

## Høringsnotat

### 1. Innledning

Dette høringsnotatet inneholder forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune. Forslaget er en oppfølging av bystyrets vedtak av 04.03.2009, sak 43, 'Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet'. I denne saken ble det vedtatt å iverksette en rekke tiltak overfor drosjenæringen, herunder å "endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning", jf vedtaket punkt 2.20.

Forskriften vedtas med hjemmel i yrkestransportloven § 9 tredje ledd, jf yrkestransportforskriften § 46 siste ledd.

I dette høringsnotatet gis det en redegjørelse for oppfølgingen av de enkelte punktene i bystyrets vedtak (kapittel 2), kommentarer til forslag om enkelte ytterligere tiltak som følge av bystyrets vedtak (kapittel 3), generelle kommentarer til forskriften (kapittel 4) og merknader til enkelte bestemmelser i forskriften (kapittel 5).

### 2. Bystyrets vedtak

Bystyret vedtok i overnevnte sak at det skal iverksettes en rekke tiltak overfor drosjenæringen. Bystyrets vedtak har tre vedtakspunkter.

*Vedtakspunkt 1* omhandler tiltak som krever lovendring. Dette er fulgt opp gjennom brev til Samferdselsdepartementet av 16.06.2009 hvor kommunen ber om at det gjennomføres nærmere angitte endringer i yrkestransportlovgivningen.

*Vedtakspunkt 2* omhandler andre tiltak som bystyret ber byrådet gjennomføre. Oppfølgingen av disse vil kort kommenteres i det følgende, særlig med henblikk på hvordan disse tiltakene forholder seg til foreliggende forslag til drosjeforskrift.

*Vedtakspunkt 3* omhandler delegasjon av myndighet etter yrkestransportloven. Dette blir ikke kommentert nærmere i dette høringsnotatet.

I det følgende gjennomgås de enkelte punktene under vedtakspunkt 2. Bystyrets vedtak gjengis i kursiv. Forslaget til ny drosjeforskrift omtales heretter som "drosjeforskrift(en)".

*2. Bystyret tar til orientering at byrådet vil gjennomføre følgende tiltak:*

*2.1 Organisere obligatorisk opplæring av sjåførere og løyvehavere slik at uavhengig part står for kursene og løyvemyndigheten for prøver og godkjenning.*

Det foreslås i drosjeforskriften § 31 å innføre krav om obligatorisk sjåførkurs. Sjåførkurset kan gjennomføres ved opplæringsinstitusjon som er godkjent av løyvemyndigheten. Krav til kursets innhold, varighet, mv er angitt i § 32. Sjåførkurset skal avsluttes med eksamen arrangert av løyvemyndigheten, jf § 32.

Det er gitt en overgangsregel i § 44 tredje ledd som innebærer at de som er drosjesjåfører i dag må ha gjennomført og bestått sjåførkurset inne et år fra forskriftens ikrafttredelse.

Det anses hensiktsmessig at krav om obligatorisk sjåførkurs innarbeides i yrkestransportlov/forskrift. Kommunen har derfor anmodet departementet om å innføre krav om dette i lov/forskrift.

Løyvehavere må oppfylle kravet om tilstrekkelig faglig kompetanse i yrkestransportloven § 4 og yrkestransportforskriften § 4. Dette kravet er utdypet i yrkestransportforskriften § 8. I praksis innebærer det at løyvekurset må være gjennomført og bestått før løyve kan tildeles.

## 2.2 (Utgår)

### 2.3 Pålegge drosjesentralene å sørge for innhenting av skiftdata med rapporteringsplikt til skattemyndighetene.

I drosjeforskriften § 12 første ledd nummer 6 pålegges drosjesentralene å innhente skiftdata etter hvert skift. Skiftdataene skal inneholde alle de opplysninger som kreves etter bokføringsforskriften § 8-2-2. Skiftdata skal lagres i 10 år, jf kravene i bokføringsforskriften § 8-2-3.

Skattemyndighetene har hjemmel i ligningsloven §§ 6-3 og 6-15 til å be om skiftdata fra sentralene i enkeltsaker. Skatt øst har imidlertid foreslått at ligningsloven endres slik at drosjesentralene får en selvstendig plikt til å innrapportere årsoppgaver for alle løyvehavere tilsluttet sentralen. Oppgavene skal inneholde opplysninger om totalomsetning per løyve, omsetning per sjåfør og kjørte og besatte kilometer. Det er i tillegg foreslått at ligningsloven pålegger løyvehaver å bidra til at skiftdata overføres elektronisk til sentralen ved avslutning av det enkelte skift. Skattedirektoratet jobber pt med å fremme dette forslaget for Finansdepartementet.

### 2.4 Utarbeide spesifikke krav til taksameter- og betalingsløsninger.

Justervesenet har på oppdrag av Nærings- og handelsdepartementet utarbeidet en ny forskrift om krav til taksametre som ble vedtatt 1. oktober 2009 og trer i kraft fra årsskiftet. Forskriften krever at taksametre skal godkjennes og ha gyldig samsvarsvurdering før det kan tas i bruk. For at taksametre skal kunne godkjennes må det oppfylle nærmere angitte krav i forskriften vedrørende konstruksjon, opplysninger påført taksametret, mv. Forskriften stiller også krav til installasjon og bruk av taksametre, samt krav om at de er koblet til betalingsterminal dersom det brukes.

I drosjeforskriften § 28 presiseres det at alle drosjer i Oslo skal ha taksametre som oppfyller kravene i den nye taksameterforskriften, og at de skal være koblet til betalingsterminal.

### 2.5 Pålegge sentralene å ha oppdaterte lister over sjåfører tilknyttet sentralens løyvehavere hvor det framgår at det er tegnet arbeidsavtale og lovpålagte forsikringer, samt gjort registrering i arbeidstakerregisteret. Listen skal være tilgjengelig for offentlige myndigheter.

I drosjeforskriften § 12 første ledd nummer 2 pålegges sentralen å ha oppdaterte lister over alle drosjesjåfører ansatt av sentralens tilknyttede løyvehavere. Listen skal ha fullt navn, fødselsdato og adresse. I § 12 siste ledd presiseres det at drosjesentralen på forespørsel plikter å gjøre registrerte data etter bestemmelsen tilgjengelig for løyvemyndigheten.

I forskriften § 21 første ledd er løyvehaverne pålagt å inngå skriftlige arbeidsavtaler med sine ansatte sjåfører, i andre ledd pålegges løyvehaver å tegne yrkesskadeforsikring for sine ansatte sjåfører og i tredje ledd pålegges løyvehaverne å sørge for at sjåførene er innmeldt i arbeidstakerregisteret, samt å underrette sentralen om dette.

#### *2.6 Samarbeide med sentralene om føring av kjørestatistikk.*

I drosjeforskriften § 12 pålegges sentralene å føre registre over skiftdata (nummer 6), antall utførte kjøreoppdrag (nummer 7) og tilgjengelige biltimer (nummer 8). Det følger av siste ledd at drosjesentralen på forespørsel plikter å gjøre registrerte data etter § 12 tilgjengelig for løyvemyndigheten.

I drosjeforskriften § 15 andre ledd pålegges sentralene å årlig rapportere til løyvemyndigheten hvor mye hvert løyve har kjørt i løpet av inntektsåret. Det skal opplyses om antall kjøreoppdrag, brutto inntjening (både kontant- og kredittkjøring) og kjørte kilometer for hver enkelt drosje.

#### *2.7 Inndra resterende reserveløyver.*

Reserveløyver tildeles med hjemmel i yrkestransportforskriften § 49. Bystyret har vedtatt at resterende reserveløyver skal inndras. Dette vil bli fulgt opp gjennom reduksjon av kjøretiden samt individuelle omgjøringsvedtak.

Ettersom bystyret har vedtatt at ordningen med reserveløyver skal avvikles, gis det ikke regler som omhandler reservedrosjeløyver i forslaget til ny drosjeforskrift.

#### *2.8 Innføre meldeplikt for sentralene ved lov- og regelbrudd.*

I drosjeforskriften § 15 pålegges drosjesentralene å innrapportere misligheter og regelbrudd blant tilknyttede løyvehavere og deres ansatte sjåfører. I § 15 tredje ledd pålegges sentralen å rapportere til løyvemyndigheten hvis det er sannsynlig at løyvehaver eller drosjesjåfører har brutt sentralens vedtekter, yrkestransportlovgivningen eller regler i forskriften. I fjerde ledd pålegges sentralen å rapportere til løyvemyndigheten om klager fra publikum. I femte ledd pålegges sentralen å rapportere til løyvemyndigheten om sanksjoner ilagt tilknyttede løyvehavere eller deres sjåfører. I sjette ledd pålegges sentralen å rapportere til politiet hvis det foreligger mistanke om straffbare forhold.

