



## SAKSFRAMLEGG - FYLKESTINGET

Sak 20/16

Arkivsaknr.: 13/771-31  
Løpenr.: 7736/16  
Arkiv: N12 SAKSARKIV  
Ansvarlig fylkesråd: Ivar B. Prestbakmo

### MIDLERTIDIG FRITAK FRA KRAV OM LØYVE FOR TRANSPORT MED PERSONBIL - RETNINGSLINJER FOR ORDNINGEN

#### Innstilling til vedtak:

⋮

Samferdsel- og miljøkomiteens innstilling vil bli lagt inn som vedlegg til saken når saksprotokollen er klar.

⋮

⋮

#### Vedlegg til saken:

- Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling.
- Vedlegg:

1	Samferdselsdepartementets brev 11.04.2011
2	Samferdselsdepartementets brev 08.07.2011
3	Innspill fra næringsaktører i Troms ang Løyvesaken, 23.11.2011
4	Samferdselsdepartementets brev 13.11.2012
5	Samferdselsdepartementets brev 28.02.2014
6	Brev fra Norges Turbileierforbund til Samferdselsdepartementet, 26.01.2015
7	Samferdselsdepartementets brev 17.03.2015
8	Svar til Samferdselsdepartementet 15.04.2015
9	Høringsbrev fra Troms fylkeskommune, 30.09.2015
10	Høringssvar, Din Taxi AS, 20.10.2015
11	Høringssvar, Marianne Bergli, 01.11.2015
12	Høringssvar, Visit Tromsø-region, 02.11.2015
13	Høringssvar, Tromsø Taxieierforening, 02.11.2015
14	Høringssvar, 4 mini-turisme bedrifter, 02.11.2015
15	Høringssvar, Karina Weinschenk, 02.11.2015

### Saksutredning:

Vinteren 2010/2011 ble det gjennom kontroll avdekket at det i Tromsø-området ble utført persontransport mot vederlag med personbil i forbindelse med miniturisme, som tilbyr personlig guiding og naturopplevelser for grupper på 1-8 personer. I henhold til yrkestransportlova § 4 må alle som vil drive persontransport mot vederlag ha løyve. Det finnes to typer løyver for persontransport; behovsprøvde og ikke behovsprøvde.

Det ikke behovsprøvde løyvet er turvognløyve som gjelder for persontransport med kjøretøy som har plass for minst 9 passasjerer i tillegg til fører (10 seter totalt). Det vil si kjøretøy i kategorien minibuss og buss, som krever førerkort klasse D eller D1. Turvognløyve tildeles alle som søker om slikt løyve og som oppfyller kravene til vandel, økonomi og faglige kvalifikasjoner.

De behovsprøvde løyvene gjelder for persontransport med kjøretøy som har inntil 8 passasjerer i tillegg til sjåføren (9 seter totalt). Med andre ord kjøretøy som defineres som personbil og som bare krever førerkort klasse B. Løyvetypene i denne kategorien er drosjeløyve, handikapløyve og selskapsvognløyve. Felles for denne gruppen av løyver er at det er begrensninger i antall løyver innenfor hvert løyvedistrikt og denne begrensningen (behovsprøvingen) fastsettes av løyvemyndigheten (fylkeskommunen).

Med bakgrunn i den økende bruken av personbil for å tilby turister transport i forbindelse med minitursime, og at det ikke finnes en løyvetype som dekker denne typen transport, var fylkeskommunen i kontakt med Samferdselsdepartementet gjennom vinteren 2010/2011 for å se om det var mulig å finne en løsning for de turistbedriftene som etter yrkestransportlova sine bestemmelser bedrev en ulovlig transport.

