

Dato: 01.04.2026

Til: høringsinstanser i henhold til liste

Høringsnotat

Høringsnotat- Forskrift om eneretter for drosjetransport i Akershus- invitasjon til å gi høringsinnspill

Fylkeskommunen kan etter yrkestransportloven §§ 9a og 9b innføre tiltak for å sikre et drosjetilbud i områder der det ikke er et tilstrekkelig tilbud i enkeltturmarkedet. Med enkeltturmarkedet menes reiser som bestilles enkeltvis eller praiing av drosje på gaten eller holdeplass.

Drosjeordningen ble i 2020 deregulert og kravet om behovsprøving og driveplikt for løyver ble fjernet. Samtidig fikk fylkeskommunen mulighet til å innføre eneretter for drosjetransport for å sikre et drosjetilbud i områder der det er lite kommersielt grunnlag.

I juni 2023 ble det innført strengere regler for å styrke kvaliteten og seriøsiteten i drosjenæringen. Blant annet ble det innført krav om fagkompetanse for løyveholderne, samt sentraltilknytning for alle drosjeløyvehavere og sentralløyve for drosjesentraler.

I januar 2026 trådte enda flere endringer i yrkestransportloven i kraft:

- Krav om at drosjeløyvehaver kun kan være tilknyttet én sentral
- Fylkeskommunenes ansvar for å vurdere om det er et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet, og for å iverksette tiltak for å sikre dette, ble lovfestet.
- Fylkeskommunen fikk større fleksibilitet i tildelingen av eneretter:
 - Enerettsområdene må ikke lenger følge kommunegrensene.
 - Krav om at eneretter kun kan innføres i kommuner med færre enn 20 000 innbyggere, eller 80 innbyggere per kvadratkilometer er fjernet.
 - Fylkeskommunen kan gjøre enerett gjeldende for enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet.

Fylkestinget i Akershus vedtok i desember 2024 en forskrift for bruk av enerett i Akershus fylke. For å imøtekomme endringene som er innført i yrkestransportloven fra 2026 må fylkeskommunen revidere den eksisterende forskriften.

Om fylkesrådets forslag til forskrift

- Forslaget til forskrift ligger vedlagt dette høringsbrevet.
 - Forslaget til forskrift følger intensjonene i loven om at eneretter kan innføres i Akershus fylke dersom det anses som et nødvendig tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet.
-

- Ingen kommuner er nevnt i forskriften. Dette er fordi endringene i loven innebærer at fylkeskommunen ikke lenger må bruke kommunegrenser i utforming av et enerettsområde. En åpen forskrift gjør det også mulig å håndtere eventuelle fremtidige endringer i fylkets geografiske inndeling, og tar høyde for at drosjemarkedet i kommunene kan endre seg over tid.
- Forslaget til forskrift vil erstatte den forskriften for eneretter som fylkestinget i Akershus vedtok 12. desember 2024.

Om eneretter

I 2020 fikk fylkeskommunene mulighet til å tildele eneretter der markedet ikke selv gir et godt nok tilbud. Eneretter kunne tildeles til ett eller flere selskap (løyvehavere). Eneretten gjaldt for drosjeoppdrag i enkeltturmarkedet. Enerett betyr at:

- Andre løyvehavere enn den som har enerett kan ikke tilby drosjetjenester i enkeltturmarkedet innenfor enerettsområdet i den perioden eneretten gjelder.
- De som ikke har enerett kan kjøre passasjerer inn i enerettsområdet, og også fra enerettsområdet til et sted utenfor området, dersom turen er forhåndsbestilt.

Med innføringen i 2020 var det en begrensning på hvor eneretter kunne innføres. Enerett kunne bare innføres i kommuner med færre enn 20 000 innbyggere, eller færre enn 80 innbyggere per kvadratkilometer. Eneretter kunne videre kun innføres dersom det var ansett som nødvendig for å sikre et tilbud. I Viken fylke ble eneretter innført i følgende geografiske områder i Akershus:

- Jevnaker og Lunner
- Eidsvoll, Nes, Hurdal, Gjerdrum og Nannestad
- Aurskog-Høland
- Enebakk
- Nesodden
- Vestby

Enerettene er avsluttet for Nesodden, Vestby, Enebakk og Aurskog-Høland. Dette basert på at enerett ikke ble vurdert som nødvendig lenger for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet i disse kommunene.

Fylkeskommunen har fremdeles enerett på Øvre Romerike (Eidsvoll, Nes, Hurdal, Gjerdrum og Nannestad), samt på Hadeland (Jevnaker og Lunner). Enerettene som er tildelt er knyttet opp mot skoleskyskontraktene i de samme geografiske områdene.