#### *2.9 Pålegge sentralene å informere publikum om takster og fritt valg av drosjer.*

I drosjeforskriften § 10 pålegges drosjesentralen å utarbeide takstreglement og sørge for prisinformasjon til publikum. Ny forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport er pt ute på høring. I drosjeforskriften § 10 pålegges

drosjesentralen å utarbeide takstreglement som tilfredsstillende de nye kravene som kommer. Prisopplysningsforskriften setter krav til prisopplysning. I drosjeforskriften § 10 pålegges drosjesentralen å sørge for prisopplysning som tilfredsstillende kravene i prisopplysningsforskriften, herunder sørge for at drosjene er utstyrt med tilstrekkelig prisinformasjon og at sentralens takster er lagt ut på internett.

I drosjeforskriften § 38 første ledd presiseres det at på drosjeholdeplass har publikum selv rett til å velge drosje. Kommunen vil se på muligheten av å informere om retten til fritt drosjevalg på dertil egnede skilter på holdeplassen.

#### *2.10 Skjerpe kravene til identifikasjon av bil, løyvehaver og sjåfør. Identifikasjon av sjåføren og bilens løyve skal være godt synlig for passasjerene i bilen.*

I drosjeforskriften § 9 pålegges sentralen å utføre årlig godkjenning av drosjer og erstatningsbiler til bruk for sentralen. Sentralen skal utstede godkjenningsoblat påført løyvenummer og årstallet godkjenningen gjelder for. Oblatet skal festes i bilvinduet, godt synlig fra utsiden av drosjen, jf § 27 nummer 4.

I § 27 nummer 2 stilles det krav om at drosjen skal være utstyrt med skilt etc som viser drosjens løyvenummer. Dette skal være godt synlig og lesbart for passasjerer i bilen.

I § 33 pålegges drosjesjåføren å medbringe identifikasjonskort. I § 27 nummer 3 er det krav om at drosjen skal utstyres med kortholder for sjåførens ID-kort, og at den skal plasseres slik at ID-kortet er godt synlig for passasjerer i bilen.

#### *2.11 Pålegge sentralene å ha oversikt over alle biler som er registrert på tilknyttede løyver.*

I drosjeforskriften § 12 nummer 3 pålegges sentralen å ha ajourførte registre over samtlige drosjer og erstatningsbiler som er godkjent av og tilsluttet sentralen, med opplysninger om registreringsnummer på kjøretøyene. Det forutsettes at det fremgår av registeret hvilket løyve den enkelte bil er registrert på.

#### *2.12 Innføre forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.*

Det vil bli igangsatt forsøk med flerbilseiere i form av aksjeselskap straks forutsetningene for dette er klarlagt. Ettersom det er vedtatt at det skal igangsettes et forsøk med flerbilseiere, er de nærmere reglene for dette ikke inntatt i drosjeforskriften. Det vil i stedet bli gitt et eget reglement for dette forsøket (tildelingskriterier, antall løyver tildelt per flerbilseier, mv)

#### *2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnede kontroller.*

Løyvemyndigheten har per i dag ikke hjemmel til å foreta kontroller av drosjer og drosjesjåførere. Kommunen har bedt Samferdselsdepartementet om lovendring for å få de nødvendige hjemler til å føre kontroll med drosjenæringen. Kommunen vil også be departementet om å få myndighet etter yrkestransportloven § 38 til å foreta kontroller med drosjenæringen.

Kommunen vil også be Samferdselsdepartementet om hjemmel til å ilegge gebyr/bøter ved overtredelse av yrkestransportlovgivningen eller drosjeforskriften, og at eventuelle inntekter fra dette bidrar til å finansiere kontrollene.

*2.14 Oppheve løyvehavers bindingstid til sentralene og pålegge løyvehaverne en tre måneders varslingsplikt før overgang til ny sentral.*

I drosjeforskriften § 24 innføres det en tre måneders varslingsplikt ved overgang til ny sentral. Det anses hensiktsmessig at det er løyvemyndigheten som varsler sentralen om overgang når de mottar melding om overgang fra løyvehaver. Overgang innvilges tidligst tre måneder etter at sentralen ble varslet av løyvemyndigheten.

*2.15 Opprette felles ansiennitetsliste for tildeling av løyver i Oslo kommune.*

Å opprette felles ansiennitetslister for tildeling av løyver i Oslo er først og fremst et praktisk spørsmål. Felles ansiennitetsliste vil bli etablert når den nye drosjeforskriften trer i kraft.

*2.16 Avvikle bestyrerordningen.*

Det er gitt en frist til 01.04.2010 når det gjelder bestyrerkontrakter. Ingen bestyrerkontrakter forlenges eller fornyes utover dette tidspunktet.

I oppfølgingen av bystyrets vedtak er det lagt vekt på at nåværende ordninger ikke avvikles før nye er etablert. Det tas sikte på at forsøk med flerbilseiere vil komme i gang i løpet av våren.

*2.17 Gjennomgå Oslo kommunes transportavtaler med drosjenæringen.*

Kommunen har i dag flere transportavtaler med drosjenæringen. Den største kontrakten gjelder TT-kjøring. Kommunen er pt i ferd med å gjennomgå denne kontrakten.

*2.18 Vurdere antallet drosjeholdeplasser i Oslo sentrum og lokaliseringen av disse.*

Samferdselsetaten er i ferd med å revidere gatebruksplanen for Oslo sentrum, og vil i den forbindelse vurdere antall drosjeholdeplasser i sentrum og lokaliseringen av disse.

*2.19 Undersøke om flere kontrolloppgaver kan samles på færre hender innenfor dagens lovverk, evt. som prøveordninger.*

Kommunen vil be Samferdselsdepartementet om myndighet til å føre kontroll med drosjenæringen etter yrkestransportloven § 38. Det vil være aktuelt kontrollere at drosjesjåførene har nødvendig dokumentasjon (kjøreseddel, løyvedokument, ID-kort) og at drosjen har nødvendig utstyr (godkjent taksameter, prisinformasjon, mv.).

Kommunen ønsker å samordne kontroll av drosjer med kontroll av skjenkesteder – slik at skjenkekontrollørene også kan kontrollere drosjene.

*2.20 Endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning.*

Foreliggende forslag til drosjeforskrift for Oslo kommune vil erstatte gjeldende drosjereglement. Dagens drosjereglement er felles for Oslo og Akershus. Den nye drosjeforskriften vil erstatte dette reglementet som gjeldende for Oslo løyvedistrikt, jf regler om ikrafttredelse i § 44.

Den nye drosjeforskriften er utarbeidet i tråd med bystyrets vedtak og merknader, jf redegjørelsen over.

### **3. Øvrige tiltak**

I dette avsnittet kommenteres enkelte andre tiltak kommunen har tatt initiativ til i forbindelse med gjennomgangen av drosjenæringen.

#### *1. Drosjeanalyse*

Yrkestransportloven krever at løyvetallet skal være behovsprøvd. Kommunen har den senere tid fått signaler om at det er overkapasitet av drosjer i Oslo.

For å få et best mulig grunnlag for å vurdere løyvetallet i Oslo, har kommunen innhentet en analyse av drosjemarkedet utført av Econ Pöyry. Målet med dette har først og fremst vært å få en faglig vurdering av drosjekapasiteten i Oslo samt en vurdering av konkurransesituasjonen i drosjenæringen (jf komiteens merknad vedrørende en faglig vurdering av løyvetallet). Econ Pöyry konkluderer i rapporten med at løyvetallet kan økes noe i forhold til i dag.

Drosjesentraler – antall og størrelse - er også vurdert i drosjeanalysen, og da særlig med sikte på å legge til rette for best mulig konkurranse i næringen. Econ Pöyry anbefaler at det settes et "tak" på hvor stor andel av løyvetallet som kan være tilknyttet en enkelt sentral, og at dette "taket" settes til 50 %, jf punkt 2 straks nedenfor. De mener for øvrig at det bør åpnes for innovative driftskonsept i drosjenæringen, og at dette kan begrunne godkjenning av én ny sentral.

#### *2. "Tak" på en sentrals størrelse*

Bystyret vedtok å innføre felles ansiennitetsliste og erstatte løyvehavers bindingstid til sentralen med en tre måneders varslingsplikt ved overgang til ny sentral. Dette åpnet i utgangspunktet for at løyvehavere ved de mindre sentralene fritt kunne søke seg over til Oslo Taxi – som i dag er den klart dominerende markedsaktøren i Oslo.