Våren 2011 oversendte fylkeskommunen 9 søknader om midlertidig fritak fra kravet om løyve til Samferdselsdepartementet. Departementet svarte følgende i brev av 8.7.2011;  
*«Departementet finner med hjemmel i yrkestransportlova § 15 å kunne delegere til fylkeskommunen å kunne gi midlertidig fritak fra kravet til løyve, jfr yrkestransportloven § 21 og yrkestransportforskriften § 23, inntil 28. oktober 2011.»*

Avslutningsvis i dette brevet skriver Samferdselsdepartementet;  
*«Vi presiserte og at det må klargjøres om det skal benyttes personbil i den perioden søknaden om fritaket skal gjelde. Med tanke på at søknaden om et tidsbegrenset fritak fra løyve bygger på at søkeren i mellomtiden skal kvalifisere seg for å kunne bli tildelt løyve, påpekte vi at turvognløyve, som ikke er behovsprøvd, forutsetter bruk av buss.»*

Samferdselsdepartementet bygde med andre ord sin delegasjon av fullmakt til å gi fritak fra kravet om løyve på at dette var midlertidige fritak, for en overgangsperiode, mens søkerne i denne perioden skulle sørge for å skaffe seg turvognløyver.

Det var ytterligere korrespondanse mellom turistnæringen, fylkeskommunen, Næringsdepartementet og Samferdselsdepartementet i løpet av vinteren 2011/2012, der aktører innenfor miniturismen påpekte behovet for å videreføre ordningen med løyvefritak for de aktørene som driver miniturisme med personbil.

På bakgrunn av henvendelser fra turistvirksomheter etc valgte Samferdselsdepartementet å videreføre ordningen med midlertidige løyvefritak, jfr brev av 13.11.2012. Her skriver Departementet bl.a;

*«Felles for de virksomhetene som har tatt kontakt, er at de selger en eller annen fritidsaktivitet inkludert persontransport. Det kan være transport til eller fra en aktivitet eller guiding/sightseeing.»*

I begrunnelsen for å gi fylkeskommunen fullmakt til å kunne innvilge fritak fra kravet om løyve, skriver Samferdselsdepartementet bl.a.:

*«Det kan derfor legges til rette for at slike virksomheter kan tillates å transportere sine kunder i personbil til sine arrangement/evener. Det bør merkes at transporten må være i tilknytning til selve arrangementet/eventen, ved at transporten kun er en tilleggsytelse som utføres av virksomheten fram til bestemmelsesstedet.»*

For å kunne få midlertidig fritak fra krav om løyve følger det av retningslinjene bl.a. at søknaden må inneholde en konkret beskrivelse av virksomheten. Fylkeskommunen skal i sin vurdering se om transporten kan utføres innenfor gjeldende løyveordning, eventuelt se til at skadevirkningen for eksisterende løyvehavere blir begrenset. Konkurransesfalten mot taxi og turvogn skal vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Etter at ordningen med midlertidige løyvefritak ble innført er det kommet klager fra ulike bransjer som driver med transport, der de påpeker at denne form for transport er noe som tar kunder fra eksisterende transportører. De mente bl.a. at rene transportoppdrag utført av virksomheten eller noen andre virksomheten har avtale med kan ikke tillates. Vi viser i den anledning til brevene fra turbileierforbundet og drosjenæringen.

På bakgrunn av henvendelser fra Norges Turbileierforbund sendte Samferdselsdepartementet i mars 2015 et brev til fylkeskommunen der det ber om en vurdering av hvorvidt det er behov for å videreføre ordningen med løyvefritak.

Fylkeskommunen svarte på denne henvendelsen i brev datert 15.04.2015. Avslutningsvis i svaret skriver fylkeskommunen:

*«Med bakgrunn i at de som i dag driver turistvirksomhet med fritak for løyveplikt vil bli berørt av eventuelle endringer i praktiseringen av løyvefritak, eller at ordningen avvikles, at endringer i denne virksomheten også kan påvirke andre reiselivsbedrifter og for å gi den øvrige transportnæringen en mulighet for å komme med sine innspill i saken, ønsker vi derfor å gjennomføre en rask høringsrunde blant disse – før vi trekker våre konklusjoner i saken.*

*Vi ønsker derfor å få muligheten til å gjennomføre en rask høring blant berørte parter, før fylkeskommunen trekker sine endelige konklusjoner i saken.»*

Den 30.9.2015 sendte fylkeskommunen ut høringsbrev der mulige endringer av ordningen med løyvefritak ble tatt opp. Høringsfristen var satt til 2.11.2015.

