



**DROSJENÆRINGEN OG OSLO KOMMUNE SOM LØYVEMYNDIGHET –
FORSLAG TIL DROSJEFORSKRIFT FOR OSLO KOMMUNE**

Sammendrag:

Byrådet følger i saken opp bystyrets vedtak av 04.03.2009, sak 43 (vedlegg 1), og legger frem forslag til Forskrift om godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune (drosjeforskriften). Dette i samsvar med bystyrevedtakets pkt. 2.20 hvor det ble vedtatt å:

".....endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning."

Saken ble først fremmet for bystyret den 12.05.2011 jf. byrådssak 92/11, og hadde før dette tidspunkt vært gjenstand for to eksterne høringsrunder samt flere drøftingsmøter med Samferdselsdepartementet. Den 24.10.2011 ble det dannet nytt byråd i Oslo kommune, og ny byråd for miljø og samferdsel ga beskjed om at han ville fremme et revidert forslag til drosjeforskrift. Etter revidering av forslaget ble forskriften sendt på ny begrenset høring til berørte parter.

Forslaget til ny drosjeforskrift som her fremmes inneholder nødvendige regler for en best mulig organisering av drosjenæringen. Det har i arbeidet med forslaget særlig vært fokusert på å bedre både kvaliteten og konkurransen, sørge for større trygghet for publikum samt stille krav til miljø. Dette gjenspeiles i de foreslåtte paragrafer. De vesentligste endringer fra byrådssak 92/11 er forslaget om å stille miljøkrav til sentralene, krav til sjåførenes språkkunnskaper og krav om prisopplysning.

Byrådet anbefaler at fremlagte forslag til drosjeforskrift for Oslo kommune vedtas. Byrådet anbefaler at bystyret delegerer til byrådet myndighet til å vedta mindre endringer i drosjeforskriften. Byrådet anbefaler at bystyret for øvrig tar redegjørelsen for oppfølging av bystyrets sak 43/09 til orientering.

Saksfremstilling:

1. Sakens bakgrunn

Bystyret fattet den 04.03.2009 vedtak i sak 43 'Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet', hvor drosjepolitikken i Oslo kommune ble gjennomgått. I vedtakspunkt 1 vedtok bystyret at byrådet skulle ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet om å fremme konkrete forslag om lovendring. I bystyrets vedtakspunkt 2, tok bystyret til orientering at byrådet ville gjennomføre en rekke tiltak, herunder endre drosjereglementet i samsvar med vedtak og merknader i saken samt legge drosjeforskrift frem for bystyret for godkjenning.

Byrådet har tatt initiativ overfor Samferdselsdepartementet etter den 04.03.2009, første gang i brev av 16.06.2009 til Samferdselsdepartementet fra Byrådsavdeling for næring og idrett, med forslag om nærmere angitte lovendringer i yrkestransportloven- og forskriften, jf. bystyrets vedtak av 04.03.2009. Oslo kommune har også hatt flere møter på politisk og administrativt nivå med Samferdselsdepartementet - i tillegg til skriftlige henvendelser.

I brev av 09.02.2012 mottok Oslo kommune høringsutkast til endringer i yrkestransportloven fra Samferdselsdepartementet (vedlegg 14). I høringsutkastet foreslås følgende endringer:

- Unntak fra skatte- og avgiftsmyndighetenes taushetsplikt overfor løyvemyndigheten.
- Krav om at daglig leder i drosjesentral har godandel og tilfredsstillende økonomisk evne.
- Tydeliggjøring av at det kreves ordinær politiattest jf. ny politiregisterlov.
- Myndighet for Samferdselsdepartementet til å fastsette nærmere avgrensninger og vilkår for utføring av kontroll av andre organer.
- Unntak fra kravet om løyve i forbindelse med transport for frivillighetssentraler.
- Mulighet for å lempe kjøreplikten for drosjer i nærmere avgrensede områder.