Konkurransetilsynet påpekte i brev til kommunen av 02.04.2009 at det er risiko for at bystyrets vedtak til sammen vil kunne medføre at konkurransen i drosjemarkedet i Oslo blir redusert eller eliminert, og at dette vil kunne komme i strid med konkurranseloven. Uten regulering av sentralenes størrelse, vil det trolig bare bli en aktør igjen av betydning. Konkurransetilsynet anbefaler derfor regulering av løyvehaveres overgang mellom sentraler, alternativt at det settes "tak" på hvor stor en sentral kan være.

Flere fylkeskommuner har satt et øvre "tak" på sentralenes andel av løyvetaillet. Dette er bl.a. gjort i Bergen og Trondheim. I Bergen har de satt et øvre tak på 65 %. I Trondheim er det to drosjesentraler – Trøndertaxi og Norgestaxi – med henholdsvis 201 og 50 løyver. Det er vedtatt at Trøndertaxi ikke kan øke løyvetaillet før Norgestaxi har like mange løyver som Trøndertaxi.

Kommunen anbefaler at det settes et slikt "tak" også i Oslo. I drosjeforskriften § 5 innføres det derfor et "tak" på en sentrals andel av løyvetaillet. Det foreslås at "taket" settes til 50 %. Dersom en sentral overskrider den maksimale andelen av løyvetaillet, vil det ikke bli inndratt løyver. Det fremgår forutsetningsvis av forskriften § 5 tredje ledd at maksimaltallet skal nås ved naturlig avgang kombinert med at det ikke tildeles nye løyver til sentralen eller innvilges overgang fra andre sentraler. (Se nærmere om dette under Merknader til de enkelte bestemmelsene i forskriften, hovedpunkt 5.)

### *3. Skjerpede krav til vandel*

Det har de siste årene blitt avdekket omfattende skatteunndragelser i drosjenæringen i Oslo. Kommunen har derfor ønsket å skjerpe vandelskravene for tildeling av løyver, jf byrådssak 1055/08, slik at det er samme vandelskrav for å få tildelt drosjeløyve som det er for å få tildelt skjenkebevilling. Kommunen ba derfor løyvesøkere om samtykke til å innhente vandelsopplysninger fra andre offentlige instanser.

Datatilsynet fant imidlertid at kommunens praksis mht innhenting av vandelsopplysninger stred mot personopplysningsloven, og vedtok derfor at kommunens praksis måtte opphøre og at allerede innhentede opplysninger måtte slettes, jf Datatilsynets vedtak av 16.12.2008. Kommunen påklaget Datatilsynets vedtak i brev av 26.01.2009. Klagen er pt til behandling i Personvernemnda.

Kommunen har anmodet Samferdselsdepartementet om at yrkestransportloven endres slik at vandelskravet for å kunne få tildelt drosjeløyve skjerpes. Kommunen har også bedt om at høringsinstansene pålegges en selvstendig rapporteringsplikt til løyvemyndigheten om forhold som angår retten til å inneha løyve.

Kommunen har i tillegg bedt om lovendring slik at også drosjesentralene og personer med vesentlig innflytelse på disse skal vandelsvurderes. Drosjesentralene håndterer til dels store pengesummer i form av løyvehavers kredittomsetning mv, og kommunen mener det bør stilles samme vandelskrav ved godkjenning og drift av drosjesentraler som ved tildeling av drosjeløyve.

### *4. Avvikling av omfordelingsordningen*

Bystyrets vedtak om felles ansiennitetsliste og oppheving av bindingstiden til sentralen, innebærer at ordningen med omfordeling av løyver fra Oslo Taxi mister sin funksjon. Omfordelingsordningen ble derfor avviklet fra og med 20.03.2009.

Det bemerkes for øvrig at det ikke har vært utdelt ledige løyver siden 25.03.2009, etter at det kom flere signaler om betydelig overkapasitet i markedet. Kommunen har derfor forventet utdeling av ledige løyver i påvente av drosjeanalysen, for å få et bedre grunnlag for å kunne vurdere konkurransesituasjonen i næringen.

#### 4. Generelt om forslaget til ny drosjeforskrift

Kommunens gjennomgang av drosjenæringen har avdekket behov for å skjerpe kravene til både sentraler, løyvehavere og sjåførere, samt å etablere gode kontrollordninger og sanksjonsmuligheter. Mye av dette krever hjemmel i lov, og kommunen har som nevnt henvendt seg til departementet og bedt om lovendringer. Inntil nye lovhjemler er på plass er kommunen bundet av gjeldende regler i yrkestransportlovgivningen. Dette begrenser kommunens muligheter til å iverksette tiltak som ellers anses hensiktsmessige og nødvendige. Det kan i denne sammenheng nevnes at de foreslåtte reglene i forskriften § 42 om kontroll ikke kan tas i bruk før nødvendig lovendring eller delegasjon er gitt av departementet.

For øvrig bør det bemerkes at forskriften er relativt omfattende og detaljert, og at den inneholder en rekke henvisninger til andre regler, både lov og forskrift. Med hensyn til det førstnevnte så har kommunen ønsket en drosjeforskrift med klare og entydige regler for næringen hvor det er forholdsvis enkelt for aktørene å vite hvilke plikter og rettigheter som gjelder for dem. Når det gjelder henvisninger til andre regler, så har dette først og fremst en informativ og ”skjerpende” funksjon. For eksempel vil røykeforbudet i tobakksskadeloven § 6 gjelde for drosjer uansett om det er henvist til dette i drosjeforskriften eller ikke. Når det likevel foreslås en egen paragraf om røykeforbud i drosjer i forskriften § 34 (med henvisning til tobakksskadeloven), er hensikten både å opplyse om dette forbudet og understreke viktigheten av at det overholdes. Det er også et mål at forskriften er relativt uttømmende i den forstand at den direkte eller gjennom henvisninger favner de viktigste reglene for næringen.

#### 5. Merknader til enkelte bestemmelser i forskriften

##### *Kapittel 1. Formål og definisjoner*

##### *Merknader til § 1 - Formål*

Bestemmelsen i § 1 angir formålet med forskriften. Formålet med forskriften er å legge til rette for en forsvarlig organisering av drosjenæringen med sikte på et best mulig drosjetilbud for publikum. Forskriften skal ivareta målsetninger om en økonomisk ryddig drosjenæring preget av sunn konkurranse og god kvalitet og sikkerhet.

Formålsbestemmelsens funksjon er både å klargjøre målsettingene for forskriften, og å være tolkningsmoment ved forståelsen av forskriftens øvrige bestemmelser.

##### *Merknader til § 2 - Virkeområde*

Forskriften gjelder for organisering og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune. Forskriften gjelder for alle løyvehavere i Oslo kommune og deres ansatte sjåførere. Forskriften gjelder for alle kjøreoppdrag som utføres av drosjesjåførere i Oslo kommune, også hvis kjøreoppdraget går utenfor Oslo kommunes løyvedistrikt.

Gjeldende drosjereglement er felles for Oslo og Akershus løyvedistrikt. Dette har sammenheng med at Oslo og Akershus de senere årene har hatt felles kjøreområde. Dette ble etablert i år 2000, og ble formelt godkjent av Samferdselsdepartementet 1. mars 2003. Det er

også vedtatt et felles kjørereglement for Oslo og Akershus som følge av at det ble etablert felles kjøreområde.

Felles kjøreområdet innebærer at løyvehaverer fra Oslo kan kjøre og ta turer i Akershus - og motsatt - løyvehavere i Akershus kan kjøre og ta turer i Oslo. Felles kjøreområde innebærer også at Oslo og Akershus har felles ansiennitetsberegning i den forstand at ansiennitet opparbeidet i Akershus teller med ved søknad om løyve i Oslo – og motsatt.

Dersom foreliggende forslag til ny drosjeforskrift for Oslo vedtas, vil den erstatte dagens drosjereglement og kjørereglement for Oslos vedkommende. De to reglementene gjelder imidlertid fortsatt i Akershus. Dette innebærer at den nye forskriften vil gjelde for løyvehavere i Oslo og deres sjåfører – enten de utfører kjøreoppdrag i eller utenfor Oslo.

### *Merknader til § 3 - Definisjoner*

Ingen supplerende merknader.

### *Kapittel 2. Drosjesentraler*

#### *Merknader til § 4 - Vilkår for å kunne drive drosjesentral*

Det er i dag få krav til drosjesentralene. I bystyrets vedtak legges det opp til å skjerpe kravene til drosjesentralene. Kapittel 2 i forskriften inneholder en rekke nye bestemmelser vedrørende drosjesentralene, sentralens plikter overfor løyvehavere, løyvemyndighet mv.