I høringsbrevet skisserte fylkeskommunen to alternativer for ordningen:

*I utgangspunktet går fylkeskommunen inn for at ordningen med fritak fra kravet om løyve for persontransport mot vederlag utført med personbil avvikles. De løyvefritakene som har vært til behandling er i hovedsak knyttet til aktivitet som foregår i og rundt Tromsø. Dette er et område der det er et godt marked for å kunne leie inn transport med drosje og turbil.*

*Manglende tilgang på transport på kommersielle vilkår er derfor ikke et argument for å opprettholde en slik ordning. Vi ser også at omfanget av denne aktiviteten, antall løyvefritak, tilsier at ordningen er i konkurranse med drosje og turvogn markedet.*

*Alternativt til å avvikle ordningen vil vi legge opp til en fritaksordning som praktiseres mye strengere enn tilfellet har vært tidligere. Løyvefritaket skal ha de samme vilkår etter bestemmelsene i yrkestransportloven m/forskrifter som er knyttet til turvogn, i tillegg til kjøreseddel. Det gis kun fritak til kjøretøy som er registrert på det firma som søker om fritak og bilen som benyttes skal være merket med logo og firmanavn. Merkingen skal være godt synlig f.eks. med klisterlapper på førersiden og motsatt, med firmalogo/navn. Det utstedes kun 1 løyvefritak pr firma. Ved behov for flere enn 1 kjøretøy så anser vi ikke det lenger som småskala. Det forutsettes at selskap som har transport i et slikt omfang at det utgjør mer enn 1 personbil skal drifte innenfor et ordinære turvognløyver (for kjøretøy over 9 seter).*

### **Innspill fra de berørte parter.**

Ved utløp av høringsfristen var det kommet inn 6 høringsuttalelser fra hhv; Visit Tromsø-Region AS, Tromsø Taxieierforening, Din Taxi AS og 3 høringsuttalelser fra firma som har løyvefritak, hvorav den ene uttalelsen er på vegne av flere firma.

Tromsø Taxieierforening går i sin høringsuttalelse i mot en videreføring av ordningen med løyvefritak. De viser til at det i Tromsø-området er nok kapasitet med dagens løyvehavere [*fylkeskommunen antar man her sikter til drosjeløyver*] til å dekke behovet for denne typen transport. Det anføres videre at ved å benytte seg av en transportør med løyve, vil kunden ha større grad av sikkerhet i forhold til at løyvehaver innehar den nødvendige faglige kompetansen og at kunden da også har nødvendig dekning innenfor de forsikringsordninger løyvehaver må ha.

Din Taxi AS peker i sin høringsuttalelse på de krav som følger av yrkestransportforskriften, spesielt forskriftens § 4, der det bl.a. stilles krav til at den som skal inneha et løyve må drive en fast og varig virksomhet i Norge og må ha tilstrekkelig faglig kompetanse. De viser også til at de midlertidige fritakene det ble åpnet for i 2011, var en midlertidig løsning for å etablere og utvikle et tilbud i turistnæringen. Din Taxi AS går også inn for at ordningen med midlertidige løyvefritak avvikles.

Visit Tromsø-Region AS viser til at den transporten det her er snakk om er en integrert del av den totale opplevelsen som selges til turistene, og at den er helt nødvendig for å kunne tilby attraktive aktiviteter/opplevelser. Med bakgrunn de komponentene slike aktiviteter/opplevelser består av; guding, utstyr, servering o.a., ser ikke Visit Tromsø-Region at denne transporten er i direkte konkurranse med drosje- og turvognnæringen.