Bystyret avga kommunens høringssvar den 13.06.2012 jf. bystyrets vedtak 184/12 (vedlegg 21). Byrådet finner det positivt at Samferdselsdepartementet har startet arbeidet med endring av yrkestransportloven i samsvar med de endringer som Oslo kommune har etterlyst. Det er også varslet endringer i forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften). Byrådet vil løpende holde kontakt med Samferdselsdepartementet og arbeide videre for å få gjennomslag for ønskede lovendringer. Byrådet vil informere bystyret om lovendringene og anbefaler bystyret å delegere til byrådet kompetanse til å justere drosjeforskriften i samsvar med endringer i yrkestransportlovgivningen.

Første utkast til drosjeforskrift for Oslo kommune ble sendt på høring med høringsfrist den 17.12.2009. Kommunen mottok i overkant av 30 høringssvar. Endringer etter høring ble innarbeidet og andre utkast ble sendt på høring med høringsfrist den 15.10.2010. Det resulterte i 18 høringssvar, som i all hovedsak underbygger de forrige høringssvarene. Det har vært avholdt drøftingsmøter med Samferdselsdepartementet. Med bakgrunn i disse møtene fikk departementet et revidert utkast til drosjeforskrift hvor forskriften inneholdt 32 paragrafer mot høringsutkastets 45 (vedlegg 2). Kommunen mottok departementets høringssvar den 02.02.2011 (vedlegg 3). Dette svaret inneholdt ikke de nødvendige avklaringer på en rekke av de punkter som ble vedtatt av bystyret i sak 43/2009. Forslaget til forskrift som fremmes i denne sak er derfor ikke en endelig utkvittering av bystyrets vedtak. Det understrekes at den nasjonale yrkestransportlovgivningen legger de primære føringene for drosjenæringen samt de ytre rammer for kommunes drosjeforskrift. Forslaget som fremmes her er så langt det er mulig å komme innenfor denne.

Etter en revisjon av forskriften med flere endringer, ble saken sendt på ny begrenset høring til berørte parter den 15.06.2012 (vedlegg 9). Kommunen mottok 16 høringssvar (vedlegg 10 og 11). Det ble også avholdt et arbeidsmøte mellom løyvemyndigheten og representanter for drosjenæringen den 08.08.2012, hvor næringen fikk mulighet til å nærmere kommentere sine synspunkter knyttet til det nye forskriftsforslaget. Det er gjort noen mindre endringer i forskriften som følge av høringsrunden. Endringene er ikke av en slik karakter at byrådet anser det som nødvendig med flere høringsrunder.

Byrådet vil nedenfor redegjøre for byrådets oppfølging av hvert enkelt punkt under bystyrets vedtakspunkter 1 og 2 fra sak 43/2009.

I denne saks punkt 2 gis en beskrivelse av vesentlige overordnede rammer for næringen.

I denne saks punkt 3 gis en vurdering av hvilke punkter byrådet kan gjennomføre uten en lovendring og uten ytterligere avklaringer fra Samferdselsdepartementet. For hvert enkelt punkt redegjøres det for hvordan punktet er innarbeidet i forslaget til forskrift.

I denne saks punkt 4 gis en vurdering av hvilke punkter som ikke kan gjennomføres på nåværende tidspunkt. Gjennomføring av disse punkter må utstå inntil Samferdselsdepartementet eventuelt gir hjemmel for gjennomføring i den varslede sentrale forskrift som skal sendes på høring fra departementet.

I denne saks punkt 5 fremgår byrådets beskrivelse av de enkelte bestemmelser i den foreslåtte forskriften. Herunder fremgår også vurderinger av de mest sentrale spørsmålene knyttet til bestemmelsene, samt kommentarer til vesentlige høringsuttalelser om disse spørsmål.

