av eit transportmiddel mellom to eller fleire personar, der sjåføren og passasjerane har eit samanfallande transportbehov. Ofte delar sjåføren og passasjerane på kostnadene 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 einongsreise, gjerne avtalt på kort varsel og ofte mellom personar som ikkje kjennar kvarandre på førehand (spontan samkøyring).

Spontan samkøyring har dei siste åra vorte enklare og meir tilgjengeleg enn tidlegare som følgje av den teknologiske 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 underutnytta ressursar, som til dømes bil, båt og husrom. 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 samfunnsgevinstane 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 skje 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 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 Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve

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

## 2.3 Høyring

Samferdselsdepartementet sitt framlegg til lovendringar vart sendt på høyring den 9. desember 2016. Frist for merknader vart sett til 2. mars 2017. I tillegg til at høyringsnotatet vart lagt ut på Samferdselsdepartementet sine heimesider på internett, vart det sendt til følgjande instansar:

Statsministerens kontor  
Arbeids- og sosialdepartementet  
Barne- og likestillingdepartementet  
Finansdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Helse- og omsorgsdepartementet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Klima- og miljødepartementet  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Kulturdepartementet  
Kunnskapsdepartementet  
Landbruks- og matdepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Olje- og energidepartementet  
Utenriksdepartementet

Datatilsynet  
Direktoratet for forvaltning og IKT  
Forbrukerrådet  
Konkurransetilsynet  
Miljødirektoratet  
Politidirektoratet  
Regjeringsadvokaten  
Regelrådet  
Vegdirektoratet

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

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

Akershus fylkeskommune  
 Aust-Agder fylkeskommune  
 Buskerud fylkeskommune  
 Finnmark fylkeskommune  
 Hedmark fylkeskommune  
 Hordaland fylkeskommune  
 Møre og Romsdal fylkeskommune  
 Nordland fylkeskommune  
 Nord-Trøndelag fylkeskommune  
 Oppland fylkeskommune  
 Oslo kommune – Byrådet  
 Rogaland fylkeskommune  
 Sogn og Fjordane fylkeskommune  
 Sør-Trøndelag fylkeskommune  
 Telemark fylkeskommune  
 Troms fylkeskommune  
 Vest-Agder fylkeskommune  
 Vestfold fylkeskommune  
 Østfold fylkeskommune

Abelia  
 Akademikerne  
 Arbeidsgiverforeningen Spekter  
 Fagforbundet  
 GoMore  
 Haxi  
 Hovedorganisasjonen Virke  
 IKT Norge  
 ITS Norge  
 Kollektivtrafikkforeningen  
 KS  
 KS Bedrift  
 Landsorganisasjonen i Norge – LO  
 NHO Transport  
 Norges Ingeniør- og Teknologiorganisasjon – NITO  
 Norges Taxi  
 Norges Taxiforbund  
 Norges Turbileierforbund  
 Norsk Transportarbeiderforbund  
 Næringslivets Hovedorganisasjon – NHO  
 Pensjonistforbundet  
 Uber  
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund  
 Yrkestrafikkforbundet

Av dei høyringsnotatet vart sendt til, har 37 høyringsinstansar gjeve fråsegn i saka. 30 av desse hadde substansielle merknader til eitt eller fleire av framlegga. Dette er Justis- og beredskapsdepartementet, Forbrukerrådet, Konkurransetilsynet, Politidirektoratet, Akershus fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Finnmark fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Hordaland fylkeskom-

mune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Oslo kommune, Rogaland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Abelia, GoMore, LO, Norges Taxi, Norges Taxiforbund, NHO, NHO Transport, Uber og Yrkestrafikkforbundet. I tillegg har 13 som ikkje fikk høyringa direkte, gjeve fråsegn med substansielle merknader. Dette er Justervesenet, Helse Stavanger HF, Oslo Politidistrikt, Skatteetaten, ByTaxi, Norges Automobil-Forbund, Norges Blindforbund, Norges Taxiforbund avd. Møre og Romsdal, Oslo Taxi, Reality og tre privatpersonar.

Merknadene frå høyringsinstansane vert omtalt under punkt 3 og 4.

Syv av dei høyringsinstansane som har gjeve fråsegn hadde ikkje merknader til framlegget. Dette er Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Utenriksdepartementet og Vegdirektoratet.

Fleire høyringsinstansar uttalar seg om spørsmål som fell utanfor det departementet gjorde framlegg om i høyringsnotatet, mellom anna spørsmålet om behovsprøvinga av dro-sjeløyve burde vidareførast eller ikkje. Helse Stavanger HF har gjeve fråsegn med generelle betraktningar om pasienttransport. Fråsegn som fell utanfor lovframlegget vil ikkje verte omtalt i det følgjande.

### 3 Unnatak frå krav om løyve for samkøyring

#### 3.1 Gjeldande rett

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.»*

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*.

Det første alternativet sett 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 (1984–85):

*«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 følgjer det at:

*«Med offentleg plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdsel. 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 løyve innanfor eit nærare avgrensa geografisk område (løyvedistrikt).

Frå dei transportane som etter føresegna vert underlagd løyveplikt etter yrkestransportlova § 4, er det i kapittel 4 i lova teke inn somme unnatak. Eit av desse unnataka er yrkestransportlova § 20 første ledd som gjeld samkøyring.

Det følgjer 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.» Føresegna er ei vidareføring av samferdselslova § 7 nr. 2 første punktum. 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 (1975–76) 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. I forarbeida står det vidare:

*«Selve kjøringen må omfatte den mest hensiktsmessige direkte kjøring mellom bopel og arbeidssted og det vil ikke være adgang til å foreta større avstikkere for å hente arbeidskamerater. Derimot vil det falle inn under bestemmelsen at arbeidskameratene møter fram til avtalte steder på kjørestrækningen, Unntaket vil også omfatte det forhold at kjøringen foretas mellom bopel til den som har rådighet over personbilen og jernbanestasjonen eller bussholdeplass og at samtlige fortsetter transporten til arbeidsstedet derfra med vedkommende rutegående trafikkmiddel.»*, jf. Ot.prp. nr. 5 (1975–76) s. 21.

Av omsyn til effektiv kontroll og trafikkgrunnlaget for anna løyvepliktig transport er køyringa avgrensa til personbil som 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.

I forarbeida går det fram at departementet var klar over at unnataket for samkøyring mellom arbeidskameratar og grannar i somme område kunne innebere ei viss svekking av trafikkgrunnlaget til dei rutegående transportmidla, men at ei slik transportform kunne by på vesentlege forde-



lar for personar mange stader i landet, jf. Ot.prp. nr. 5 (1975–76) s. 20–21. Det vart òg vist til at det kunne verke urimeleg å innskrenke høve til slik transport.

### 3.2 Framlegget i høyringsnotatet

#### 3.2.1 Innleiing

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om ei endring av yrkestransportlova § 20 første ledd 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.

Framlegget til lovendring tok sikte på å regulere alle formar for samkøyring, herunder 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.

#### 3.2.2 Samkøyring med personbil

Etter framlegget i høyringsnotatet skulle unnataket frå løyveplikta for samkøyring berre gjelde for transport med motorvogn registrert for inntil 9 personar (personbil). Bakgrunnen for avgrensinga var at transport med anna motorvogn enn personbil ofte skjer i samband med næringsverksemd, og at samkøyring etter framlegget berre skulle skje mellom privatpersonar utanfor næring. Det gjeldande unnataket for samkøyring mellom bustad og arbeidsstad er òg avgrensa til transport med personbil.