Basert på de alternativer som er skissert i fylkeskommunens høringsbrev, går Visit Tromsø-Region inn for at ordningen videreføres og at det etableres en mer permanent løsning med løyver for denne type transport.

### Bedrifter med løyvefritak

De tre høringsuttalelsene, som representerer 6 bedrifter som driver miniturisme og som er innvilget fritak fra kravet om løyve, omtales samlet da mange av de merknadene som trekkes fram er sammenfallende.

Aktørene innenfor miniturisme påpeker at Nordlyssafari ikke først og fremst er transport, men et tilbud om en aktivitet der transporten er en uatskillelig del av denne aktiviteten. Kundene hentes i Tromsø, og kommer ikke ut i distriktene på annen måte. Aktørene mener også at det er behov for en permanent ordning slik at det oppnås en viss grad av forutsigbarhet.

En avvikling av ordningen vil ha økonomisk ringvirkning for flere. Det er investert i biler og utstyr for å kunne tilby guiding og aktiviteter. Investeringer som er gjort i et langsiktig perspektiv med tanke på veksten i vinter-turismen i Tromsø-området.

Aktørene peker også på at der det for noen år siden var 5-6 leverandører som hadde tilbud innenfor miniturismen (nordlysguiding o.l.), nå er det vel 50 tilbydere og at selv dette av og til ikke er nok for å dekke etterspørselen.

De som driver innen miniturisme og med løyvefritak er enige i at det bør komme en klargjøring av retningslinjene for ordningen. Aller helst ønsker de en løyveordninger som er tilpasset dette konseptet.

### **Fylkesrådets vurderinger**

Økningen i vinterturisme i Tromsø-området har skap marked for fremvekst av nye næringer, herunder den såkalte mini-turismen. Mini-turisme er små firma som tilbyr ulike aktiviteter, guiding o.l. i nærområdet, til grupper i størrelsen 2-8 personer. I de aller fleste tilfeller innebærer det produktet disse bedriftene selger et behov for å transportere kundene til et sted der arrangement/aktivitet foregår eller å kunne tilby transport i forbindelse med en guidet tur.

Som det framgår av retningslinjene for ordningen, gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 13.11.2012, kan det legges til rette for at slike virksomheter kan tillates å transportere sine kunder i personbil til sine arrangement/eventer. Departementet skriver videre i sin begrunnelse at: *Det bør merkes at transporten må være i tilknytning til selve arrangementet/eventen, ved at transporten kun er en tilleggsytelse som utføres av virksomheten fram til bestemmelsesstedet.*

Et forhold som ikke framgår klart i de retningslinjer som er gitt for ordningen, er hva som menes med transport knyttet til egne arrangement/eventer. For eksempel vil en rundtur med guide for å jakte på nordlys eller se etter hval, være aktivitet der transporten inngår som en del av den opplevelsen/aktiviteten som selges. På samme måte vil transport av kunder til en fast bål plass/lavvo e.l. der aktiviteten er knyttet til dette stedet, være en del av den aktiviteten/opplevelsen som selges. Å skille den rene transporten fra aktiviteten som tilbys kan i mange tilfeller være vanskelig.

På den andre siden kan det også argumenteres for at transport fra sentrum ut til stedet der aktiviteten finner sted og returtransport etter at aktiviteten er avsluttet, kan sees som et rent transportoppdrag. Det samme kan også anføres for en rundtur med guide, der guiden kan leie inn en transport avhengig av størrelsen på gruppen og at transporten dermed ikke er en del av den aktiviteten som tilbys.

Det som er helt klart er at de virksomhetene som har et fritak fra krav om løyve ikke har adgang til å utføre persontransport som ikke er knyttet til den aktiviteten de tilbyr kundene. Dette gjelder f.eks. transport mellom flyplassen og hotellene i byen, transport mellom hotellene eller transport mellom andre steder, i eller utenfor byen, som ikke er en del den aktiviteten virksomheten tilbyr turistene.