Bestemmelsen i § 4 angir de grunnvilkår som drosjesentraler i Oslo til enhver tid må oppfylle.

I *punkt 1* angis grunnkravet til en sentral, nemlig at den har fått godkjenning fra løyvemyndigheten. Det innføres imidlertid et nytt krav om at godkjenningen må fornyes hvert 5. år. Bakgrunnen for dette er at det gir løyvemyndigheten mulighet til å kontrollere at sentralen fortsatt oppfyller vilkårene i § 4, samt ajourføre opplysninger som vedrører drosjesentralen.

I *punkt 2* innføres det et nytt krav om at en drosjesentral skal være organisert som et aksjeselskap i henhold til reglene i aksjeloven, og ha gyldig firmaattest for selskapet. Det kreves videre at selskapet skal ha drift av drosjesentral som sitt eneste formål og virkeområde. Dette innebærer at aksjeselskapsformen er eneste tillatte organisasjonsform for drosjesentraler. Begrunnelsen for dette er at aksjeselskap er revisjonspliktige, noe som gjør det enklere å kontrollere regnskapene. Dersom drift av drosjesentral inngår som én av flere virksomheter i et større konsern, skal drosjesentralvirksomheten skilles ut og drives av et eget aksjeselskap – som kun har dette som formål og virkeområde.

I *punkt 5* stilles det krav om at sentralen tilbyr sine tilknyttede løyvehavere et taksametersystem som tilfredsstillende de nye reglene i forskrift om krav til taksametre. Denne forskriften ble vedtatt 1. oktober i år, og trer i kraft 1. januar 2010. (Den har ennå ikke fått et forskriftsnummer, derfor er dette ikke fylt ut.)

I *punkt 6* innføres det et nytt krav om at drosjesentralen skal ha døgnåpen telefon for bestilling av drosje og andre henvendelser fra publikum, mv. Sentralen skal også ha en

døgnkontinuerlig beredskap, enten i sentralen selv eller ved et vaktsselskap, knyttet opp mot drosjens rans- og voldsalarm.

Kravet om døgnåpen telefontjeneste er nytt og begrunnes med at sentralen ikke kan yte den service som kreves dersom ikke publikum til enhver tid har et sted å henvende seg. Dette gjelder ikke bare med hensyn til bestilling av drosje, men også dersom en drosje ikke møter opp eller det oppstår andre problemer i forhold til kjøreoppdraget. Ikke minst er dette viktig dersom kunden har følt sin sikkerhet truet.

Drosjesentralen skal også ha rans- og voldsalarm for å ivareta sjåførens sikkerhet. Denne skal være knyttet opp mot døgnkontinuerlig beredskap – enten i sentralen selv eller til et innleid vaktsselskap.

Det er gitt en overgangsbestemmelse i § 44 første ledd for drosjesentraler som har fått godkjenning og vært i drift før ikrafttredelsen av denne forskrift. Disse sentralene må oppfylle kravene i § 4 innen ett år fra forskriftens ikrafttredelse.

*Merknader til § 5 - Maksimalt antall løyver tilknyttet en sentral*

Nytt i forhold til bystyresaken er at det foreslås å sette et tak på hvor stor andel av det totale antall løyver én enkelt sentral kan ha, jf redegjørelsen for dette i hovedpunkt 3 over om Øvrige tiltak, herunder ”Tak” på en sentrals størrelse.

Bestemmelsen i § 5 første ledd sier at en drosjesentral ikke kan ha tilknyttet mer enn maksimalt 50 % av det totale antall løyver i Oslo kommune. Dersom et konsern driver ulike drosjesentraler, skal løyvetaillet etter første punktum regnes i forhold til løyvetaillet i konsernet og ikke i forhold til den enkelte drosjesentral. Tilsvarende gjelder der samme person(er) direkte eller indirekte eier 33,33 % eller mer av ulike selskaper som driver drosjesentral i Oslo. I forhold til ”taket” på 50 % kan det være grunn til å presisere at prosentandelen skal regnes i forhold til det totale antall løyver i Oslo kommune. At Oslo og Akershus har felles kjøreområde har i denne sammenheng ingen betydning.

Dersom en sentral ønsker å ha mindre enn 50 % av løyvene, må dette godkjennes av løyvemyndigheten, jf § 5 andre ledd. Grunnen til at et lavere maksimaltall må godkjennes av løyvemyndigheten er for det første at det bør være en viss notoritet og publisitet rundt spørsmålet om løyvemyndigheten kan tildele løyver eller innvilge overgang til sentralen. For det andre fordi et slikt maksimaltall ikke skal kunne brukes ad hoc til å holde enkelte løyvehavere ute fra sentralen, jf § 9 første ledd, som sier at sentralen plikter å ta i mot de løyvehavere som har fått godkjenning av løyvemyndigheten til å knytte seg til sentralen.

Bestemmelsen i § 5 tredje ledd slår fast at dersom en drosjesentral likevel har mer enn 50 % av løyvetaillet, kan nye løyvehavere ikke få tilknytning til sentralen og løyvehaver tilknyttet annen sentral kan heller ikke få overgang til sentralen. Dette innebærer indirekte at dersom en sentral har mer enn 50 % av løyvetaillet, skal ”taket” nås gjennom naturlig avgang (aldersgrense, opphør av driften av løyve, tilbakekall mv) kombinert med at nye løyvehavere ikke får tilslutning til sentralen.

Bestemmelsen i § 5 fjerde ledd sier at løyvehavere som er tilknyttet en drosjesentral som har 50 % eller mer av det totale løyvetaillet, ikke kan få tildelt flere løyver etter yrkestransportforskriften §§ 43 eller 44, med mindre det gjelder løyver øremerket forsøk med

flerbilseiere i form av aksjeselskap. Dette innebærer at løyvehavere som er tilknyttet en sentral som har 50 % eller mer av det totale løyvetallet, som hovedregel ikke kan få tildelt flere løyver. Unntak gjøres i ett tilfelle; dersom det skal igangsettes forsøk med flerbilseiere i form av aksjeselskap. Det anses som viktig at også en dominerende sentral kan få ta del i et slikt forsøk, som åpner for fornyelse og modernisering av næringen. Det legges imidlertid opp til at ingen drosjesentral skal som følge av forsøket med flerbilseiere ha mer enn 55 % av det totale antall løyver, inklusive flerbilseiere.

Bestemmelsen i § 5 *femte ledd* sier at dersom det er konkurranse om å knytte løyve til en drosjesentral som har nær 50 % av det totale løyvetallet - mellom nye løyvehavere og løyvehavere som søker overgang fra andre sentraler - skal den med best ansiennitet gis fortrinnsrett.

Bestemmelsen i § 5 *siste ledd* sier at i forhold til "taket" på 50 % skal det kun medregnes ordinære løyver. Ordningen med reserveløyver er under avvikling, men det kan fortsatt være reserveløyver i drift ved denne forskrifts ikrafttredelse. Disse skal likevel ikke medregnes i forbindelse med at en sentrals prosentandel av løyvetallet beregnes.

#### *Merknader til § 6 - Godkjenning som drosjesentral*

Bestemmelsen i § 6 *første ledd* angir hvilken dokumentasjon som må vedlegges søknad om opprettelse av drosjesentral. Nytt i forhold til dagens praksis er kravene i punkt 3, 4 og 8.

I *punkt 3* innføres et krav om at søknaden skal vedlegges forretningsplan og finansieringsplan for etablering og drift av sentralen, herunder oversikt over løyvehavere som vil knytte seg til sentralen. Det er kostnadskrevende å etablere en drosjesentral med alt det utstyr, den bemanning, etc som kreves etter de nye reglene. Det er ikke minst viktig for sentralens løyvehavere at sentralen har en tilfredsstillende finansiering og et tilstrekkelig antall løyvehavere tilknyttet sentralen for å kunne oppnå lønnsom drift.

I *punkt 4* innføres det et krav om at søknaden skal inneholde opplysninger om forventet utnyttelsesgrad av sentralens løyver (løyveeffektivitet). Det er i dag stor variasjon mht utnyttelsesgrad av løyvene i Oslo. Det er ønskelig å få til en utvikling der hvert løyve utnyttes mer effektivt – dvs at det kjøres flere skift per dag.

I *punkt 8* innføres det et krav om at søknaden skal inneholde opplysninger om sentralens telefontjeneste og sikkerhetssystem, jf § 4 nummer 6.

I § 6 *andre ledd* angis hvem som skal anses å ha vesentlig innflytelse på drosjeselskapet. Bestemmelsen er laget etter mønster av alkoholloven § 1-7 b andre og tredje ledd, og skal forstås på samme måte som denne.

