

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

Vår dato: 11.09.2023  
Deres dato: 30.06.2023  
Vår referanse: OMB  
Deres referanse: 23/1268-

## Innspill til høring NOU 2023-2 – På vei mot en bedre regulert drosjenæring - Delutredning I fra Drosjeutvalget

Det vises til mottatt høringsbrev vedr. høring av "NOU 2023-2 – På vei mot en bedre regulert drosjenæring – Delutredning I fra Drosjeutvalget". NHO Reiseliv takker for muligheten til å komme med hørings svar.

NHO Reiseliv er den største arbeidsgiver- og næringsorganisasjonen for reiselivet i Norge med over 3 700 medlemsbedrifter innen overnatting, servering, camping, opplevelser, destinasjonsselskap, idrett og kultur. Vi er tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som er den største interesseorganisasjonen i Norge. Vi arbeider for å sikre våre medlemmer arbeidsvilkår og utviklingsmuligheter som styrker reiselivsnæringen.

### Våre hovedmomenter til momentene i NOU 2023-2 er:

- NHO Reiseliv mener det er en fordel for Norge at vi har en seriøs drosjenæring som sikrer et best mulig tilbud for kundene, god etterlevelse av lover og regler og bidrar til økt tilgjengelighet for det norske reiselivsproduktet.
- NHO Reiseliv er positiv til at det i høringsforslaget foreslås å gi dispensasjon fra krav om drosjeløyve mv for transport av egne kunder/brukere til og fra aktiviteter som inneholder av dispensasjonen selv er arrangør av.
- NHO Reiseliv mener at det bør åpnes for at hver enkelt bedrift kan innvilges dispensasjon for minimum fem motorvogner. Prinsipielt mener vi at det ikke bør være begrensninger i hvor mange motorvogner det kan søkes om dispensasjon for. Dette for å skape forutsigbarhet og grunnlag for vekst i et marked med stadig økende etterspørsel fra små grupper.
- NHO Reiseliv vil påpeke at norsk opplevelsesturisme ikke er i konkurranse med ordinær drosjetransport, men tvert imot bidrar til økt trafikk og flere kunder til drosjenæringen og andre transportaktører. Våre medlemmer ønsker ikke å drive ordinær drosjevirkosomhet og driver heller ikke persontransport utenfor rute mot vederlag med kjøretøy. Kundene kjøper et helhetlig og sammensatt produkt hvor transporten er en underordnet del av opplevelsen.
- Det bør etterstrebes å finne et spor for hurtige og ubyråkratiske løsninger knyttet til høringsrunden, og myndighetene må gi bedriftene midlertidig dispensasjon

under saksbehandlingstiden for de tilfeller det er innvilget fritak, men hvor dispensasjonen påklages av andre med rettslige klageinteresse.

- NHO Reiseliv er positiv til forslaget i NOUen om at det blir strengere objektive krav til aktørene som driver i enkeltturmarkedet.

## **NHO Reiseliv har følgende kommentarer til de enkelte ledd i forslag til ny § 48 e i yrkestransportforskriften**

### **Første ledd**

*Løyvemyndigheten kan gi den som driver løyvepliktig persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personer dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, eller enkelte krav som følger av yrkestransportloven §§ 9 første ledd, jf. 4 andre ledd.*

#### NHO Reiselivs innspill:

Ref. innledende kommentar er NHO Reiseliv positiv til forslaget.

### **Andre ledd**

*Dispensasjon kan kun gis for transport av egne kunder/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.*

#### NHO Reiselivs innspill:

Dette er i tråd med tidligere løyvefritaksordning (ref. rundskriv N-7/2017 om løyvefritak for småskala turistvirksomhet) hvor opplevelsesbedrifter har fått mulighet til å drive sin forretning på lovlig og bærekraftig vis. Gjennom ordningen har bedriftene kunnet frakte sine gjester fra A til B for å gjennomføre aktiviteter, samt medbringe det utstyr/sikkerhetsutstyr som kreves for gjennomføring av aktivitetene.

### **Tredje ledd**

*Løyvemyndigheten må vurdere om den aktuelle transporten kan utføres av eksisterende løyvehavere og konkurranseflaten mot både drosje og turvogn. Dispensasjonssøknader må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges.*

#### NHO Reiselivs innspill:

NHO Reiseliv vil påpeke at norsk opplevelsesturisme ikke er i konkurranse med ordinær drosjetransport, men tvert imot bidrar til økt trafikk og flere kunder til drosjenæringen. Våre medlemmer ønsker ikke å drive ordinær drosjevirkosomhet og driver heller ikke persontransport utenfor rute mot vederlag med kjøretøy. Kundene kjøper et helhetlig og sammensatt produkt hvor transporten er en underordnet del av opplevelsen. Gjestene kommer fra inn- og utland med det formål å ta del i de aktiviteter og opplevelser som tilbys. Transporten er av underordnet betydning og er kun en nødvendig forutsetning for gjennomføring av den aktuelle aktiviteten.