#### 3.2.3 Ikkje krav om relasjon mellom sjåfør og passasjer

Departementet la i høyringsnotatet til grunn at høvet til å samkøyre etter framlegget til ny § 20 første ledd ikkje skulle vere 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. Departementet viste i høyringsnotatet til at ei slik avgrensing ikkje vil 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 viste vidare til at ei ny avgrensing basert på relasjon, til dømes mellom vennar, vil kunne vere vanskeleg å kontrollere, og gje grunnlag for vanskelege grense-dragningar.

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

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om at sjåføren og passasjerane måtte ha eit samanfallande transportbehov for at unnataket i framlegg til ny § 20 første ledd skulle kunne nyttast.

Når det gjeld bakgrunnen for framlegget på dette punktet viste departementet i høyringsnotatet til tre forhold.

For det første at føresegna er meint å omfatte samkøyring og at den difor burde gje 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 og destinasjon for turen vert avgjord av sjåføren, uavhengig av passasjerane. Når det er passasjerer som avgjer ruta eller destinasjonen for reisa, vil det vere meir naturleg å omtale transporten som drosjeliknande transport.

For det andre vart det vist til at 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.

For det tredje vart det vist til at eit vilkår om samanfallande transportbehov avgrensar verkeområdet for samkøyring mot drosjeliknande transport. Departementet la vidare til grunn at ei klar avgrensing ut frå transportbehovet til sjåføren og passasjerane ville kunne avgrense konkurransen mot dei rutegåande transportmidla og drosje-transporten.

Departementet erkjente i høyringsnotatet at eit vilkår om at sjåføren og passasjerer må ha eit samanfallande transportbehov vil vere vanskeleg å handheve og føre kontroll med. Departementet viste til at 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 meinte 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 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 nedanfor.

Når det gjeld kva som ligg i kravet om samanfallande transportbehov viste departementet i høyringsnotatet til at vilkåret som utgangspunkt inneber at passasjerer skal anten til same stad eller i same retning som sjåføren. Departementet peika likevel på at det burde vere mogleg å til ein viss grad tilpasse transporten etter passasjerane sine behov. Vilkaeret skulle ikkje verte forstått så strengt som tidlegare føresegn i samferdselslova § 3 fjerde ledd nr. 6 der berre *direkte* transport mellom bustad og arbeidsstad var tillaten. Departementet viste til at det ville vere lov med mindre avstikkarar undervegs i transporten.

### 3.2.5 Høve til å ta vederlag

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om at det skulle vere eit vilkår i § 20 første ledd at sjåføren ikkje skulle kunne ta eit vederlag for transporten som overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.

Departementet gjorde i høyringsnotatet merkssam på at dersom det ikkje vert teke vederlag for transporten, fell tilfellet utanfor yrkestransportlova § 4 og er ikkje løyvepliktig. Departementet viste til at 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 truleg avgrensa storleiken på vederlaget.

Departementet la i høyringsnotatet til grunn at det burde 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 gje sjåføren eit insentiv til å tilby samkøyring.

Departementet peika på at kva sjåføren skal kunne ta i vederlag ved ei samkøyringsreise må sjåast i samanheng med at den aktuelle reisa uansett hadde funne stad. Departementet meinte difor at storleiken på vederlaget burde 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 forteneeste ved å tilby samkøyring. Ei slik avgrensing var etter departementet si vurdering i

høyringsnotatet viktig for å skilje samkøyring frå drosjeliknande transport. Departementet viste til at typiske kostnader som er direkte forbundet med den aktuelle transporten vil vere drivstoff, strøm og anna middel for drivkraft, samt olje, spy-lervæske, bompengar og ferjeutgifter. Dei vesentlegaste av desse vil vere drivstoff, i tillegg til bompengar og ferjeutgifter der det er aktuelt. Departementet la til grunn at faste utgifter knytt til bilhald, til dømes forsikring og årsavgift, ikkje skulle verte medrekna.

Departementet viste i høyringsnotatet vidare til at sjåføren ikkje burde ha høve til å krevje vederlag for heile kostnaden forbundet med transporten. Departementet la heller opp til at det skulle 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 skulle det etter framlegget vere opp til sjåføren og passasjerane å avtale seg i mellom.

## 3.3 Høyringsfråsegnene

### 3.3.1 Generelt

Totalt 30 av dei som har gjeve høyringsfråsegn i saka har hatt merknader til framlegget om samkøyring.

Dei som uttalar at dei er positive til framlegget er *Akershus fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Finnmark fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Norges Taxi, NHO Transport og Oslo Taxi. Telemark fylkeskommune* er positive til framlegget, men føreset at kostnader vert delt og at vederlagsavgrensinga kan verte kontrollert. *Norges Taxiforbund* er positive, men med visse atterhald.

Dei som uttalar at dei er negative til framlegget er *Møre og Romsdal fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Politidirektoratet, Oslo politidistrikt, LO, Yrkestrafikkforbundet og ein privatperson.*

Somme høyringsinstansar uttalar at dei er positive til auka samkøyring, men meiner departementet ikkje har gått langt nok i framlegget. Desse høyringsinstansane inkluderer *Forbrukerrådet, Oslo kommune, Abelia, Norges Automobil-Forbund og Uber.*

*Nordland fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune og GoMore* har merknader, men uttalar ikkje om dei er positive eller negative til framlegget.

Dei nærare aspekta i høyringsinstansane sine fråsegn vert nærare omtalt nedanfor i dette punktet og i punkt 3.3.2 til 3.3.6.

Fleire høyringsinstansar peikar på at framlegget har fleire samfunnsgevinstar, til dømes for miljøet og i form av redusert belastning på vegane. Dette inkluderer *Hedmark fylkeskommune*, *Oslo kommune*, *Telemark fylkeskommune*, *Troms fylkeskommune*, *Abelia*, *Norges Taxiforbund* og *Uber*. Somme høyringsinstansar meiner på si side at dei miljømessige effektane av framlegget er usikre. Dette inkluderer *Buskerud fylkeskommune* og *Yrkestrafikkforbundet*. Buskerud fylkeskommune uttalar at det allereie i dag er høve til å samkøyre til og frå jobb med kollegaer og grannar og at det er på slike reiser vegbelastninga er størst.

Somme høyringsinstansar meiner framlegget kan opne for meir pirattaxiverksemd. Dette inkluderer *Politidirektoratet*, *Oslo Politidistrikt*, *Møre og Romsdal fylkeskommune*, *Nordland fylkeskommune*, *LO*, *Norges Taxiforbund* og *ein privatperson*. Oslo Politidistrikt uttalar at yrkestransportlova har vore viktig for å hindre pirattaxiverksemd og at dette er viktig mellom anna av omsyn til passasjerane si sikkerheit, forsikringsdekning av passasjerar og for å hindre svart økonomi.

Fleire høyringsinstansar er opptekne av omsynet til å sikre at konkurranseflata til drosjeverksemda ikkje vert for stor. *Hedmark fylkeskommune* meiner det er viktig at det ikkje vert gjeve høve for skatte- og avgiftsunndraging for tenester som normalt vil vere skatte- og avgiftspliktige, og at nye reglar ikkje undergrev lovleg næring der delingsøkonomi tek over delar av verksemda. *Troms fylkeskommune* støttar ikkje framlegget fordi det vil vatne ut grenseskiljet mellom den ikkje-løyvepliktige samkøyringa og den løyvepliktige drosjetransporten. *Vest-Agder fylkeskommune* meiner ein uheldig konsekvens av framlegget kan vere at køyregrunnlaget for drosjenæringa går ned og behovsprøvinga kan verte vanskelegare å gjennomføre.

*GoMore* har ingen merknader til framlegget, men har generelle betraktningar rundt kva som kan reknast som samkøyring. Dei meiner spørsmålet om ein transport er å rekne som samkøyring skal avgjerast av sjåføren sin motivasjon og om vedkomande forventar profitt eller kostnadsdeling.