Bestemmelsen i § 6 *tredje ledd* understreker at løyvemyndigheten kan gi fortrinnsrett til søker med miljøkonsept ved godkjenning til opprettelse av ny drosjesentral. Dette innebærer både at miljøkonsept kan vektlegges dersom det er konkurranse mellom flere søkere, og at kommunen kan øremerke løyver for opprettelse av miljødrosjesentral. Hva som skal regnes som miljøkonsept vil bero på en skjønnsmessig totalvurdering. Planlagt bilpark vil være vesentlig, men også andre elementer som kjøremønster etc kan vektlegges.

Av § 6 siste ledd følger det at godkjenning til å opprette drosjesentral faller bort dersom sentralen ikke er i full drift innen seks måneder fra vedtakstidspunktet.

#### *Merknader til § 7 - Fornyelse av godkjenning til drift av drosjesentral*

Bestemmelsen i § 7 angir hvilken dokumentasjon som skal vedlegges søknad om fornyet godkjenning til drift av drosjesentral. Dette kommenteres ikke nærmere.

#### *Merknader til § 8 - Drosjesentralens vedtekter*

Drosjesentralen skal ha vedtekter som er godkjent av løyvemyndigheten. I § 8 angis minimumskravene til vedtektenes innhold. Vedtektene kan godt inneholde mer enn det som er nevnt i § 8 såfremt det ikke strider mot reglene i yrkestransportlovgivningen eller i drosjeforskriften.

Av punkt 1 følger det at vedtektene skal ha regler om styrets sammensetning og valg som er i samsvar med reglene i aksjeloven.

Av punkt 2 følger det at vedtektene skal angi de plikter og rettigheter løyvehaver har i forhold til sentralen, herunder eventuelle plikter og rettigheter som angår løyvehavers ansatte sjåførere. Slike rettigheter og plikter har frem til i dag vært regulert både i sentralens vedtekter og i avtaler mellom sentral og løyvehaver. Heretter må de rettigheter og plikter som gjelder i forholdet mellom sentral og løyvehaver/sjåfør fremgå av vedtektene for at det skal kunne påberopes av en sentral.

Av punkt 3 følger det at vedtektene skal fastsette tidspunkt for innbetaling av sentralavgift. Dette skal angis selv om sentralen har ansvar for løyvehavers kredittoppgjør mv, og motregner kravet på sentralavgift i løyvehavers kredittomsetning. Merk her at sentralen ikke har rett til å motregne i løyvehavers kredittpenger i de tre månedene etter at løyvehaver har varslet overgang til ny sentral, jf § 13 tredje ledd.

Av punkt 4 følger det at vedtektene skal fastsette dato for utbetaling av løyvehavers kredittomsetning.

Av punkt 5 følger det at vedtektene skal inneholde regler om sentralens sanksjoner overfor løyvehavere som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten. De sanksjoner sentralen har til rådighet er for det første midlertidig utestengning fra sentralens formidlingssystem. Denne sanksjonen kan være aktuell hvor det er løyvehaver selv som har ansvar for regelbruddet. Utestengning fra formidling innebærer ikke at løyvet settes ut av drift, det innebærer kun at drosjen ikke mottar oppdrag gjennom sentralens formidlingssystem.

For det andre kan sentralen midlertidig sperre ID-kortet til sjåførere. Sperring av ID-kort skal umiddelbart meldes til den ansvarlige løyvehaver, jf § 13 sjette ledd, og til løyvemyndigheten, jf § 15 femte ledd. Løyvemyndigheten skal følge opp regelbruddet i forhold til løyvehaver/sjåfør.

For det tredje kan sentralen ilegge bøter/gebyr. Denne sanksjonen kan imidlertid kun benyttes hvor det er snakk om brudd på sentralens egne vedtekter, og hvor bøteleggelse er klart hjemlet i vedtektene. Dette går frem av brev fra Justisdepartementet av 01.02.2000. Hvis det er snakk

om brudd på drosjeforskriften eller yrkestransportlovgivningen, har det offentlige sanksjonsmyndigheten. Sentralen skal i slike tilfeller umiddelbart melde forholdet til løyvemyndigheten og eventuelt politiet etter § 15, og eventuelt midlertidig sperre ID-kortet.

Det kan i denne sammenheng være grunn til å nevne at forskriften pålegger sentralen å iverksette sanksjoner overfor løyvehaver/sjåfør som bryter regler for virksomheten, jf § 9 siste ledd.

Uavhengig av valg av sanksjon, skal sentralen umiddelbart melde alle ilagte sanksjoner til løyvemyndigheten etter § 15 femte ledd.

#### *Merknader til § 9 - Drosjesentralens plikter med hensyn til drift av drosjesentralen mv.*

Bestemmelsen i § 9 *første ledd* slår fast at sentralen plikter å ta imot løyvehavere som har fått godkjenning av løyvemyndigheten til å knytte seg til sentralen. Sentralen har med andre ord ikke rett til å velge hvilke løyvehavere de ønsker skal få tilknytning til sentralen. Plikten til å ta imot løyvehavere innebærer også at sentralen ikke kan stille vilkår eller lignende som indirekte stenger enkelte løyvehavere ute.

I § 9 *syvende ledd* pålegges sentralen å påse at sentralen selv, sentralens tilknyttede løyvehavere og deres sjåfører følger reglene i yrkestransportlovgivningen, i denne forskriften og i sentralens egne vedtekter. Det er vesentlig at sentralen har plikt til å påse at regler for næringen følges. Dersom regelbrudd avdekkes plikter sentralen å følge dette opp i forhold til den eller dem det gjelder, jf § 9 siste ledd. Sentralen plikter også å rapportere misligheter eller regelbrudd til løyvemyndigheten og eventuelt også politiet, jf § 15. Dersom sentralen ikke overholder denne plikten kan dette få betydning for godkjenningen til å drive sentral, jf 17. Dersom sentralen gjentatte ganger bryter denne plikten skal godkjenningen trekkes tilbake.

Etter § 9 *siste ledd* plikter drosjesentralen å iverksette sanksjoner overfor løyvehavere som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten.

#### *Merknader til § 10 – Drosjesentralens plikter mht takstreglement og prisinformasjon*

Bestemmelsene i § 10 pålegger sentralen å utarbeide takstreglement og å sørge for prisinformasjon.

I § 10 *første ledd* pålegges drosjesentralene å utarbeide takstreglement som oppfyller kravene i Konkurransetilsynets forslag til ny forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport. (Denne er pt ute på høring, derfor er det åpne felt for utfylling av forskriftens vedtaksdato og nummer.) I dette forslaget til ny forskrift legges det opp til en overgang fra dagens ordning med såkalt brytningstakst til det som kalles parallelltakst. Brytningstakst innebærer at måten prisen beregnes på er avhengig av hastighet; under en viss hastighet beregnes pris utifra tid og over en viss hastighet beregnes pris utifra avstand. Parallelltakst innebærer at prisen beregnes utifra en fast kombinasjon av tidstakst og avstandstakst – uavhengig av hastighet. Forskriften legger opp til at det skal fastsettes et forholdstall mellom tidstakst og avstandstakst som alle drosjesentraler må anvende. Dermed skal det bli lettere for kunden å sammenligne prisene (tidstakst og avstandstakst) mellom de ulike sentralene.

I *siste punktum* i første ledd slås det fast at sentralens takstreglement er å betrakte som maksimalpriser. Det er med andre ord ikke tillatt for sjåfør og kunde å avtale høyere pris enn det som følger av takstreglementet. Takstreglementet utelukker derimot ikke at sjåføren og kunden avtaler en lavere pris enn det som følger av takstreglementet. Taksameter skal uansett benyttes og slås av når avtalt pris er nådd.

I § 10 *andre ledd* pålegges drosjesentralene å sørge for prisinformasjon som fyller kravene i prisopplysningsforskriften § 3. Sentralen plikter for det første å påse at drosjer tilknyttet sentralen er utstyrt med nødvendig og godt synlig prisinformasjon. Dette vil normalt være i form av klistrelapper med pristabell i sidevinduet på drosjen. Sentralen plikter for det andre å sørge for at sentralens takster er lagt ut på internett. For det tredje skal sentralen i den utstrekning det er tillatt og praktisk mulig sørge for at sentralens prisinformasjon slås opp på alle drosjeholdeplasser i løyvedistriktet.

I § 10 *tredje ledd* angis minimumskrav til prisinformasjonens innhold. Den skal bl.a. inneholde opplysninger om startpris, minstepris, pristillegg for helg/natt/høytid, samt om eventuelle fastpriser for eksempel for strekningen Oslo Lufthavn Gardermoen – Oslo sentrum. Prisopplysningene skal tilfredsstillende krav fastsatt i lov og forskrift. Konkurransetilsynet foreslår for øvrig i den nye forskriften at hentepriis ikke lenger skal være avhengig av avstand til hentestedet, men at sentralen istedenfor skal ha to faste startpriser – en for utkjøring fra holdeplass og en for utkjøring fra sentral.