Med endringene i 2026 er grensene for hvor eneretter kan innføres endret. Fylkeskommunen har fått større grad av fleksibilitet, og er ikke lenger bundet av kommunegrenser. Fylkeskommunen må likevel vurdere om eventuelle områder for enerett er i strid med EØS-rettens bestemmelser om fri rett til etablering.

Eneretter kan fremdeles kun innføres der det er nødvendig for å sikre et tilbud. Tiltakene som fylkeskommunen eventuelt iverksetter skal heller ikke gå lenger enn nødvendig.

Tildeling av enerett skal skje etter åpne og etterprøvbare prosesser. Enerett lyses ut gjennom en offentlig anskaffelsesprosess. I enerettskontrakten vil det være noen forpliktelser for den aktøren som får enerett, eksempelvis krav til dekning av området, responstid, organisering av turer, overholdelse av planlagte tider, krav til sjåførens kompetanse eller annet. I henhold til yrkestransportloven § 9b (5) kan en enerettskontrakt vare inntil fem år.

Andre tiltak

Enerett er et av flere lovlige tiltak som fylkeskommunen kan ta i bruk for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet i fylket. Fylkeskommunen kan også:

- Gi økonomisk tilskudd.
- Kombinere bruk av enerett og økonomisk tilskudd.
- Gjøre enerett gjeldende for enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet.

Gjøre enerett gjeldende for enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet

En vesentlig endring i yrkestransportloven (§ 9b (6)) er at fylkeskommunen kan gjøre enerett gjeldende for drosjetjenester i både enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet.

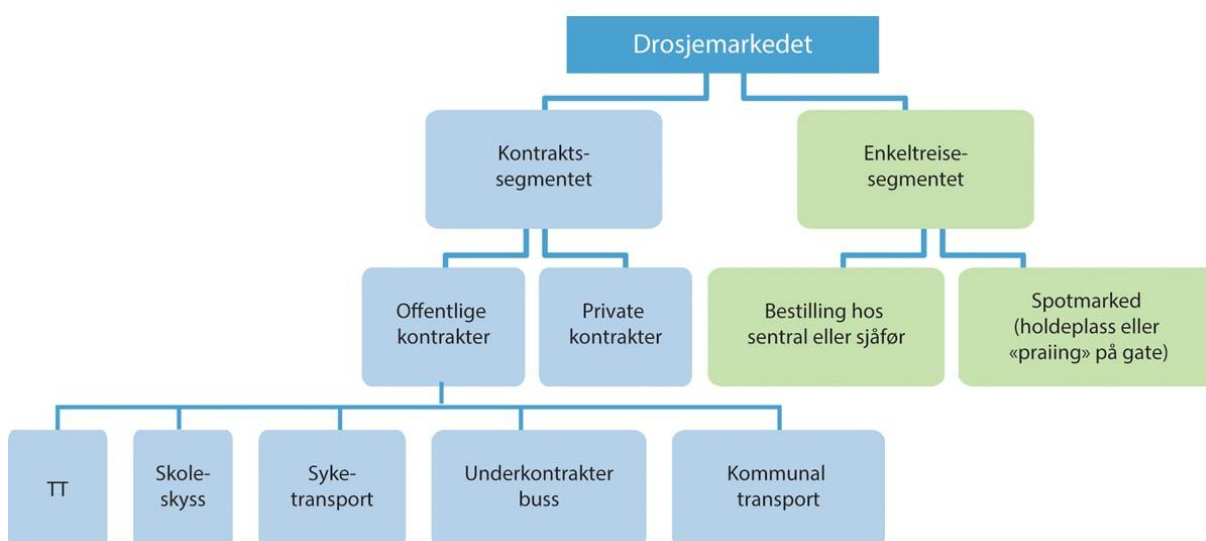
Enkeltturmarkedet innebærer kjøring basert på bestilling av en enkelt reise eller praiing av drosje på gaten eller holdeplass

Enkeltturmarkedet kan igjen deles inn i ulike segmenter avhengig av hvordan drosjen er bestilt:

- Bestilling fra en sentral, gjennom app eller direkte fra sjåfør,
- Spotmarkedet der kunden praier en drosje fra holdeplass eller på gaten.

Kontraktmarkedet innebærer kjøring basert på avtaler med store kunder der det er inngått avtaler etter forhandlinger eller en anbuds konkurranse. Kontraktkjøringen kan igjen deles inn i ulike markedssegmenter – pasientreiser, skoleskyss og annen kontraktkjøring for kommuner eller selskaper.