### 3.3.2 Samkøyring med personbil

Ingen høyringsinstansar har merknader til departementet sitt framlegg til å avgrense samkøyring til berre å gjelde for transport med personbil.

### 3.3.3 Ikkje krav om relasjon mellom sjåfør og passasjer

To høyringsinstansar har merknader knytt til departementet sitt framlegg om at høve til å samkøyre ikkje skulle vere avgrensa til personar som har ein særskilt relasjon til kvarandre. *Hedmark fylkeskommune* er samd i departementet sitt framlegg på dette punktet ettersom ei avgrensing ut frå relasjon som familie, kollegaer eller grannar vil vere for rigid. *Yrkestrafikkforbundet* meiner på si side at høve til å samkøyre bør verte avgrensa til å gjelde for personar som kjenner kvarandre frå før.

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

Fleire høyringsinstansar uttalar at dei er positive til departementet sitt framlegg om å avgrense høve til å samkøyre til dei tilfella der sjåfør og passasjer har eit samanfallande transportbehov. Dette inkluderer *Akershus fylkeskommune*, *Finnmark fylkeskommune*, *Hedmark fylkeskommune*, *Oslo kommune*, *Rogaland fylkeskommune* og *Norges Taxiforbund*. *Norges Taxiforbund* meiner vidare at det er viktig at samkøyringssjåførar ikkje skal kunne oppsøkje offentlege stader for å plukke opp passasjerar som skal i same retning.

To høyringsinstansar uttalar at dei er negative til vilkåret om samanfallande transportbehov. *Forbrukerrådet* og *Norges Automobil-Forbund* meiner det bør vere stor avtalefridom mellom privatpersonar med omsyn til kor dei skal kunne køyre. Dei meiner vidare at eit skilje mellom samkøyring og anna drosjeliknande verksemd betre kan verte gjort ved å avgrense samkøyring mot det som reknast som inntektsbringande verksemd av ei viss storleik.

### 3.3.5 Høve til å ta vederlag

Tre høyringsinstansar uttalar at dei er positive til departementet sitt framlegg om å avgrense høve til å ta vederlag for faktiske kostnader ved transporten. Dette inkluderer *Akershus fylkeskommune*, *Finnmark fylkeskommune* og *Hedmark fylkeskommune*. *Hedmark fylkeskommune* meiner likevel at departementet må lage normer for kva slags beløp vederlaget skal kunne utgjere.

Fleire høyringsinstansar meiner departementet sitt framlegg om å avgrense vederlaget til faktiske kostnader ved transporten vil dempe motivasjonen til å samkøyre. Desse høyringsinstansane meiner sjåføren burde kunne ta vederlag ut over berre dei faktiske kostnadene ved transporten:

*Forbrukerrådet og Norges Automobil-Forbund* meiner det vil vere rimeleg at eigaren av bilen skal kunne ta dekning for andre kostnader ved bilhaldet, til dømes forsikring og årsavgift. Dei meiner òg at det bør vere avtalefridom med omsyn til avtale om vederlag og om kostnadene skal verte delt mellom sjåføren og passasjerar eller om passasjerane skal dekkje alle kostnadene.

*Oslo kommune* meiner avgrensinga vil kunne vere urimeleg. Dei viser til at Opplysningsrådet for Veitrafikk har berekna kostnadene ved bilhald (fossilbil) til 6,31 kr per kilometer. I desse kostnadene ligg verditap, forsikring, kostnader til vedlikehald mv. I dei tilfella der to eller fleire personar samkøyrer, vil det kunne oppfattast som urimeleg dersom den som rår over køyretøyet berre skal få dekkja dei direkte kostnadene slik departementet har gjort framlegg om. Særleg ved fast samkøyring vil det, etter Oslo kommune si oppfatning, vere naturleg at vederlaget skal kunne overstige dei faktiske kostnadene.

*Abelia* meiner at dersom departementet ønskjer å oppnå samfunnsgevinstane ved samkøyring, bør regelverksendringane både understøtte og motivere til atferdsending. Dette inneber å tillate å ta vederlag utover kostnader forbundet med den einskilde transporten. *Abelia* meiner det bør vere høve til å ta forteneste ved transporten.

*Uber* meiner at insentivet til å ta med ein framand i bilen som skal same veg, for majoriteten av befolkninga ikkje vil vere stor nok dersom sjåføren ikkje kan ta vederlag ut over dei direkte kostnadene for køyringa. Dei uttalar vidare at det ikkje kan vere ein politisk målsetjing å hindre plattformaktørar eller dei som samkøyrer i å tene pengar på å byggje opp ei teneste som har så mange openbare miljø- og samfunnsmessige fordelar.

Fleire høyringsinstansar meiner departementet burde vurdere å nytte staten sine satsar for kilometergodtgjersle i staden for å leggje opp til dekning av dei faktiske kostnadene:

*Buskerud fylkeskommune* viser i si fråsegn til Drammen Taxi som meiner pirattaxiverksemnd kan verte avgrensa ved at staten sine satsar for kilometergodtgjersle vert lagt til grunn for vederlaget.

*Nord-Trøndelag fylkeskommune* meiner bruk av staten sine satsar for kilometergodtgjersle vil gje ei klarare definerings av vederlaget. Dei meiner det er viktig å unngå frie tolkingar av vederlagsavgrensinga.

*Norges Taxi* meiner departementet bør nytte staten sine satsar for kilometergodtgjersle for å regulere og handheve samkøyring på ein enklare måte, samt for å oppnå ein klarare avgrensing mot

konkurransen frå rutegåande transportmiddel og drosjetransport. Dei meiner likevel at dersom høve til å ta vederlag skal verte avgrensa til faktiske kostnader ved transporten, bør det verte spesifisert at dei direkte kostnadene ikkje skal omfatte forsikring, avskrivning mv.

*Norges Taxiforbund* meiner staten sine satsar for kilometergodtgjersle bør verte nytta ettersom alt som overstiger desse satsane er skattepliktig og må verte sett på som vederlag for næringsverksemd. Dette vil gjere at den einskilde transporten vert enklare å kontrollere for politiet og skatteetaten.

*NHO Transport* meiner det vil vere vanskeleg å kontrollere pengestraumar mellom privatpersonar, og at staten sine satsar for kilometergodtgjersle dermed bør verte nytta som avgrensing.

*Oslo Taxi* meiner det er bra at betaling for samkøyring berre skal dekkje variable kostnader og at vederlaget ikkje bør overstige staten sine satsar for kilometergodtgjersle.

Høyringsinstansane har òg somme andre merknadar til framlegget om kva vederlag sjåføren kan ta for ein samkøyringstransport:

*Norges Taxiforbund* meiner det er viktig at kostnadene vert fordelt på talet personar i bilen. *Buskerud fylkeskommune* viser til Drammen Taxi som meiner det er viktig at sjåføren må ta sin del av kostnadene for transporten.

*Buskerud fylkeskommune* meiner departementet bør sjå nærare på konsekvensane samkøyringsframlegget vil få for el-bilar. Utgiftene for sjølve køyreturen er vesentleg lågare enn utgiftene til sjølve køyretøyet. Dei meiner det er ønskeleg at regelverket skal stimulere til samkøyring med nulltsleppskøyretøy. Fylkeskommunen meiner difor departementet bør sjå på konsekvensane av ei løysing der sjåfør av el-bil kan ta eit honorar for reisa tilsvarende kva same reise ville kosta i konkrete utgifter for eit fossilt køyretøy av same storleik.