Sentralene står fritt mht å ha pristillegg for bagasje etc, men kravene om prisopplysning gjelder tilsvarende for slike tillegg.

#### *Merknader til § 11 - Drosjesentralens plikter overfor publikum*

Bestemmelsen i § 11 angir enkelte av drosjesentralens plikter overfor publikum. Bestemmelsen er ikke uttømmende, sentralen har flere plikter enn de som er nevnt her, jf for eksempel drosjesentralens plikter mht prisinformasjon etc i § 10.

I § 11 *andre ledd* pålegges sentralen å sørge for informasjon til publikum om klageadgang til sentralen og til løyvemyndighetene. For at denne plikten skal anses oppfylt bør det være godt synlig informasjon inne i drosjen om sentralens døgnåpne telefontjeneste og telefonnummer, samt om telefonnummer til løyvemyndighetens klagetelefon. Denne informasjonen skal også legges ut på sentralens internettsider.

I § 11 *tredje ledd* innføres det en ny frist for klagebehandling. Det følger av denne at drosjesentralen plikter å motta, behandle og besvare klager fra publikum innen 14 dager. Kopi av sentralens svar til klager og en kopi av klagen eller en nærmere redegjørelse for klagen skal straks sendes løyvemyndigheten.

#### *Merknader til § 12 - Drosjesentralens plikt til å føre journal, holde register mv.*

Etter § 12 *første ledd* plikter sentralen å holde ajourførte registre over løyvehavere, sjåførere, taksametre, skiftdata mv. Å ha oppdaterte registre med den informasjon som nevnt i § 12 er en av sentralens grunnleggende plikter. Plikten innebærer at opplysningene skal systematiseres slik at sentralen har ett register for hvert av punktene i bestemmelsen, dvs ett register for løyvehavere, ett register for drosjer, ett register over taksametre osv. Registrene

skal være oversiktlige slik at det er lett å hente ut den relevante informasjonen. Når det gjelder de enkelte punktene i bestemmelsen kommenteres ikke disse nærmere.

Det følger av § 12 *siste ledd* at drosjesentralen plikter straks å gjøre registrerte data etter første ledd tilgjengelig for løyvemyndigheten.

*Merknader til § 13 - Drosjesentralens plikter overfor løyvehaver og sjåfør*

I § 13 *første ledd* innføres en ny regel som sier at sentral og løyvehaver ikke ved avtale kan fravike reglene i sentralens vedtekter, i drosjeforskriften, i yrkestransportloven eller yrkestransportforskriften. Bestemmelsen sier videre at drosjesentralen plikter å behandle alle tilknyttede løyvehavere likt mht rettigheter og plikter overfor sentralen. Sammenholdt med § 8 punkt 2 innebærer dette at de plikter og rettigheter som sentralen gjør gjeldende overfor løyvehaver skal fremgå av sentralens vedtekter, som skal godkjennes av løyvemyndigheten. En sentral vil derfor ikke kunne påberope seg at løyvehaver har plikter som ikke fremgår av vedtektene (eller øvrig regelverk for næringen).

Etter § 13 *andre ledd* plikter sentralen å varsle løyvehavere minst tre måneder før endring av sentralavgiftens størrelse. Det har vært et problem for mange løyvehavere at sentralavgiften har blitt satt opp og ned – til dels betydelig – uten forvarsel. Dette gjør det lite forutberegnlig for løyvehaverne. Når sentralen må gi tre måneders varsel til løyvehaverne om endring av sentralavgiften, vil løyvehaver på sin side kunne søke overgang til annen sentral før endringen av sentralavgiften iverksettes.

Bestemmelsen i § 13 *tredje ledd* sier at drosjesentralen ikke har rett til å motregne krav mot løyvehaver i løyvehavers kredittpenger etter at varsel om at løyvehaver søker overgang til ny sentral er sendt sentralen, jf § 24 *andre ledd*. Drosjesentralen kan eventuelt rette krav mot løyvehavers garanti i denne perioden. En tilsvarende mulighet har ikke løyvehaver, dersom sentralen for eksempel skulle holde tilbake løyvehavers kredittoppgjør.

Etter § 13 *fjerde ledd* skal drosjesentralen utstede identifikasjonskort (ID-kort) til drosjesjåfører. Identifikasjonskortet skal ha bilde av sjåføren, fullt navn, sjåførnummer (ID-nummer) og personlig brukerkode mot sentralen. Kravet om at ID-kortet skal ha personlig brukerkode mot sentralen er nytt. Bakgrunnen for dette er at mange sjåfører antas å "låne" bort ID-kort til uvedkommende - som da kjører drosjen i deres navn. Dersom alle sjåfører får en personlig brukerkode - som må tastes inn for at taksameteret kobles mot sentralen - blir det vanskeligere å låne bort ID-kort. Brukerkoden er strengt personlig, og sjåføren plikter å hindre at uvedkommende får tilgang til den, jf § 33 *tredje ledd*.

Det skal fremgå av identifikasjonskortet at obligatorisk sjåførkurs er gjennomført og bestått, jf § 32 *siste ledd*. Identifikasjonskortet skal fornyes hvert annet år. Bakgrunnen for dette er at kortet blir slitt, noe som kan føre til at det kan være vanskelig å identifisere sjåføren ut i fra bildet på kortet. Drosjesentralen plikter derfor å utstede nytt ID-kort til sjåførene annet hvert år.

Det er gitt en overgangsbestemmelse i § 44 *andre ledd* som sier at kravet om at ID-kort har personlig brukerkode mot sentralen må være oppfylt innen seks måneder fra forskriftens ikrafttredelse.

Av § 13 *femte ledd* fremgår det hvilken dokumentasjon som må foreligge for at sentralen skal kunne utstede identifikasjonskort. Kravet i punkt 3 om kursbevis for gjennomført og bestått sjåførkurs er nytt og vil bli kommentert nedenfor i forbindelse med merknader til § 32.

Av § 13 *sjette ledd* følger det at sentralen plikter å umiddelbart varsle ansvarlig løyvehaver dersom sentralen pga regelbrudd midlertidig sperrer ID-kortet til en av løyvehavers ansatte sjåførere.

Av § 13 *syvende ledd* følger det at sentralen plikter å uten ugrunnet opphold sperre et løyve for turtildeling, dersom den får melding om løyvehavers død eller alvorlig sykdom som utelukker drift av drosjeløyvet.

#### *Merknader til § 14 - Drosjesentralens meldeplikt til løyvemyndigheten*

Inge supplerende merknader.

#### *Merknader til § 15 - Drosjesentralens rapporteringsplikt til løyvemyndigheten og politiet*

Bestemmelsen i § 15 angir drosjesentralens plikter mht å rapportere til løyvemyndighet og til politiet. Dette supplerer plikter pålagt sentralen i foregående paragrafer, for eksempel mht å føre registre, sanksjonere ved regelbrudd, osv. Det er vesentlig at drosjesentralen overholder sin rapporteringsplikt. Brudd på rapporteringsplikten kan få betydning for sentralens godkjenning, jf § 17. For øvrig kommenteres ikke de enkelte punkter i § 15 nærmere.

#### *Merknader til § 16 - Bortfall av godkjenning som drosjesentral*

Det følger av § 16 *første ledd* at godkjenning til drift av drosjesentral faller bort ved overdragelse av virksomheten. Det samme gjelder ved overdragelse av alle eller en dominerende andel av aksjene eller andelene i et selskap som eier slik virksomhet. Virksomheten kan likevel forsette på tidligere godkjenning som drosjesentral i inntil 6 måneder, så fremt løyvemyndigheten er underrettet om dette og det søkes om ny godkjenning uten ubegrunnet opphold, og senest innen 30 dager fra overdragelsen.

Bestemmelsen er laget etter mønster av alkoholloven § 1-10 og skal forstås på samme måte som denne.

Det følger av § 16 *andre ledd* at godkjenning til drift av drosjesentral faller bort dersom sentralen går konkurs, såfremt konkursboet ikke velger å fortsette driften av sentralen. Konkursboet skal uten ugrunnet opphold melde fra til kommunen dersom det fortsetter driften.

#### *Merknader til § 17 - Sanksjoner*

Bestemmelsen i § 17 er ny i forhold til gjeldende drosjereglement, og gir løyvemyndigheten hjemmel til å tilbakekalle godkjenningen dersom drosjesentralen ikke lenger oppfyller vilkårene i § 4 eller misligholder sine plikter etter §§ 9-15.