Grafisk kan drosjemarkedet fremstilles slik (TT-kjøring er ikke en del av kontraktmarkedet selv om det framstår slik på illustrasjonen):



Dersom fylkeskommunen gjør eneretten gjeldende for både enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet, så innebærer det at de som kjøper tjenester i kontraktmarkedet er bundet til å kjøpe tjenester av aktøren som er tildelt enerett.

Om fylkeskommunen velger å ikke gjøre eneretten gjeldende for kontraktmarkedet, så kan fylkeskommunen likevel velge å knytte eneretten til egne kontrakter, som eksempelvis skoleskyss dersom dette vurderes som nødvendig for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud i enkeltturmarkedet i kommunen eller området. Andre som kjøper tjenester i kontraktmarkedet, er da ikke bundet til å kjøpe tjenester fra aktøren med enerett i enkeltturmarkedet.

Hva ønsker vi innspill på?

Vi ber om at høringsinstansene svarer på noen spørsmål. Om ikke alle spørsmålene er relevante for dere, så svarer dere på de dere kan svare på:

1. Kan dere beskrive deres opplevelse av drosjemarkedet i fylket, eller eventuelt i en eller flere kommuner (for drosjesentralene; beskrive hvilket område sentralen betjener, samt opplevelse av konkurransen).
 - a. Er det geografiske forskjeller i fylket, eller innad i en kommune, som innebærer at drosjetilbudet varierer? Beskriv drosjetilbudet, og hvor det regnes som bra eller mindre bra med tanke på tilgjengelighet, ventetid, pris, trygghet, dekning i mindre befolkede områder, kapasitet på natt og helg.
 - b. Hva fungerer godt med dagens drosjetilbud?
 - c. Hva fungerer mindre godt eller skaper utfordringer?
 - d. Har tilbudet endret seg de siste 2-3 årene?
 - e. Har innbyggerne i en region, eller kommune, flere drosjetilbydere å velge mellom?
 - f. Opplever dere at det er et tilstrekkelig tilbud til ulike brukergrupper, som eksempelvis eldre, barn/unge, personer med funksjonsnedsettelse, innbyggere som ikke disponerer en bil med mer?
2. Fylkeskommunen har tidligere hatt eneretter i Aurskog-Høland, Enebakk, Vestby og Nesodden kommuner. Disse kontraktene er nå avsluttet. Har dere innspill til hvordan dere opplevde drosjetilbudet mens eneretten gjaldt, og hvordan dere opplever tilbudet nå som eneretten er opphevet?
3. Hvordan vurderer dere enerett som tiltak? Ulemper/fordeler? Hvordan kan enerett påvirke tilgjengelighet og responstid, prisenivå, kvalitet og trygghet eller konkurransen i markedet?
4. Fylkeskommunen kan la eneretter gjelde for både enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet. Dersom fylkeskommunen gjør dette betyr det at kommunen, helseforetak (pasientreiser), fylkeskommunen (skoleskyss) og andre som kjøper drosjetjenester i kontraktmarkedet må kjøpe drosjetjenester fra den aktøren som har enerett. Vi ber om høringsinstansenes vurdering av om eneretten bør omfatte kontraktmarkedet eller ikke – med begrunnelse.

5. Enerett følger i dag kommunenes grenser. Fylkeskommunen har med endringene i yrkestransportloven i 2026 fått større handlingsrom til å utforme egne områder. For eksempel kan fylkeskommunen kombinere noen attraktive områder med mindre attraktive områder innenfor en kommune, eller på tvers av kommuner uten at eneretten vil gjelde hele kommunen. Har dere forslag til hvilke områder eneretten bør gjelde for dersom en den ikke skal følge kommunegrensene?
6. Er det andre tiltak enn enerett dere mener hadde vært aktuelle for at det skal være et drosjetilbud i enkeltturmarkedet i områder der det er mindre attraktivt å drive drosjenæring?
7. Har dere innspill til fylkeskommunens utforming av forskrift? (se vedlegg)
8. Eventuelt: Dersom dere har andre innspill enn det som er dekket av spørsmålene over kan dere gjerne gi disse også.

Frist

Vi ber om tilbakemeldinger innen 5. juni 2026.

Hvordan gi innspill?

Dere kan sende innspill på forskjellige måter:

- eDialog – saksnummeret du skal oppgi er 2026/19524
- E-post: post@afk.no
- Digital post: Akershus fylkeskommune eller organisasjonsnummer 930 580 783
- Per post til Akershus fylkeskommune v/ rådsområde samferdsel, Postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo

Merk høringsinnspillene **“Høring: Forskrift om eneretter for drosjetransport i Akershus, sak 2026/19524»**

Høringsinnspill er offentlige etter offentlighetsloven, og dere finner innkomne høringsinnspill på fylkeskommunens nettsider, afk.no