*Politidirektoratet* gjer merksam på at faktiske kostnader gjerne vert rekna ut på slutten av reisa. For å avdekkje om ein står ovanfor eit vederlag må i så fall politiet setje i verk etterforskning opp mot kontobevegelsar. Dette må skje ved å oppmode retten om utleveringspålegg etter reglane i straffeprosesslova. Dei framhevar òg at høve til å få tak i kontobevegelsar frå mange av formidlings-tenestane kan vere så å si umulig då fleire av desse er utanfor norsk jurisdiksjon.

*Hedmark fylkeskommune* meiner det må vurderast nærare korleis spørsmålet om frådrag på skatt for køyring til og frå jobb skal løysast og korleis det skal fordelast mellom passasjerane og sjåføren.

### 3.3.6 Handheving og kontroll

*Politidirektoratet* uttalar at lovframlegget vil kunne ha utilsikta verknadar, mellom anna gjere kontroll vanskeleg og opne for fleire brot på regelverket. Politidirektoratet framhevar at det vil vere vanskeleg å handheve regelverket. I kontrollsamheng vil det vere vanskeleg å definere faktiske kostnader på staden. Det vil òg vere vanskeleg å bevise eller motbevise vilkåret om samanfallande transportbehov. Politidirektoratet viser vidare til at framlegget har ei side mot passasjerane si sikkerheit. Dei vurderingar andre passasjerar eventuelt har publisert på plattformene til formidlingstenestene vil etter Politidirektoratet si oppfatning ikkje ivareta sikkerheita til passasjerane i tilsvarande grad og på same måte som ein offentlig vandelkontroll.

*Oslo politidistrikt* uttalar at for å kunne drive effektiv handheving av regelverket langs veg, er ein avhengig av eit enkelt og handterbart regelverk som ikkje utløyser behov for ein eventuell etterforskning på staden. Dei viser til at vilkåra i framlegget vil vere vanskelege å bevise eller motbevise. Oslo politidistrikt ser store utfordringar med framlegget. For det første vil det verte vanskelegare å bevise brot på yrkestransportlova, og for det andre vil kontroll og oppfølging av lova verte meir ressurskrevjande for politiet.

*Buskerud fylkeskommune* uttalar at det er vanskeleg å sjå for seg korleis kontrollstyrmesmakene skal kunne få oversikt over storleiken på vederlaget og om det ligg føre eit samanfallande transportbehov. Dei støttar likevel framlegget dersom storleiken på vederlaget er kontrollerbar.

*Finnmark fylkeskommune* meiner vilkåret om samanfallande transportbehov legg opp til ein skjønsmessig vurdering, og på denne måten gjer handheving meir krevjande enn dagens regelverk. For å avhjelpe ein utfordrande handheving burde det, ifølgje fylkeskommunen, verte sett krav om at samkøyringa skal verte administrert elektronisk av sjåfør.

*Møre og Romsdal fylkeskommune* støttar ikkje framlegget, men dei uttalar at det kan vere ein fordel for miljøet å leggje til rette for samkøyring. Dersom regelverket vert endra i tråd med framlegget, ber fylkeskommunen om at politiet i enda større grad vert sett i stand til å slå ned på ulovleg køyring.

*Telemark fylkeskommune* meiner det kan vere ei utfordring å kontrollere vilkåret om samanfallande transportbehov og dei faktiske kostnadene knytt til ein aktuell transport.

*Troms fylkeskommune* meiner framlegget vil utvide gråsonene for når persontransport mot

vederlag er løyvepliktig. Dei kan ikkje sjå at departementet har gjort vurderingar av høve til å handheve og føre kontroll med regelverket.

*Vest-Agder fylkeskommune* uttalar at det vil vere ei utfordring å kontrollere om det er samanfallande transportbehov og kva dei faktiske kostnadene er.

*NHO Transport* meiner det vil vere utfordrande å handheve regelverket for å sikre kontroll med etterlevinga.

*Norges Taxiforbund* peikar på at det er viktig med gode kontrollfunksjonar og at det vert sett av ressursar til kontrollar slik at det vert mogleg å handheve regelverket.

*Oslo Taxi* ser store utfordringar knytt til handheving og kontroll av samkøyringsregelen, og peikar på at det er viktig at alle transaksjonar kan sporast og kontrollerast i etterkant, slik tilfellet er for drosjenæringa i dag.

*Yrkestrafikkforbundet* meiner at vederlagsavgrensinga vil vere vanskeleg å kontrollere og vil krevje store ressursar frå politiet.

*Aust-Agder fylkeskommune* meiner utfordringane for politiet sin kontroll med ordninga verken vert lettare eller vanskelegare enn det den var med dagens føresegn der samkøyring er tillate for arbeidskollegaer og grannar til og frå jobb.

## 3.4 Departementet sine vurderingar

### 3.4.1 Generelt

Departementet har merka seg at fleirtalet av dei som har uttala seg om samkøyringsframlegget er positive til endringa. Fleire viser til miljøgevinstar og redusert belastning på vegane som viktige omsyn.

Fleire høyringsinstansar framhevar at framlegget vil opne for meir pirattaxiverksemd. Departementet meiner avgrensinga i høve til å ta vederlag inneber at det ikkje er høve til å ta fortенeste ved ei samkøyringsreise. Departementet viser til at det sjåføren kan ta vederlag for berre er variable kostnader knytt til den aktuelle transporten og faste kostnader knytt til bilhald, jf. punkt 3.4.5. Sjåføren kan dermed ikkje ta fortенeste ved samkøyringa. Departementet meiner avgrensinga i høve til å ta vederlag, saman med vilkåret om samanfallande transportbehov, inneber at transport som skjer under unnataket i § 20 første ledd vil vere *reell samkøyring*, ikkje pirattaxiverksemd.

Departementet har merka seg at fleire høyringsinstansar er opptekne av at konkurranseflata til drosjeverksemda ikkje må verte for stor. Departementet er samd i at det er viktig å oppretthalde

eit klart grenseskilje mellom den løyvepliktige og den ikkje-løyvepliktige persontransporten. Departementet meiner likevel ei klar avgrensing ut frå transportbehovet til sjåføren og passasjerane, samt ei avgrensing i høve til å ta vederlag, vil bidra til å oppretthalde dette skiljet, og dermed avgrense konkurransen mot dei rutegåande transportmidla og drosjetransporten.

#### 3.4.2 Samkøyring med personbil

Departementet har merka seg at ingen høyringsinstansar hadde merknader til framlegget om å avgrense samkøyring til berre å gjelde for transport med personbil. Departementet viser til grunngevinga i høyringsnotatet og held fast ved framlegget på dette punktet.

#### 3.4.3 Ikkje krav til relasjon mellom sjåfør og passasjer

Departementet har merka seg at ein høyringsinstans uttalar at dei er samd i departementet sitt framlegg om at relasjon ikkje skal vere eit vilkår, medan ein anna høyringsinstans meiner høve til å samkøyre bør verte avgrensa til å gjelde for personar som kjenner kvarande frå før.

Departementet meiner ei avgrensing basert på relasjon vil vere vanskeleg å kontrollere og gje grunnlag for vanskelege grensedragningar. Departementet viser til grunngevinga i høyringsnotatet og held fast ved framlegget på dette punktet.

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

Departementet har merka seg at Forbrukerrådet og Norges Automobil-Forbund meiner det bør vere avtalefridom mellom sjåføren og passasjerane med omsyn til kor dei skal køyre. Departementet meiner det er viktig å halde fast ved at sjåføren etter unnataket for samkøyring mot vederlag berre skal kunne ta med seg passasjerar på ein transport han uansett ville ha gjennomført. Det som kjenne-teiknar ein samkøyringstransport er at transporten skjer på sjåføren sine premissar, ikkje på passasjerane sine. Unnataket i § 20 første ledd skal berre omfatte slik reell samkøyring, og departementet meiner difor det er viktig at sjåføren og passasjerane har eit samanfallande transportbehov.