2. Vesentlige overordnede rammer for næringen

2.1 Løyvetall og løyvetildeling

Yrkestransportloven med forskrift gir kommunen som løyvemyndighet pålegg om å regulere og behovsprøve løyveantallet. Byrådet vil ha en ordning som fører til mer forutsigbarhet for løyvesøker og sentral. Ledige og nyopprettede løyver vil lyses ut årlig, og nye og ledige løyver skal tildeles fortløpende. For å forenkle søknadsprosessen vil det være én ansiennitetsliste som oppdateres årlig. Det er dog kun de som søker konkret på utlyste løyver som vil få behandlet søknaden med et avslag eller tilbud om løyve. Løyvesøkere kan søke seg fritt til hvilken sentral de ønsker, med unntak av foreslått tak på maksimalt tilknyttede løyver til en sentral, jf. byrådets forslag i *drosjeforskriften* § 5 på en sentrals andel av løyvetallet og av regler om bindingstid. Dersom en sentral har nådd det foreslåtte 50 % - taket på en sentrals andel av løyvetallet, kan en løyvehaver ikke få tilknytning til denne sentralen.

Byrådet vil som ledd i implementeringen av drosjeforskriften gjennomføre årlige behovsprøvinger av drosjemarkedet jf. 'Byrådets forslag til budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015' s. 11. Byrådet vil vurdere denne opp mot løyvemyndighetens egne faglige analyse basert på innsamlet statistikk og økonomiske opplysninger som kreves fremlagt etter drosjeforskriften. Den årlige analysen skal være basert på faste parametere hvor løyvetallet blant annet vurderes opp imot det totale kollektivtilbudet i Oslo kommune, løyvetallet i Akershus, statistikk, næringens tilbakemelding, etc. I tillegg skal Bymiljøetaten som fagmyndighet hvert år gi sin faglige tilrådning om løyvetallet. Byrådet vil deretter avgjøre om løyvetallet skal opprettholdes, oppjusteres eller nedjusteres.

Eventuelt ledige og nye løyver skal kunngjøres jf. yrkestransportforskriften § 37 siste ledd, og tildeling skal skje etter skissert fremgangsmåte ovenfor.

2.2 Felles drosjereglement og utvidet løyveområde med Akershus fylkeskommune

Oslo og Akershus fylkeskommune fikk godkjent utvidelse av løyvedistrikt av Samferdselsdepartementet den 15.02.2002 (vedlegg 13). Dette innebærer at drosjer kan kjøre på tvers av fylkeskommunen og ta opp passasjerer, samt at ansiennitet opparbeidet som sjåfør eller løyvehaver i Akershus vil gjelde ved søknad om løyve i Oslo kommune. Godkjennelsen fra departementet forutsetter at ansvaret for administrasjon og håndheving av regelverket for løyver følger lovens grenser.

Oslo kommune har per i dag felles drosjereglement med Akershus fylkeskommune. Forslaget til ny drosjeforskrift for Oslo kommune vil – når det blir vedtatt – kun gjelde for drosjenæringen i Oslo. Den nye drosjeforskriften vil med andre ord erstatte dagens drosjereglement for så vidt gjelder Oslo kommune. Flere høringsinstanser har kommentert at det fortsatt bør være felles regelverk for drosjevirkksomheten i Oslo og Akershus så lenge det er felles kjøreområde. Det anføres at det vil være uheldig for konkurransesituasjonen at Oslo og Akershus har ulike regler. Det anmodes om at Oslo og Akershus samordner reguleringen av drosjenæringen.

Byrådet mener det er hensiktsmessig å fortsette dialogen med Akershus med hensyn til å etablere felles regler. På den annen side ser ikke byrådet at det er problematisk med ulike regelverk, all den tid utfordringene i Oslo og Akershus er vesensforskjellige. Byrådet vurderer også at det haster med å få utarbeidet og vedtatt ny drosjeforskrift for Oslo kommune, og at dette ikke kan være avhengig av et felles drosjeregulering med Akershus. Byrådet vil imidlertid fortsette dialogen med Akershus fylkeskommune med sikte på å etablere felles regler.