Dersom sentralen ikke lenger oppfyller de grunnleggende kravene til sentraler i § 4 skal den som hovedregel miste godkjenningen. Sentralen skal få varsel med rimelig frist til å rette opp forholdet. Dersom forholdet likevel ikke rettes opp, skal godkjenningen trekkes tilbake.

Godkjenningen kan også trekkes tilbake dersom sentralen bryter sine plikter etter forskriften. I vurderingen av om godkjenningen skal trekkes tilbake skal det legges vekt på overtredelsens art og grovhet, gjentagelser, og om ledende personer i sentralen kan klandres for forholdet. Det skal også legges vekt på hva som er gjort for å prøve å rette opp i forholdet. Sentralen skal varsles om at godkjenningen kan bli trukket tilbake.

### *Kapittel 3. Drosjeløyve*

#### *Merknader til § 18 - Tildeling av drosjeløyve*

Bestemmelsen i § 18 *første ledd* angir hvilken dokumentasjon som må vedlegges søknad om drosjeløyve. Når det gjelder ansiennitetsbok, jf punkt 1, er det grunn til å presisere at ansiennitet kun opparbeides dersom man er full tids drosjesjåfør, dvs kjører 36 – 40 timers uke. Øvrige dokumentasjonskrav kommenteres ikke nærmere.

Det følger av § 18 *andre ledd* at løyvemyndigheten kan nekte tildeling av løyve selv om vilkårene er oppfylt, dersom de har mottatt gjentatte eller alvorlige klager på løyvesøker. Det fremgår av yrkestransportloven § 4 og yrkestransportforskriften § 4 at vilkårene for å få løyve (vandel, økonomi og kompetanse) er nødvendige men ikke tilstrekkelige.

Yrkestransportforskriften § 4 sier uttrykkelig at ”dersom ikke særlige grunner taler mot det, kan løyve tildeles den som har...” osv. Hvis det er innrapportert gjentatte eller alvorlige klager på sjåføren, vil dette være en ”særlig grunn som taler mot” at vedkommende tildeles drosjeløyve.

#### *Merknader til § 19 - Driveplikt*

Bestemmelsen i § 19 *første ledd* sier at løyvehaver har en personlig rett og plikt til å drive drosjeløyvet, jf yrkestransportforskriften § 1 f.

Dette innebærer for det første at løyvehaver har en personlig plikt til å drive løyvet. Løyvehaveren kan med andre ord ikke overlate driften av løyvet til andre (ved bortleie etc). Driveplikten innebærer ikke at løyvehaver selv må utføre kjøreoppdragene; dette kan overlates til ansatte sjåførere. Men løyvehaveren kan altså ikke overlate til andre å drifte løyvet med det ansvaret og de forpliktelser dette medfører (jf bl.a. løyvehavers plikter etter denne forskriften).

Driveplikten er samtidig en driverett for løyvehaver. Dette innebærer bl.a. at løyvehaver har rett til å være tilknyttet en drosjesentral, noe som viser seg ved at drosjesentralen har en plikt til å ta imot løyvehavere som har fått godkjenning av løyvemyndigheten til å knytte seg til sentralen, jf § 9 første ledd.

Etter § 19 *andre ledd* skal løyvehaver som hovedregel ha drosjeyrket som hovederhverv. Løyvehaver kan ha halvtidsstilling i tillegg til driften av drosjeløyvet, men denne stillingen skal ikke overskride 19 timer i uken, jf yrkestransportforskriften § 45.

I § 19 *tredje ledd* reguleres forholdet til uføretrygd. Løyvehaver kan være delvis uføretrygdet uten å miste retten til løyvet. Dersom løyvehaver blir 100% uføretrygdet utelukker dette videre drift av løyvet ettersom vedkommende er funnet å ha en arbeidsevne som er 100%

varig nedsatt. Da skal løyvehaveren av eget tiltak underrette løyvemyndigheten og innlevere drosjeløyvet etter regelen i § 25.

*Merknader til § 20 - Løyvehavers plikter overfor drosjesentralen*

Bestemmelsene i § 20 angir løyvehavers plikter overfor sentralen. Bestemmelsen er ikke uttømmende, i den forstand at løyvehaver kan ha andre plikter overfor sentralen som følger av vedtektene, plikt til å betale sentralavgift etc. For øvrig kommenteres ikke de enkelte plikter nærmere.

*Merknader til § 21 - Løyvehavers plikter overfor ansatt drosjesjåfør*

Bestemmelsene i § 21 angir løyvehavers plikter overfor ansatt sjåfør. Det innføres et nytt krav om at løyvehaver inngår skriftlige arbeidsavtaler med sine sjåførere som oppfyller kravene i arbeidsmiljøloven. Videre understrekes løyvehavers plikter mht å melde ansatte inn i arbeidstakerregisteret, tegne yrkesskadeforsikring for ansatte, mv. For øvrig kommenteres ikke de enkelte plikter nærmere.

*Merknader til § 22 - Løyvehavers plikter mht rengjøring og vedlikehold av drosjen*

Ingen supplerende merknader.

*Merknader til § 23 - Løyvehavers rapporteringsplikt til løyvemyndigheten, politi og andre offentlige myndigheter*

Ingen supplerende merknader.

*Merknader til § 24 - Overgang til ny sentral*

Bestemmelsen i § 24 gir regler for løyvehavers overgang til ny sentral.

I § 24 *første ledd* slås det fast at løyvehaver som ønsker overgang til annen sentral må ha godkjenning fra løyvemyndigheten.

I § 24 *andre ledd* angis fremgangsmåten for overgang. Løyvehaver som ønsker overgang til annen sentral må meddele dette til løyvemyndigheten på fastsatt skjema. Når skjemaet er mottatt av løyvemyndigheten skal de sørge for å varsle den sentralen løyvehaver søker overgang fra. Det anses hensiktsmessig at det er løyvemyndigheten som besørger varsel til sentralen – for å unngå eventuell usikkerhet mht når varslet ble gitt. Overgang kan tidligst innvilges tre måneder etter at varselet er mottatt av sentralen.

Det følger av § 24 *tredje ledd* at løyvemyndigheten kan innvilge løyvehaver umiddelbar overgang til annen sentral dersom den sentralen vedkommende er tilknyttet vesentlig misligholder sine forpliktelser over for løyvehaveren eller dersom driften av sentralen opphører. Dette kan være viktig for løyvehavere som er tilknyttet en sentral som får finansieringsproblemer, noe som kan gå utover løyvehavers krav på utbetaling av kredittoppgjør. Det er da viktig at løyvemyndigheten kan innvilge overgang til annen sentral uavhengig av kravet om tre måneders varsel i andre ledd.

Det følger av § 24 *fjerde ledd* at løyvehaver må betale behandlingsgebyr etter yrkestransportforskriften § 12 for utstedelse av nytt løyvedokument ved overgang til annen sentral.

Det følger av § 24 *siste ledd* at løyvehaver som har fått godkjent overgang til annen sentral, plikter å innlevere originalt løyvedokument (løyvedokument med tilknytning til den tidligere sentralen) innen en måned etter at vedtak om overgang ble fattet. Dersom løyvehaver ikke overholder denne plikten, blir det nye løyvet tilbakekalt.

#### *Merknader til § 25 - Opphør av virksomheten og innlevering av løyvedokument*

Løyvehaver plikter etter § 25 å innlevere det originale løyvedokumentet til løyvemyndigheten uten ugrunnet opphold dersom driften av løyvet opphører. Dør løyvehaver gjelder reglene i yrkestransportforskriften § 15.

#### *Merknader til § 26 - Sanksjoner*

Det følger av § 26 *første ledd* at løyvehaver som bryter reglene for virksomheten (lov, forskrift) kan ilegges sanksjoner av sentralen i henhold til sentralens vedtekter. Hvilke sanksjoner som kan være aktuelle fremgår av merknadene til § 8 punkt 5 over.

Det følger av § 26 *andre ledd* at løyvemyndigheten kan tilbakekalle løyvet etter reglene i yrkestransportloven § 29 dersom løyvehaver ikke overholder sine plikter i henhold til sentralens vedtekter, lov og forskrift.

### *Kapittel 4. Drosjen*

#### *Merknader til § 27 - Krav til drosjens utstyr, identifikasjon mv*

Det fremgår av § 27 hvilke krav som gjelder mht drosjens utstyr mv. Både løyvehaver og sjåfør har plikt til å påse at drosjen har det utstyr mv som kreves, jf henholdsvis §§ 22 og 33. De enkelte punktene i bestemmelsen kommenteres ikke nærmere.