Departementet har merka seg at Forbrukerrådet og Norges Automobil-Forbund meiner eit alternativ til eit vilkår om samanfallande transportbehov kan vere at samkøyringa vert

avgrensa mot det som reknast som inntektsbringande verksemd av ei viss storleik. Departementet forstår merknaden slik at dei meiner det bør vere høve til å samkøyre, men berre opp til eit visst inntektstak. Høyringsinstansane seier ikkje korleis dei ser for seg at dette skal gjerast, men departementet antar at eit slikt tak kan vere ei maksimalavgrensing på kor mykje sjåføren kan ta i vederlag til dømes i løpet av eit år. Departementet viser til at unnataket berre skal gjelde for reell samkøyring der sjåføren uansett hadde gjennomført den aktuelle transporten. Det bør difor ikkje opnast for å kunne drive drosjeliknande verksemd utan løyve sjølv om køyringa vert haldt under eit visst inntektstak.

Departementet har merka seg at Norges Taxi-forbund meiner at samkøyringssjåførar ikkje bør ha høve til å oppsøke offentlege stader for å plukke opp passasjerar. Departementet meiner det i utgangspunktet er viktig å hindre piratdrosje-versemd. Gitt vilkåra for lovleg samkøyring meiner departementet det ikkje vil vere insentiv til å drive oppsøkjande verksemd på offentlege stader.

Departementet viser til grunngevinga i høyringsnotatet og held fast ved framlegget på dette punktet.

#### 3.4.5 Høve til å ta vederlag

Departementet har merka seg at fleire høyringsinstansar meiner departementet sitt framlegg knytt til å avgrense vederlaget til faktiske kostnader ved transporten vil dempe motivasjonen til å samkøyre. Desse høyringsinstansane meiner sjåføren bør kunne ta vederlag ut over berre dei faktiske kostnadene ved transporten. Fleire høyringsinstansar peikar òg på at det å nytte staten sine satsar for kilometergodtgjersle i staden for å leggje opp til dekning av dei faktiske kostnadene ved transporten vil gjere vederlagsberekninga meir føreseieleg og mogleg å etterprøve, samt vil forenkle handhevinga av regelverket.

Departementet har med bakgrunn i høyringa gjort ei ny vurdering av korleis vederlaget for samkøyringstransporten bør bereknast.

Utgangspunktet for vederlagsavgrensinga bør vere at sjåføren berre skal få kostnadsdekning. Bakgrunnen er at føresegna skal regulere samkøyring der sjåføren sjølv har behov for transporten og ikkje *drosjeliknande transport* der det er passasjerane som avgjer destinasjonen for transporten.

Departementet meiner det er viktig å oppstille konkrete og føreseielege kriterier for fastsetjing av vederlaget. Ei tilvising til staten sine satsar for kilometergodtgjersle i staten sitt reiseregulativ vil

i utgangspunktet gjere det enkelt å avgjere kor mykje det er mogleg å ta i vederlag for den ein-skilde transporten. Dette vil òg kunne gjere det enklare å føre kontroll med regelverket.

I høyringsnotatet peika departementet på at sjåføren burde få dekt variable kostnader som bensin og liknande, men ikkje utgifter knytt til bilhald, mellom anna årsavgift, forsikring og slitasje. Bakgrunnen for at departementet ikkje ville omfatte kostnader knytt til bilhald var at storleiken på vederlaget burde sjåast i samanheng med at sjåføren uansett ville gjennomført den aktuelle transporten. Fleire høyringsinstansar meiner det vil vere urimeleg at sjåføren ikkje kan ta dekning for slike kostnader knytt til bilhald.

Departementet meiner det er viktig at sjåføren skal ha ein motivasjon til å tilby samkøyring. Det er samstundes viktig å halde fast ved utgangspunktet om at sjåføren berre skal få kostnadsdekning for samkøyringstransporten. Departementet meiner det kan auke motivasjonen for sjåføren dersom han òg kan få dekt kostnader knytt til bilhald, ikkje berre dei variable kostnadene knytt til den aktuelle transporten. Dette er òg i tråd med det fleire av høyringsinstansane har peika på. Departementet er elles samd i Oslo kommune sin merknad om at i tilfelle der to eller fleire personar driv fast samkøyring, til dømes på reiser mellom bustad og arbeidsstad, kan det vere særleg rimeleg at sjåføren får dekt meir enn berre dei variable kostnadene knytt til den aktuelle transporten. Etter ei ny vurdering meiner departementet difor at sjåføren bør kunne ta eit vederlag som dekkjer meir enn berre dei variable kostnadene knytt til den aktuelle transporten, det vil seie òg andre faste kostnader som til dømes forsikring, årsavgift og slitasje.

Staten sine satsar for kilometergodtgjersle for bruk av eigen bil på tenestereise er meint å dekkje faktiske kostnader ved både transport og bilhald, til dømes drivstoff, samt årsavgift og slitasje. Departementet meiner difor at ved å ta utgangspunkt i staten sine satsar for kilometergodtgjersle vil sjåføren få ei rimeleg dekning for dei kostnadene han har ved å bruke eigen bil til samkøyringa. For inntil 10 000 km i kalenderåret er denne satsen fastsett til kr 4,10 per km, medan satsen for køyring over 10 000 km i kalenderåret er kr 3,45 per km. Den skattefrie satsen for 2017 for bruk av eigen bil på tenestereise er uansett køyrelengde fastsett til kr 3,50 per km. Denne satsen skal dekkje alle arbeidstakaren sine kostnader med å nytte eigen privat bil på tenestereise. Departementet viser til at satsane i staten sitt reiseregulativ ligg under det Opplysningsrådet for Veitrafikken AS har fastslått som dei gjennomsnittlege kostnadene

knytt til bilhald. Denne satsen er 6,31 per km, eller 6,14 fråtrekt kostnader til bompengar.<sup>3</sup>

Departementet viser til at det er den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i reiseregulativet for bruk av eigen bil på tenestereise som skal nyttast i departementet sitt framlegg til endra § 20. Satsen skal verte nytta for alle typar personbilar, herunder el-bilar. Tilleggssatsane i reiseregulativet kan ikkje verte nytta for samkøyringa.

Kostnader knytt til bompengar og ferje fell utanfor dei kostnadene kilometergodtgjersla er meint å dekkje. Som departementet viste til i høyringsnotatet kan desse kostnadene utgjere ein vesentleg del av dei totale transportkostnadene. Dersom sjåføren har hatt slike kostnader i samband med samkøyringstransporten, meiner departementet det er rimeleg at sjåføren skal kunne ta eit vederlag for desse kostnadene. Kostnader til eventuelle bompengar og ferje som sjåføren har hatt, vil dermed inngå i transportkostnadene, og vil saman med kilometergodtgjersla vere ein del av det sjåføren kan ta vederlag for.

Departementet gjer merksam på at føresegna om samkøyring berre oppstiller grensene mot løyvepliktig persontransport etter yrkestransportlova. Om transporten utløyser skatte- og avgiftsplikter vert regulert av anna regelverk. Departementet gjer merksam på at sjølv om det i framlegget er lagt opp til å bruke den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle for bruk av eigen bil på tenestereise, inneber ikkje dette at samkøyringstransporten dermed vil vere skattefri for sjåfør eller bileigar. Den ein-skilde vil sjølv måtte forsikre seg om at reglane i skatte- og avgiftsregelverket vert overhaldd. Departementet peikar på at framlegget til § 20 første ledd berre gjev ei maksimalgrense for kor mykje sjåføren kan ta i vederlag før transporten vert løyvepliktig. Sjåføren kan velje å ta eit vederlag som ligg under denne maksimalgrensa.