Enkelte høringsinstanser har etterlyst avklaring for drosjekjøringen til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen. Byrådet understreker at forslaget til drosjeforskrift ikke inneholder regler spesielt for kjøring til og fra Gardermoen. Gardermoen ligger utenfor Oslo kommunes geografiske område, og kommunen kan derfor ikke ensidig regulere drosjetrafikken dit. Kommunen har imidlertid vært i dialog både med Akershus fylkeskommune og med Taxidepotet på Gardermoen, med hensyn til å legge til rette for drosjeavviklingen på flyplassen. Kommunen vil følge opp dette i den videre dialogen med Akershus. Fylkeskommunene avholder blant annet jevnlig møter på direktørnivå.

2.3 Godkjenning av nye drosjesentraler

I *drosjeforskriften* § 4 angis de vilkår som drosjesentraler i Oslo til enhver tid må oppfylle. I § 6 angis opplysninger og dokumentasjon som må følge en søknad om å få opprette en drosjesentral. Det skal ikke automatisk knyttes nye løyver til en ny sentralgodkjenning. Den som ønsker å starte ny drosjesentral vil som utgangspunkt måtte rekruttere eksisterende løyvehavere. Opprettelse av nye løyver vil bero på en forutgående behovsprøving av antall løyver i løyvedistriktet.

Løyvemyndigheten har myndighet til å bestemme hvor mange drosjesentraler det skal være i løyvedistriktet jf. yrkestransportforskriften § 46. Ved forskriftens ikrafttredelse gis alle kvalifiserte søkere mulighet til å søke om sentralgodkjenning etter de nye kriterier som følger av forskriften. Byrådet er delegert myndighet til å godkjenne sentraler, og beslutter derav hvilke sentralsøknader det er ønskelig å innvilge. Byrådet viser til at alle innkomne sentralsøknader per i dag er avslått i påvente av vedtagelse av ny lokal drosjeforskrift jf. byrådssak 1066/12 (vedlegg 19). Dette fordi forskriften vil inneholde nettopp krav til opprettelse og drift av drosjesentraler.

2.4 Vilkår for å få utstedt drosjeløyve

Det er tre grunnvilkår som må være oppfylt for å kunne få tildelt løyve: god vandel, tilfresstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse. Disse kravene fremgår av yrkestransportloven § 4, jf. yrkestransportforskriften § 4.

Yrkestransportlovgivningen åpner imidlertid for at det kan stilles ytterligere vilkår for å få tildelt løyve, jf. yrkestransportloven § 11 og yrkestransportforskriften § 5 første ledd. At det kan stilles ytterligere vilkår fremgår også av yrkestransportforskriften § 4 hvor det står

at "dersom ikke særlige grunner taler mot det kan løyve tildeles søker som har: godandel ..." osv (vår utheving).

Byrådet vurderer at gjentatte eller alvorlige klager på en sjåfør bør kunne tas i betraktning i forbindelse med behandling av søknad om tildeling av løyve, og at dette kan ses som et eksempel på "særlige grunner" etter yrkestransportforskriften § 4, som kan tale mot at vedkommende tildeles drosjeløyve. Dette følger direkte av yrkestransportforskriften og det er ikke nødvendig å gjengi dette i den lokale forskriften.

Videre er det et lovkrav om en obligatorisk minimumsstandard til faglig kompetanse for å få utstedt drosjeløyve. I standarden ligger det obligatorisk krav til vandelsvurdering fra politiet og bestått kjentmannsprøve for det løyvedistrikt det utstedes kjøreseddel for. Gjeldende lovgivning forutsetter videre at samtlige løvehavere og sjåfører har tilstrekkelig faglige kvalifikasjoner for å kjøre drosje. Forutsetning for å få løyve er at man har kjørt drosje i minimum to år og at Samferdselsdepartementets løyveutdanning er gjennomført.