#### *Merknader til § 28 - Krav til drosjens taksameter*

Det følger av § 28 *første ledd* at drosjen skal ha et taksametersystem som tilfredsstillere kravene i forskrift av 1. oktober 2009 nr ... om krav til taksametre. (Denne forskriften er vedtatt, men trer først i kraft ved årsskiftet, derfor er forskriftsnummer ikke fylt ut ennå.) Taksameteret skal være plombert, og det skal bl.a. ha utstyr for å skrive ut datakvittering for mottatt betaling, ha mulighet til å kjøre ut skiftlapper maskinelt, og under bruk være koblet til betalingsterminal. Taksameterforskriften stiller en rekke nye krav til taksametre. Det som nevnes videre i første ledd er derfor kun eksempler på hva som kreves.

Øvrige ledd i § 28 kommenteres ikke nærmere.

#### *Merknader til § 29 - Drosje med utvidet setekapasitet (Maxi-Taxi)*

Ingen supplerende merknader.

#### *Merknader til § 30 - Drosje som er skadet eller til reparasjon*

Ingen supplerende merknader.

### *Kapittel 5. Drosjesjåfør og kjøreoppdrag*

#### *Merknader til § 31 - Krav til drosjesjåfør*

I § 31 *første ledd* angis vilkårene for å kunne være drosjesjåfør. For det første må vedkommende ha førerkort og kjøreseddel, for det andre må vedkommende ha kursbevis for gjennomført og bestått obligatorisk sjåførkurs. Kravet om gjennomført og bestått sjåførkurs er nytt. Begrunnelsen for dette er at det er et uttalt behov for å skjerpe opplæring og utdanning for drosjesjåførere. De senere årene har det kommet stadig flere klager på at drosjesjåførere har manglende språkferdigheter, at det ytes dårlig service, at det er manglende kunnskaper om reglene for utøving av yrket. Det er derfor grunn til å skjerpe kravene for utøving av drosjesjåføreryrket. Når det gjelder kursets innhold og gjennomføring kommenteres nærmere under merknader til § 32 (straks nedenfor).

Det følger av § 31 *andre ledd* at kravet om gjennomført og bestått sjåførkurs i første ledd ikke gjelder for drosjesjåfør som selv er løyvehaver ved denne forskrifts ikrafttredelse.

Det er gitt en overgangsregel i § 44 tredje ledd for drosjesjåfør som har opparbeidet ansiennitet som sjåfør ved tidspunktet for denne forskrifts ikrafttredelse. Disse drosjesjåførene må oppfylle kravet om kursbevis for gjennomført og bestått obligatorisk sjåførkurs i første ledd innen ett år fra denne forskrifts ikrafttredelse.

#### *Merknader til § 32 - Sjåførkurs*

I § 32 gis det nærmere regler for sjåførkurset mht innhold og gjennomføring.

Av § 32 *første ledd* følger det at de som ønsker å tilby sjåførkurs må ha godkjenning av løyvemyndigheten. Kravet om godkjenning gjelder både opplæringsinstitusjon og kursets innhold.

Kravene til kursets innhold fremgår av § 32 *andre ledd*. Her følger det at sjåførkurset skal ha et innhold som ivaretar målsettingene for drosjenæringen slik de fremgår av § 1, herunder gi opplæring i nærmere angitte temaer (disse kommenteres ikke nærmere her).

Det følger av § 32 *tredje ledd* at kurset skal ha en varighet på minimum 18 skoletimer, og at det skal avsluttes med en skriftlig skoleeksamen arrangert av løyvemyndigheten. Eksamen arrangert av andre enn løyvemyndigheten vil derfor ikke bli godkjent.

Det følger av § 32 *fjerde ledd* at kurset må gjennomføres ved fysisk fremmøte. Dette utelukker internettbaserte kursopplegg, eller andre former for brevkurs. Det begrunnes med at fysisk fremmøte er mer forpliktende, det krever mer mht språk etc.

Det følger av § 32 *siste ledd* at sjåførkurset må være gjennomført og bestått før identifikasjonskort (ID-kort) kan utstedes av sentralen, og at dette skal fremgå av sjåførens identifikasjonskort, jf § 13.

#### *Merknader til § 33 - Drosjesjåførens plikter mht identifikasjon, vedlikehold av drosjen mv*

Bestemmelsen i § 33 angir grunnleggende plikter for sjåføren. Det meste av dette trenger ikke nærmere forklaring. Her skal kun tredje ledd kommenteres.

Av § 33 *tredje ledd* følger det at drosjesjåføren plikter å påse at uvedkommende ikke får tilgang til hans/hennes ID-kort, eller at noen får kjennskap til den personlige brukerkoden mot sentralen. Kravet om at ID-kort har personlig brukerkode er nytt, jf § 13. Drosjesjåføren plikter altså å påse at ingen får kjennskap til denne koden. Uvedkommende vil bare kunne benytte sjåførens ID-kort dersom denne plikten ikke overholdes av sjåføren. Bryter sjåføren denne plikten, skal sentralen iverksette sanksjoner (midlertidig sperre ID-kort) og umiddelbart rapportere dette videre til løyvemyndigheten og til ansvarlig løyvehaver.

#### *Merknader til § 34 - Røykeforbud i drosjer*

Bestemmelsen i § 34 slår fast at det ikke er tillatt å røyke i drosjen, jf. tobakksskadeloven § 6 første ledd. Forarbeidene til tobakksskadeloven nevner særskilt drosjer som et transportmiddel omfattet av røykeforbudet. Dette innebærer at drosjesjåføren ikke selv skal røyke eller tillate passasjer å røyke i drosjen. Forbudet gjelder også når drosjesjåføren er alene i drosjen.

Forbudet mot å røyke i drosjer blir ikke alltid overholdt. Dette er grunnen til at det tas inn som en egen bestemmelse i forskriften.

Gjentatte brudd på røykeforbudet kan føre til sanksjoner overfor løyvehaver. Dersom ansatt drosjesjåfør bryter røykeforbudet kan dette få betydning dersom vedkommende senere søker om drosjeløyve.

#### *Merknader til § 35 - Kjøreoppdrag*

Ingen supplerende merknader.

#### *Merknader til § 36 - Drosjesjåførens opptreden overfor publikum mv*

Ingen supplerende merknader.

#### *Merknader til § 37 - Takster, betaling m.v.*

Bestemmelsene i § 37 gjelder i forbindelse med takster og betaling for turen.

I § 37 *tredje ledd* innføres en ny plikt for sjåføren til på eget initiativ å informere kunden dersom forventet pris på turen er over 1000. Denne plikten skal tolkes strengt i den forstand at sjåføren plikter å opplyse om pris dersom det ikke er usannsynlig at prisen kan ligge opp under 1000 kroner. Det skal med andre ord ikke være lett å komme unna denne plikten med forklaringer om at sjåføren ikke trodde det ville bli så dyrt etc.

Øvrige ledd i § 37 kommenteres ikke nærmere.

#### *Merknader til § 38 - Drosjeholdeplass*

Ingen supplerende merknader.

*Merknader til § 39 - Gratispassasjer (på sitt)*

Ingen supplerende merknader.

*Merknader til § 40 - Transport av bagasje*

Ingen supplerende merknader.

*Merknader til § 41 - Hittegoods*

Ingen supplerende merknader.

*Kapittel 6. Kontroll**Merknader til § 42 - Kontroll*

I § 42 gis det nærmere regler for kontroll mv. Det er grunn til å understreke at kommunen per i dag ikke har myndighet til å føre kontroll med drosjer og drosjesjåfører. Kommunen har bedt Samferdselsdepartementet om hjemmel i yrkestransportloven til å kontrollere drosjenæringen. Kommunen vil også be departementet om myndighet til å føre kontroll etter yrkestransportloven § 38. Bestemmelsen i § 42 vil ikke kunne tas i bruk før nødvendig hjemmel eller delegasjon er på plass.

*Kapittel 7 Klage**Merknader til § 43 - Klageinstans*

Ingen supplerende merknader.

*Kapittel 8 Overgangsbestemmelser og ikrafttredelse**Merknader til § 44 - Overgangsbestemmelse*

I § 44 gis det overgangsbestemmelser i forhold til enkelte av de nye kravene i forskriften. Disse er kommentert under de aktuelle bestemmelsene over.

*Merknader til § 45 - Ikrafttredelse*

Det følger av § 45 at vedtakelse av denne forskriften fører til at gjeldende drosjereglement og kjørereglement oppheves for Oslos vedkommende. Inntil videre vil de fortsatt gjelde for Akershus. Dessuten oppheves gjeldende overgangsreglement.