Departementet viser vidare til at sjåføren skal dekkje sin eigen forholdsmessige del av transportkostnadene på bakgrunn av at sjåføren uansett skulle gjennomføre den aktuelle transporten. Sjåføren sitt vederlag skal dermed ikkje overstige passasjerane sin forholdsmessige del av kostnadene. I dette ligg at dei totale transportkostnadene, det vil seie kilometergodtgjersla og eventuelle kostnader for bompengar og ferje, skal fordelast på talet personar i bilen, inkludert sjåføren. Lovframlegget regulerer ikkje korleis passasjerane fordel kostnadene seg imellom.

<sup>3</sup> Rapport frå Opplysningsrådet for Veitrafikken AS «Eksempler på beregning av kostnader ved bilhold januar 2016».

Departementet meiner det ikkje er grunnlag for at skattefrådrag skal verte fordelt mellom sjåfør og passasjer, slik Hedmark fylkeskommune ber departementet vurdere. Departementet gjer merksam på at frådraget for reiser mellom bustad og arbeidsstad er uavhengig av dei verkelege kostnadene ved transporten eller kva kommunikasjonsmiddel som vert brukt. Frådraget vert rekna ut etter kortaste strekning og etter ein fast sats. Både sjåfør og passasjer vil kunne ha ei sjølvstendig rett til slikt skattefrådrag etter ei samkøyringsreise. Departementet meiner det ikkje er praktisk at det vert oppstilt reglar knytt til fordeling av slike skattefrådrag. Retten til skattefrådrag vil dermed ikkje påverke kor stort vederlag sjåføren kan ta for ei samkøyringsreise.

#### 3.4.6 Handheving og kontroll

Fleire høyringsinstansar peikar på at det er utfordringar knytt til vilkåret om at sjåføren kan få dekt faktiske kostnader for transporten ettersom det vil vere vanskeleg å definere slike faktiske kostnader på staden ved ein kontroll. Departementet viser til punkt 3.4.5 ovanfor der departementet etter ei ny vurdering legg til grunn at vederlaget skal verte rekna ut frå staten sine satsar for kilometergodtgjersle i tillegg til at det kan verte tatt dekning for bompengar og ferjeutgifter. Departementet meiner ei slik vederlagsavgrensing vil vere lettare å kontrollere og handheve.

Departementet har merka seg at fleire høyringsinstansar peikar på at vilkåret om samanfallande transportbehov vil vere vanskeleg å kontrollere.

Som departementet viste til i høyringsnotatet, kan vilkåret om samanfallande transportbehov gje utfordringar knytt til kontroll og handheving. Departementet meiner framleis at det kan vere slike utfordringar, men legg likevel vekt på at vederlagsavgrensinga i framlegget skal sikre at sjåføren berre utfører samkøyning på reiser vedkommande uansett hadde gjennomført. Det skal difor ikkje vere grunnlag for å drive med samkøyning utan at sjåføren og passasjerane har eit samanfallande transportbehov. Dersom sjåføren held seg innanfor vederlagsavgrensinga er det lite sannsynleg at han ikkje har eit samanfallande transportbehov med passasjerane.

Departementet viser vidare til at samkøyning har fleire fordelar knytt til betre utnyttaste setekapasitet og reduserte utslepp frå trafikken og at det difor kan verke urimeleg å nekte samkøyning basert på at transporten vil vere vanskeleg å kon-

trollere. Departementet peikar på at stadig fleire vel å vere deltakarar i den såkalla delingsøkonomien, herunder vel samkøyning som ein transportmetode.

Departementet har merka seg at ein høyringsinstans meiner transaksjonar som finn stad i samband med ein samkøyningstransport bør kunne kontrollerast og sporast i etterkant av transporten slik tilfellet er for drosjenæringa i dag. Ein annan høyringsinstans meiner at det burde verte sett krav om at samkøyninga skal verte administrert elektronisk av sjåførane.

Departementet meiner det ikkje vil vere føremålstenleg å stille same krav om kontroll av samkøyning som av drosjeverksemd. Departementet ønskjer ikkje å oppstille krav som inneber kostnader for dei som ønskjer å tilby samkøyning ettersom sjåføren berre skal få dekt transportkostnadene og dermed ikkje skal ha høve til å ta noko forteneste ved samkøyninga. Dersom departementet stiller krav om taksameter eller anna kontrollutrusting vil dette vere kostnadsberande for sjåføren og dermed dempe motivasjonen til å tilby samkøyning. Departementet ser likevel ikkje bort frå at fleire som ønskjer å tilby samkøyning, vel å gjere dette via ein applikasjon. Slike applikasjonar finst allereie i marknaden i dag.

## 4 Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve

### 4.1 Gjeldande rett

Eit drosjeløyve fell bort når innehavaren av løyvet fyller 70 år, jf. yrkestransportlova § 9 andre ledd. Aldersgrensa for drosjeløyve er sett 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, jf. Ot.prp. nr. 5 (1975–76) s. 27. Forventninga om framtidig tildeling av løyve etter ei viss tid som sjåfør bidreg til å oppretthalde ei slik rekruttering. God rekruttering av tilsette sjåførar er viktig 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 løyve, og løyvestyresmaktene meiner slik dispensasjon er påkravd for å oppretthalde ei 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 frå



70 til 75 år. Regelendringa vart grunngeve 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 tilsvarande aldersgrensa for kjøresetel. Departementet konkluderte den gang med at aldersgrensa for løyve framleis skulle vere 70 år, og framheva i si grunngeving at drosjeløyve 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.

#### 4.2 Framlegget i høyringsnotatet

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

Departementet viste i høyringsnotatet til at aldersgrensa på 70 år er fastsett for å sikre sirkulasjon av drosjeløyva og på den måten betre rekrutteringa til sjåføryrket. Departementet la vekt på at det er viktig å sikre slik sirkulasjon ettersom løyva er behovsprøvde og difor eit knappheitsgode. På den andre sida viste departementet til at aldersgrensa på 70 år er eit inngrep i løyvehavarane sitt høve til å drive næringsverksemd. Departementet peika på at det må gjerast ei avveging av omsynet til den einskilde løyvehavaren si rett til å drive næringsverksemd og det generelle behovet for god rekruttering til sjåføryrket.

Departementet peika i høyringsnotatet på at rekruttering til sjåføryrket vil avhenge av ein rekke faktorar, der aldersgrensa for løyvehavarane berre er ein av desse. Det vart vist til at 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 ei kvar tid.

Departementet peika 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, meinte departementet at aldersgrensa for å inneha drosjeløyve burde verte heva frå 70 til 75 år.

#### 4.3 Høyringsfråsegnene

Totalt 25 av dei som har gjeve høyringsfråsegn har hatt merknader til framlegget om å heve den øvre aldersgrensa for drosjeløyve frå 70 til 75 år.

Dei som uttalar at dei er positive til framlegget er *Politidirektoratet, Aust-Agder fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Norges Taxi, NHO Transport, Norges Taxiforbund og Yrkestrafikkforbundet. Finnmark fylkeskommune* har ingen innvendingar mot framlegget, men uttalar at ei harmonisering av føresegner om kjøresetel og drosjeløyve verkar å vere rimeleg. *Akershus fylkeskommune* er positive, men meiner det bør vere eit unnatak for bestyrarordningar.