Opplevelsesbransjen og småskala turistvirksomhet ikke er i konkurranse med drosjenæringen. Derfor mener NHO Reiseliv at man må finne en form på høringsrundene

hvor man unngår tidkrevende prosesser og lange utsettelse for opplevelsesnæringen mens de venter på å få dispensasjonen på plass. Jo lengre tid det går før opplevelsesbedriftene får klarsignal, jo mer kunder og verdiskaping går tapt. Høringsrunder hvor dispensasjonssøknader forelegges relevante organisasjoner før søknader kan innvilges hadde næringen flere negative erfaringer med under høringsrundene sist gang løyvefritaksordningen var på plass.

Operatørene benytter seg av drosje hvor det kun er transport som etterspørres. Men drosje er som hovedregel ikke relevant av logistiske og økonomiske årsaker:

- Turens varighet er uforutsigbar.
- Bruk av drosje vil bli for kostbart for store deler av markedet, fordi bilen må følge turen gjennom hele aktiviteten.
- Marginene i reiselivet er små og den internasjonale konkurransen er hard. Må opplevelsesbedriftene bruke drosje til transport, svikter den økonomiske bærekraften for bedriften.
- Reiselivsnæringen opplever store sesongvariasjoner, noe som også medfører at ordinære taxier i mange tilfeller heller ikke har kapasitet til å ta kjøreoppdrag på vegne av næringen. Denne manglende kapasiteten er forsterket i distriktene, hvor svært mange av opplevelsesbedriftene ofte opererer.

Det var under løyvefritaksordningen ikke uvanlig at organisasjoner som representerte transportbransjen påklaget beslutninger om å gi opplevelsesnæringen løyvefritak, noe som førte til usikkerhet, utsettelse og tapt omsetning og konkurranseevne for norsk reiseliv. Vi mener derfor at myndighetene seriøst må vurdere å gi tillatelse til at bedrifter som har fått dispensasjon slik at de kan kjøre under klagebehandlingen om noen skulle påklage beslutningen om å gi dem dispensasjon.

#### **Fjerde ledd**

*Løyvemyndigheten kan innvilge dispensasjon for inntil tre 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.*

#### **NHO Reiselivs innspill:**

NHO Reiseliv mener at en begrensning av dispensasjonen til inntil 3 motorvogner ikke er tilfredsstillende. Sist gang ordningen med løyvefritak var i effekt, var begrensningen fem motorvogner. Rett før pandemien per 28.2.2020 var det i Troms fylkeskommune i henhold til våre registreringer løyvefritak for 39 bedrifter med ett fritak hver, 14 bedrifter med to fritak og to bedrifter med tre fritak. Selv med muligheten for inntil fem fritak, var det altså desidert flest som kun hadde ett fritak. Men regelverket bør legges opp slik at bedrifter både opplever fleksibilitet og har rammebetingelser som legger til rette for vekst. Dersom en bedrift skulle oppleve å få vekst i kundegrunnelaget som tilsier at behovet for antall motorvogner øker, bør ikke dette begrenses av et så lite antall som tre. Prinsipielt mener vi at det i likhet med at det ikke er fastsatt maksimumsbegrensning på hvor mange

turvognløyver en bedrift kan ha ikke bør være begrensninger i hvor mange motorvogner det kan søkes om dispensasjon for.

I rundskriv "Rundskriv N-7/2017 - dispensasjon etter yrkestransportloven § 21 – løyvefritak for småskala turistvirksomhet" står det at "Dersom en virksomhet vokser og ønsker ytterligere fritak ut over fem motorvogner må virksomheten søke om turvognløyve." NHO Reiseliv mener at som et minimum bør denne regelen med inntil fem motorvogner videreføres. Reiselivet er i vekst i Norge, det er et stort potensial i markedet etter pandemien og opplevelsesbransjen er en av som driver denne veksten. Vi viser også til at bedrifter, om det er innen reiseliv eller transport, kan ha så mange turvognløyver den ønsker. Dermed bør en slik rammebetingelse for opplevelsesbedriftene også være vid. Spørsmålet om løyve og kjøreseddel har lenge gitt store utfordringer for opplevelsesbedriftene som føler seg regulert av et regelverk som ikke er tilpasset dem, men transportbransjen. En mulighet for dispensasjon for minimum fem vil i større grad bygge opp under utviklings -og verdiskapingspotensialet som ligger i næringen. Vi understreker igjen at dette behovet ikke gjelder de fleste, ref. tallene fra 28.02.2020, men at rammene bør være vide.