Samferdselsdepartementet har i sitt brev gjort en vurdering av denne type virksomhet og konkurranseflaten mot drosjemarkedet, når de i brevet av 13.11.2012 skriver:

*«Det bør legges til rette for at en del mindre virksomheter som er rettet mot turisme bør ha anledning til å kunne frakte sine kunder til aktiviteter som de arrangerer i nærområdet. Samferdselsdepartementet mener at dette er virksomheter som i liten grad berører markedet for drosjetransport slik situasjonen er i dag.»*

I og med at denne ordningen gjelder fritak fra kravet om et behovsprøvd løyve, bør det foretas en nærmere vurdering av behovet. Ikke hvorvidt det eksisterer et marked for denne type tilbud til turister, men hvorvidt antallet fritak skal begrenses ut fra en behovsvurdering tilsvarende det som gjøres for drosjeløyver. Utfordringen med en slik behovsprøving der man f.eks. fastsetter et tak for antall løyvefritak, vil være at fylkeskommunen da går inn i og regulerer tilgangen på en tjeneste i et marked som er kommersielt.

Og nettopp den kommersielle siden av saken er en utfordring i seg selv. Det er her snakk om to næringsmessige hensyn som må veies opp mot hverandre. Muligheten for å drive gründervirksomhet og tilby nye produkter innen turistnæringen, sett opp mot transportnæringens ønsker og behov for å opprettholde sin virksomhet. Vil en fjerning av adgangen til å få løyvefritak medføre at tilbudet om denne type aktiviteter kan forsvinne? Eller vil virksomhetene innenfor miniturisme tilpasse sine tilbud og priser dersom transporten må kjøpes av andre aktører (drosje eller turvogn)?

Fra fylkeskommunens side anser man at ordningen med midlertidige løyvefritak vil øke muligheten for etablering av virksomheter innenfor mini-turismen. Nye virksomheter kan gjennom ordningen få en mulighet for oppstart og utprøving av sitt tilbud i markedet. Dersom en virksomhet ønsker å drive småskala virksomhet med 1 kjøretøy gir ordningen mulighet for dette, samtidig som det gir en mulighet for å komme i gang mens man kvalifiserer seg for turvognløyve slik at virksomheten kan utvides.

Det synes derfor ikke riktig å fastsette en øvre grense for antall løyvefritak som kan innvilges for et gitt område. En slik fastsetting av et maksimalt antall løyvefritak vil bety en sterk inngripen i et kommersielt marked, som kan få uheldige konsekvenser i forhold til nyskaping og nyetablering. På den andre siden kan det anføres at reguleringen av maksimalt antall drosjeløyver for hvert løyvedistrikt har mye den samme virkning. Selv om drosjene er underlagt maksprisforskriften, konkurrerer de likevel med hverandre i et kommersielt marked.

En annen side ved Samferdselsdepartementets vedtak som må vurderes er begrepet midlertidig fritak fra kravet om løyve. Departementets vedtak lyder:

*«Departementet finner med hjemmel i yrkestransportloven § 15 å kunne delegere til fylkeskommunene å kunne gi midlertidig fritak fra kravet om løyve, jf. Yrkestransportloven § 21 og yrkestransportforskriften § 23. Fritaket kan gis for opptil 2 år om gangen, som kan forlenges dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt.»*

*Kopi av fritaket må følge bilen og framvises ved kontroll.»*

Et fritak fra kravet om løyve er med andre ord midlertidig i den forstand at det maksimalt kan gis for 2 år om gangen. Fritaket kan forlenges dersom vilkårene fremdeles er oppfylt.