Dei som uttalar at dei er negative til framlegget er *Hordaland fylkeskommune, Oslo kommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Abelia og LO.*

Av dei som er positive er det særleg omsynet til at eldre skal kunne stå lenger i arbeid som vert vektlagt. Dei høyringsinstansane som uttalar at dei støttar departementet sitt framlegg på bakgrunn av dette omsynet er *Politidirektoratet, Aust-Agder fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune og NHO Transport.* Aust-Agder fylkeskommune og Telemark fylkeskommune uttalar òg at framlegget er riktig og i tråd med utviklinga på andre områder i samfunnet.

Somme høyringsinstansar uttalar at dei er positive til framlegget ettersom det inneber at aldersgrensa for løyve og kjøresetel vert samfallande. Dette omfattar *Politidirektoratet, Oslo Politidistrikt, Aust-Agder fylkeskommune, Finnmark fylkeskommune, Nord-Trøndelag, NHO Transport og Norges Taxiforbund.*

Av dei som er negative til å heve den øvre aldersgrensa er det særleg omsynet til sirkulasjon av løyva og rekruttering til drosjeyrket som er vektlagt:

*Hordaland fylkeskommune* er negativ til framlegget og peikar på følgjande:

«Dersom løyvehavar skal halda fram til fylte 75 år, går sirkulasjonen ned. Dette kan føra til forubbing der færre unge ser karriereveg i drosjenæringa, slik at rekrutteringa går ned»

Fylkeskommunen peikar vidare på at aldersgrensa står i samanheng med behovsprøvinga og er ei intendert etableringshindring, og at i denne samanhengen er det ikkje rett å samanlikne drift av drosjeløyve med drift av næringsverksemd generelt.

*Oslo kommune* meiner omsynet til sirkulasjon av drosjeløyve tilseier at aldersgrensa ikkje bør verte heva. Dei legg vekt på at dei over 70 år uansett kan stå i arbeid som drosjesjåfør til fylte 75 år.

*Abelia* meiner framlegget om å heve aldersgrensa ytterlegare vil forsterke etableringsbarrieren ettersom løyvehavarane då vil ha einerett på løyvet enda lenger.

*LO* kan ikkje sjå at aldersgrensa for å ha løyve for drosjetransport skal vere høgare enn den generelle alderen for arbeidstakarar i arbeidsmiljølova, det vil seie 72 år. I tillegg meiner dei at ei heving av aldersgrensa vil hindre rekruttering til bransjen gjennom at det vert færre løyve tilgjengeleg for yngre utøvarar av yrket.

*NHO Transport* understrekar at ei heving av aldersgrensa kan medføre mindre sirkulasjon av løyve, noko som kan gjere det mindre attraktivt for yngre sjåførar å starte eller halde fram med drosjeyrket.

*Oslo Taxi* støttar framlegget, men peikar på somme utfordringar, herunder forseinking av rekrutteringa og lågare sirkulasjon av ledige løyve og lengre ventetid for sjåførar som ønskjer å verte løyvehavarar.

To høyringsinstansar peikar på at omsynet til sirkulasjon og rekruttering ikkje bør vege veldig tungt. *Hedmark fylkeskommune* meiner ei heving av aldersgrensa frå 70 til 75 år ikkje vil vere til hinder for rekrutteringa til yrket. Dei fleste løyvehavarar, særleg dei som køyrer mykje sjølve, seier opp løyvet sitt før dei fyller 70 år. *Buskerud fylkeskommune* ser berre positive konsekvensar av å heve den øvre aldersgrensa for drosjeløyve. Fylkeskommunen peikar på at omsynet til sirkulasjon av løyva, og dermed rekruttering til sjåføryrket, ikkje er veldig tungtvegande ettersom fleire andre forhold påverkar denne sirkulasjonen. Dei viser vidare til at dei fleste løyva som vert tildelt ikkje vert ledige på grunn av nådd aldersgrense.

*Sogn og Fjordane fylkeskommune* er negative til framlegget og meiner dagens system med dispensasjon frå aldersgrensa ved behov er ei føremålstenleg løysing.

To høyringsinstansar meiner det ikkje bør vere høve til å bortbestyre drosjeløyve etter fylte 70 år.

*Oslo kommune* viser til at eldre løyvehavarar søkjer om bestyrarordning når vedkommande

nærmast seg slutten av yrkeskarrieren. Dette inneber at løyvehavarar kan heve pensjon, få vederlag for bortleige av løyve og samstundes sleppe å arbeide. Oslo kommune forventar ei auke i talet søknadar om bestyrarordning dersom aldersgrensa vert heva slik det er gjort framlegg om. Dersom departementet likevel vil gjere framlegg om heving av aldersgrensa foreslår Oslo kommune at dette vert kombinert med ei endring av yrkestransportforskrifta for å fastsetje at løyvehavarar over 70 år ikkje kan få innvilga bestyrarkontrakt, alternativt endre yrkestransportforskrifta slik at løyvehavarar over 70 år berre får innvilga bestyrarordning i maksimalt eitt år.

*Akershus fylkeskommune* vurderer framlegget som positivt under føresetnad av at løyvehavaren sjølv driv løyvet. Dei meiner framlegget kan medføre at eldre løyvehavarar vil søkje og ha rett til å bortbestyre drosjeløyvet. Dette vil ikkje vere i tråd med lovgjevar sin intensjon. Dei viser vidare til at bortbestyring genererer inntekter til løyvehavaren, utan at han sjølv er aktiv i yrket. Framlegget vil òg gje ein unødvendig forseinking for yngre søkjarar som ønsker å tiltre eit yrke der løyve er eit avgrensa gode. Fylkeskommunen anbefaler difor at framlegget vert avgrensa slik at løyvehavarar som sjølv ønsker å stå i yrket til fylte 75 år verte godkjent, men at bortbestyring etter fylte 70 år ikkje vert tillaten.

#### 4.4 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at svært mange høyringsinstansar støttar framlegget om å heve den øvre aldersgrensa for drosjeløyve frå 70 til 75 år. Departementet er, likeins som mange av desse høyringsinstansane, oppteken av omsynet til at eldre skal kunne stå lenger i arbeid og at slik tilrettelegging er i tråd med utviklinga på andre områder i samfunnet. Departementet har òg registrert at fleire av høyringsinstansane er samde i departementet si vurdering av at aldersgrensa for drosjeløyve og kjøresetel bør vere samanfallande. Omsynet til at desse aldersgrensene bør vere samanfallande talar etter departementet si vurdering mot å setje aldersgrensa for drosjeløyve til 72 år slik *LO* gjer framlegg om.

Departementet har merka seg at fleire høyringsinstansar er opptekne av å sikre sirkulasjon av drosjeløyva og på den måten oppretthalde rekrutteringa til drosjeyrket. Departementet er samde i at dette er eit viktig omsyn, særleg innanfor ei behovsprøvd drosjeregulering. Som framheva i høyringsnotatet vil likevel rekrutteringa til sjåføryrket avhenge av ein rekkje faktorar, der

aldersgrensa for løyvehararane berre er ein av desse. Departementet har merka seg at Buskerud fylkeskommune og Hedmark fylkeskommune peikar på det same.

Departementet har merka seg at Sogn og Fjordane fylkeskommune meiner det ikkje er nødvendig å heve aldersgrensa for drosjeløyve ettersom fylkeskommunane har høve til å gje dispensasjon frå aldersgrensa ved behov etter yrkestransportforskrifta § 52 andre ledd. Departementet er ikkje samd i denne vurderinga og viser til at føresegna i § 52 er ein snever unntaksregel som berre gjev høve til å gjere unntak frå aldersgrensa i dei tilfella der det ikkje er kvalifiserte søkjarar til ledige løyve og det er påkravd for å oppretthalde ei nødvendig drosjeteneste.