Et medlem av NHO Reiseliv forteller hvordan det opplever forslaget om begrensning på inntil tre løyvefritak:

*Vi driver guidevirksomhet på et profesjonelt nivå og ønsker å ha et stort volum på guidingen, men fortsatt med små grupper. Tanken om at bedriften skal vokse og da gå over til minibuss og storbuss er for meg bom på mål. Det er ikke slik guidevirksomhet vi er ute etter, og heller ikke våre gjester. Denne næringen har spesialisert seg på guiding i små grupper, og kommer alltid til å ha dette som hovedprodukt selv om bedriften vokser. Opplevelser for små grupper er svært ettertraktet i markedet og er en internasjonal trend og er ikke noe som tilbys midlertidig på veien til å bli en stor bedrift. Å kjøre små grupper med mindre biler (9 seter) er tillegg bedre for miljøet enn å bruke halvfylte minibusser.*

NHO Reiseliv støtter forslaget om at fritak gis for opptil tre år om gangen, og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Det bør legges til rette for at forlengelsen går raskt, digitalt og ubyråkratisk for seg.

I tillegg til at dispensasjonsvedtaket med registreringsnummer på kjøretøyet skal medbringes i kjøretøyet mener NHO Reiseliv at det bør være krav til at kjøretøy skal være merket med firmalogo og dispensasjonsnummer. Gjennom å ha en tydelig merking på bilen mht. hvilken type persontransportvirksomhet som bedrives vil det være enklere for kontrollmuligheter og tilsyn å ha oversikt over hvilke kjøretøyer som har dispensasjon. Det vises i denne sammenheng til vedtak i Fylkesrådet i Troms og Finnmark 30.09.2021 sak 238/21 hvor det er stilt krav til at kjøretøyet må være merket med virksomhetenes logo og eventuelt fylkesbokstav og løyvenummer.

NHO Reiseliv er positiv til at løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen.

Ref. kommentar i ovenstående avsnitt. NHO Reiseliv vil ifm. dette oppfordre Samferdselsdepartementet til å utarbeide mer detaljerte nasjonale føringer for bruken av dispensasjonsadgangen som det åpnes opp for. Dette som en oppfølging av de felles nasjonale retningslinjene som Samferdselsdepartementet etablerte i rundskriv N-7/2017 ifm løyvefritaksordningen. Felles retningslinjer vil medvirke til en mest mulig lik praktisering av regelverket fra fylke til fylke, samt at aktører som krysser fylkesgrenser med sine gjester slipper å forholde seg til ulike regler fra fylke til fylke. Noe som vil medføre begrensninger på hvor det kan kjøres. F.eks. vil man ikke kunne kjøre i Nordland med et fritak gitt for Trøndelag eller Troms.

NHO Reiseliv mener at det på samme måte som det hos Statens Vegvesen kan [søkes digitalt](#) om kompetansebevis fra utlandet bør kunne søkes om kjøreseddel digitalt fra utlandet hos politiet.

NHO Reiseliv er positiv til at Fylkeskommunen avgjør klage på vedtak etter denne bestemmelsen.

NHO Reiseliv forstår det slik at løyvefritaksordningen som foreslås betyr at opplevelsesbedriftene får mulighet til å søke dispensasjon fra drosjeløyve og at dette betyr at man ikke trenger å ta drosjesjåføreksamen for å få kjøreseddel og at det er kravene til kjøreseddel for yrkessjåfører som gjelder, slik det var under "Rundskriv N-7/2017". Vi vil derfor også be om at politiet har gode og raske saksbehandlingsrutiner, inkludert god informasjon og gode kommunikasjonskanaler, for kjøreseddel.

### **Strengere objektive krav**

NHO Reiseliv vil til slutt bemerke at turister og tilreisende bruker ofte drosjer som privatkunder, typisk ved ankomst til byer, kollektivknutepunkter eller flyplasser. Med dagens regulering er det utfordrende at useriøse aktører i markedet tar urimelig høye priser fra turistene, i tillegg til at de ikke nødvendigvis kjører raskeste vei. Dette er uheldig for den enkelte turist, det skaper negativt omdømme for transport-/og reiselivsnæringen, og "fortrenger" de seriøse aktørene i drosjenæringen. NHO Reiseliv er derfor positiv til NOU 2023-2s forslag om at det blir strengere objektive krav til aktørene som driver i enkeltturmarkedet. Det er viktig at det nye regelverket blir etterlevd og at disse aktørene blir kontrollert av myndighetene.

Med vennlig hilsen NHO Reiseliv

Kristin Krohn Devold  
Administrerende direktør

Ole Michael Bjørndal  
Fagdirektør næringspolitikk