I utgangspunktet anså fylkeskommunen at ordningen med løyvefritak i første rekke må rette seg inn mot bedrifter som er lokalisert i områder der det ikke er god tilgang til å kjøpe

persontransporttjenester fra turvogn eller drosje. Ordningen vil da gi bedre en mulighet for etablering av småskala turistvirksomhet i distriktene i og med at man sikret at disse virksomhetene har mulighet for å tilby transport.

Det er imidlertid slik at økt konkurranse om offentlige transportoppdrag har gjort det viktigere for løyvehavere i distriktene og også kunne tilby slik type transport noe som taler mot å gi denne type fritak.

Per i dag er de formelle kravene som må oppfylles for å få et løyvefritak stort sett de samme som må oppfylles for å kunne få et turvognløyve. Søkeren må stille bankgaranti, levere dokumentasjon fra Enhetsregisteret, Skattemyndigheter og Konkursregister samt inneha kjøreseddel. Det eneste kravet som gjelder for turvognløyver som søkere om løyvefritak ikke trenger å oppfylle er kravet om faglige kvalifikasjoner i form av løyvekurs eller realkompetansebevis.

Transporten som drives foregår med personbil. I henhold til kjøretøyforskriften er dette biler med inntil 9 seter inklusive sjåfør (jfr § 2-2 a) bil gruppe M1). De løyver som etter yrkestransportforskriften kan utstedes til personbil er drosjeløyver, selskapsvognløyver og løyve for transport av funksjonshemmede.

Turvognløyve kan utstedes til personer eller foretak som oppfyller kravene til vandel, økonomi og faglige kvalifikasjoner som skal utføre transport med kjøretøy med mer enn 9 seter inkl sjåfør. Kravet om at kjøretøyet må ha 10 eller flere seter medfører at kjøretøyet blir klassifisert som minibuss (kjøretøyforskriften § 2-2 b) bil gruppe M2) og det stilles da krav om at sjåføren må ha førerkort for klasse D1.

Dersom ordningen med løyvefritak skulle foreslås avviklet, vil man måtte gi de som i dag har slike fritak en rimelig tid til å kvalifisere seg for å kunne få turvognløyve. For de fleste vil dette innebære både å ta løyvekurset og å skaffe seg førerkort for minibuss.

Til sist er det spørsmål vedrørende forsikring for de turistene som benytter seg av disse tilbudene. En ordinær forsikring for personbil dekker ikke skader på passasjer som oppstår dersom kjøretøyet er benyttet i næringsvirksomhet, virksomheten må derfor sørge for å ha forsikring som dekker denne type forhold.

### Kontrollvirksomhet

Ved utgangen av januar 2016 er det utstedt til sammen 14 løyvefritak i Troms. Basert på de opplysninger fylkeskommune har, bl.a. gjennom media, er det i dag opp mot 50 selskaper bare i Tromsø-området som opererer innenfor miniturisme. Dette betyr at hoveddelen av de som tilbyr denne type aktiviteter til mindre grupper, driver en ulovlig virksomhet.

Men i og med at virksomheten drives med personbil er det en begrenset sannsynlighet for at kontrollmyndighetene (politi og Statens vegvesen) vil kunne oppdage disse tilfellene. I de tilfeller der det foretas kontroller av løyvedokumenter etc, retter disse seg mot næringstransport med buss og lastebil. Ved en slik kontroll vil sannsynligvis ikke personbiler bli kontrollert. På den andre siden er det slik at man ved kontroll rettet mot personbiler, ikke sjekker om føreren innehar et løyvefritak.

### **Konklusjon**

Fylkesråden mener det ikke er noen tvil om at det eksisterer et behov for at virksomheter innenfor den såkalte miniturismen skal kunne tilby transport som en del av den opplevelse/aktivitet de selger til turister.

Fylkeskommunen ønsker ikke å innføre en regulering av tilgangen til å tilby nye og gode produkter rettet mot turistmarkedet i Troms ved å innføre en behovsprøving av muligheten for å tilby transport som en del av den aktivitet/opplevelse bedrifter innenfor mini-turisme tilbyr sine kunder.