Oslo kommune legg vekt på at dei over 70 år uansett kan stå i arbeid som drosjesjåfør til fylte 75 år, og at det dermed ikkje er behov for å heve aldersgrensa. Departementet peikar i denne samanheng på at for den einskilde kan det vere stor forskjell på å drive ei drosjeverksemd som sjølvstendig næringsdrivande og det å vere tilsett sjåfør. Departementet registrerer at Norges Taxi- og bussforbund peikar på at med dagens aldersgrense vil ein løyveharar ved fylte 70 år ofte verte pensjonist i staden for å halde fram i yrket som tilsett sjåfør. Departementet legg stor vekt på omsynet til at dei som driv som sjølvstendig næringsdrivande og ønskjer å fortsette som næringsdrivande etter fylte 70 år skal få høve til dette.

Departementet peika i høyringsnotatet på at ei heving av aldersgrensa for drosjeløyve vil kunne føre til ei auke i talet bestyrarordningar. Retten til å få bestyrarordning følgjer av yrkestransportforskrifta § 51 andre ledd. Her følgjer det at dersom den som innehar løyve midlertidig vert ute av stand til sjølv å lede og drive verksemda, kan løyvestyresmakta etter søknad samtykke i at verksemda i inntil tre år heilt eller delvis vert overlata til drosjesentral. Departementet har merka seg at Akershus fylkeskommune og Oslo kommune meiner at det ikkje bør vere høve til å bortbestyre drosjeløyve etter fylte 70 år. Som vist til ovanfor gjev ei heving av aldersgrensa i utgangspunktet ein reduksjon i sirkulasjonen av drosjeløyve. Departementet meiner likevel at omsynet til at eldre skal kunne stå lenger i arbeid og halde fram med næringsverksemda, veg opp for dette. Dersom dei eldre på den andre sida ikkje har høve til å arbeide og dermed leiger bort løyvet sitt, vil dette omsynet ikkje vege like tungt. Departementet meiner difor at omsynet til sirkulasjon av løyve kan tale i mot at dei over 70 år skal kunne ha bestyrarordning. På denne bakgrunn tar departementet sikte

på å utarbeide eit framlegg til forskriftsendring om at det berre skal vere høve til å få godkjent bestyrarordning inntil fylte 70 år. Framlegget vil verte sendt på høyring på vanleg måte.

Departementet viser elles til grunnleggjeringa i høyringsnotatet og held fast ved framlegget om å heve den øvre aldersgrensa for drosjeløyve i yrkestransportlova § 9 andre ledd frå 70 til 75 år.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvensar

### 5.1 Unntak frå krav om løyve for samkøyring

Dei økonomiske og administrative konsekvensane ved framlegget vil vere avhengige av kor mange som i framtida vil nytte seg av samkøyring.

Auka samkøyring 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 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 mogleg å seie noko sikkert om korleis utviklinga av bruken av samkøyring vil verte, då det er fleire faktorar som spelar inn.

Framlegget er ikkje venta å ha administrative konsekvensar. Departementet legg til grunn at auka samkøyring 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 samkøyring vert det òg lettare å føre kontroll med dei som tilbyr samkøyring via dei ulike samkøyringsplattformane. Dersom transaksjonen av vederlaget òg skjer via samkøyringsplattformane, 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 samkøyring vil ha ei konkurranseflate mot drosje og annan kollektivtransport. Personar som elles hadde valt å nytte drosje eller kollektivtransport kan tenkjast å heller ville samkøyre. 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 Heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve

Framlegget om å heve aldersgrensa for å ha løyve til 75 år er ikkje venta å innebere vesentlege økonomiske eller administrative konsekvensar. Departementet gjer likevel merksam på at ei heving av aldersgrensa vil kunne medføre ei auke i talet på bestyrarordningar for drosjeløyve etter yrkestransportforskrifta § 51 andre ledd. Slike ordningar inneber administrasjonskostnader for det offentlege både når det gjeld godkjenning av og tilsyn med ordninga. Som vist til under punkt 4.4 tar likevel departementet sikte på å utarbeide eit framlegg til endring av føresegna om bestyrarordning i yrkestransportforskrifta slik at høvet til å ha bestyrarordning etter fylte 70 år vert innskrenka.

Ei heving av aldersgrensa vil kunne føre til at det blir færre søknader om unnatak frå aldersgrensa, og dermed mindre administrasjon. Ei slik konsekvens vil vere størst 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.

## 6 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget

### Til § 9 andre ledd

Føresegna i § 9 andre ledd vert endra slik at den øvre aldersgrensa for drosjeløyve vert heva frå 70 til 75 år. Bakgrunnen for framlegget er å leggje til rette for at løyvehavarar kan inneha drosjeløyvet sitt lenger.

### Til § 20 andre ledd

Lovframlegget 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 passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene.

Berre samkøyring med *personbil* vert omfatta av føresegna. Ein personbil er ei motorvogn som er registrert for inntil 9 personar inkludert sjåføren.

Vilkåret om at sjåføren og passasjerane må ha eit samanfallande transportbehov inneber at sjåføren etter føresegna berre kan ta med seg passasjerar på ein tur han uansett ville ha gjennomført. Det er altså eit krav at sjåføren skal anten til same stad eller i same retning som passasjerane. Sjåføren kan likevel til ein viss grad tilpasse transporten etter passasjerane sine behov. Det er ikkje eit krav at sjåføren og passasjerane har ein særskilt relasjon.

Føresegna oppstiller eit vilkår om at vederlaget ikkje kan overstige passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene. Transportkostnadene vert rekna ut frå den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i staten sitt reiseregulativ, med tillegg av eventuelle kostnader til bompengar og ferje. Kravet om at vederlaget ikkje skal overstige *den forholdsmessige delen* av transportkostnadene inneber at transportkostnadene skal delast på talet personar i bilen, inkludert sjåføren. Sjåføren skal sjølv dekkje si eiga forholdsmessige del av kostnadene. Dersom sjåføren har *ein* passasjer i bilen skal kostnadene delast på to slik at sjåføren må dekkje 50 pst. av dei totale kostnadene. Dersom sjåføren har *tre* passasjerar i bilen skal kostnadene delast på fire slik at sjåføren berre må dekkje 25 pst. av kostnadene. Lovframlegget regulerer ikkje korleis passasjerane fordel kostnadene seg imellom.

Føresegna oppstiller berre grensene mot løyvepliktig persontransport etter yrkestransportlova. Om transporten utløyser skatte- og avgiftsplikter vert regulert av anna regelverk. Departementet gjer merksam på at sjølv om det i framlegget er lagt opp til å bruke den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle for bruk av eigen bil på tenestereise, inneber ikkje dette at samkøyringstransporten dermed vil vere skattefri for sjåfør eller bileigar. Den einskilde vil sjølv måtte forsikre seg om at reglane i skatte- og avgiftsregelverket vert overhaldt. Departementet peikar på at framlegget berre gjev ei maksimalgrense for kor mykje sjåføren kan ta i vederlag før transporten vert løyvepliktig. Sjåføren kan velje å ta eit vederlag som ligg under denne maksimalgrensa.

Føresegna departementet gjer framlegg om vil erstatte gjeldande § 20 første ledd i yrkestransportlova som slår fast at transport med personbil av grannar og arbeidskollegaer mellom bustad og arbeidsstad er friteken frå krav om løyve.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i yrkestransportlova (samkøyring mv.).

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova (samkøyring mv.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag til lov om endringar i yrkestransportlova (samkøyring mv.)

I

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

§ 9 andre ledd skal lyde:

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

§ 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.

*Vederlaget for transporten kan ikkje overstige passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene. Transportkostnadene etter andre punktum vert rekna ut frå den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i reiseregulativ for staten, med tillegg av eventuelle kostnader til bompengar og ferje.*

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

II

Lova tek til å gjelde straks.

---

---