Fylkeskommunen legger til grunn at den ordningen med midlertidige fritak fra kravet om løyve som ble innført av Samferdselsdepartementet, jfr brev 13.11.2012, medfører at løyvefritak kan gis for en tidsavgrenset periode, men at fritaket kan fornyes dersom vilkårene for fritak fortsatt er oppfylt.

Fylkeskommunen ønsker å videreføre ordningen med midlertidige løyvefritak etter følgende retningslinjer:

- Søker om løyvefritak må være registrert norsk firma med fast og varig virksomhet i Norge, jfr yrkestransportforskriften § 4 litra a
- Daglig leder i firmaet må oppfylle kravene til vandel, jfr yrkestransportforskriften § 6
- Daglig leder i firmaet må oppfylle kravene til faglige kvalifikasjoner, jfr yrkestransportforskriften § 8
- Virksomheten må stille økonomisk garanti, jfr yrkestransportforskriften §7
- Virksomheten skal ikke ha vesentlige, forfalte men ikke betalte gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller er under konkursbehandling. Søknaden skal vedlegges attest om restanser på skatt, avgift mv. fra kommunekasserer og skattefogd og bekreftelse fra konkursregisteret. Attestene skal ikke være eldre enn tre måneder. Jfr yrkestransportforskriften § 7
- Motorvognen skal være registrert på virksomheten som driver aktivitet rettet mot turister eller virksomheten har disposisjonsrett på motorvognen gjennom leie eller leasingavtale, jfr yrkestransportforskriften § 13 tredje ledd
- Fører av kjøretøy må inneha kjøreseddel, jfr yrkestransportforskriften § 37a
- Søker må framlegge forsikringsbevis som dokumenterer at forsikring for kjøretøyet dekker skade passasjer eller tredjepart som oppstår under utøvelse av næringsvirksomhet.
- Det innvilges maksimalt 1 løyvefritak per virksomhet/selskap/foretak. Dersom aktiviteten ønskes utvidet til 2 eller flere kjøretøy må virksomheten drives med turvognløyve.

Med disse retningslinjene vil kravet for å kunne få et løyvefritak i hovedsak være identisk med de kravene som må oppfylles for å kunne få et turvognløyve. Forskjellen ligger i at turvognløyve er knyttet til et kjøretøy med 10 eller flere seter, mens løyvefritaket gis for bruk av kjøretøy med inntil 9 seter totalt.

Fylkesrådet vil legge til grunn følgende løyvevilkår for virksomheter som innvilges fritak fra kravet om løyve:

- Fritaket fra krav om løyve for persontransport mot vederlag gjelder bare for transport som er en del av aktivitet/opplevelse som selges til kunder som et samlet tilbud.
- Fritak fra krav om løyve gir ikke virksomheten adgang til å selge transporttjenester til andre eller å utføre transport som ikke er en del av den aktivitet/opplevelse selskapet tilbyr. Herunder transport mellom flyplass, bussholdeplass, hurtigbåtkai og hotell, mellom hoteller, mellom andre aktiviteter/tjenester som ikke tilbys av virksomheten (opplistingen er ikke uttømmende).



- Kjøretøy som benyttes i transport som omfattes av løyvefritaket skal være tydelig merket med selskapets logo.
- Løyvefritaket i original (påført pregestempel) skal oppbevares i kjøretøyet.

*Fylkesrådet tilrår Fylkestinget å fatte slikt vedtak:*

1. Fylkestinget i Troms slutter seg til Fylkesrådets vurdering om at ordningen med midlertidige løyvefritak for transport utført med personbil i virksomheter som driver mini-turisme videreføres.
2. Retningslinjer for ordningen og løyvevilkår fastsettes av Fylkesrådet.

Tromsø, den 24.02.2016

Knut Werner Hansen  
Fylkesordfører

...