Byrådet vil arbeide for at Samferdselsdepartementet, som godkjennelsesmyndighet, vil se på dagens opplæring og muligheten til å kvalitetssikre eksisterende opplæring bedre. Det er også ønskelig å samarbeide med politiet for ytterligere å kvalitetssikre kjentmannsprøven. Byrådet fastholder at det av hensyn til publikum og kvalitet på drosjetilbudet må stilles strengere krav til dagens opplæring. Byrådet setter spørsmålsteget ved at løyvekurset kan gjennomføres som fjernundervisning. Oppdatering av lover og regelverk og oppfriskning av kjentmannsprøven burde være obligatorisk som videreopplæring. Byrådet ønsker at alle drosjesjåfører i Oslo kommune må gjennomføre ytterligere opplæring enn det som følger av dagens yrkestransportlovgivning. Det er også ønskelig at det avlegges eksamen i regi av kommunen eller det offentlige for øvrig.

Byrådet har bedt om tillatelse til å innføre en egen "Oslo – eksamen" som må bestås for å få utstedt løyve i Oslo. Departementet har ikke villet gi en slik tillatelse.

2.5 Miljøkrav

Drosjenæringen utgjør en betydelig del av biltrafikken i Oslo sentrum, og er dermed viktig for miljøet i byen. Mål om en miljøvennlig drosjenæring er en del av byrådserklæringen og et viktig satsingsområde innen miljøsektoren. Byrådet vil derfor stille miljøkrav til drosjenæringen.

De viktigste miljøaspektene for transportnæringen er klimagassutslipp, luftforurensning og støy. Veitransport er ansvarlig for nær halvparten av klimagassutslippene og hoveddelen av luftforurensning og støy. Videre inneholder forskrift av 01.06.2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) grenseverdier for nitrogendioksid (NO₂), som Oslo kommune ønsker å overholde. Hovedkilden til de nevnte utslipp er kjøretøyer med dieselmotor, og nyere forskning har vist at dieslbiler har et mye høyere utslippsnivå enn før antatt.

Oslo kommunes vedtatte mål på disse områdene er fastsatt i sak 52/11 Byøkologisk program 2011 – 2026. I strategi 1.1.1 heter det at: "Klimagassutslipp fra transport skal reduseres med minst 50 % - innen 2030 (fra 1991)". Videre heter det i delmål 1.2 og 1.3 at Oslo skal forbedre den lokale luftkvaliteten og redusere innbyggernes støybelastning. Det følger av tiltak 2.4.1 at kollektivtransportselskapet Ruter, som drifter kollektivtransporten i Oslo, skal være klimanøytralt innen 2020. Som en del av kollektivtrafikken i Oslo mener byrådet at samme krav bør gjelde også for drosjenæringen.

Oslo kommune stiller for øvrig strenge krav til sin egen bilpark. I byrådserklæringen heter det at "Innen 2015 skal kommunens biler benytte motorteknologi og drivstoffkilder som innebærer nullutslipp eller klimanøytralitet." I tillegg er Oslo kommune en stor innkjøper av transporttjenester fra drosjenæringen. Kommunen skal foreta miljøvurderinger og stille miljøkrav ved anskaffelser i henhold til lov av 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser samt kommunens egne vedtak. I Byøkologisk Program tiltak 6.4.3 heter at "Ved innkjøp av transporttjenester skal det stilles krav om at tilbyder leverer tjenesten med miljøtilpassede biler, der det er mulig". Dette er også prioritert i 'Handlingsplan for miljø og klima 2012 – 2015', hvor det under anskaffelser heter at Oslo kommune skal "Stille miljøkrav for anskaffelse av kjøretøy, annen maskinpark og transporttjenester."

Videre er det føringer i Meld. St. 21 (2011-2012) "Norsk klimapolitikk" (klimameldingen) av 25.04.2012, hvor regjeringen for transportsektoren presiserer at "For å redusere utslippene fra sektoren, må det fases inn ny og miljøvennlig kjøretøyteknologi[...]". Et av tiltakene regjeringen fremhever er å "Vurdere gradvis å fase inn krav til miljøegenskaper og CO2-utslipp for drosjer som kan benytte kollektivfelt."

På denne bakgrunn vil byrådet sette som hovedmål at drosjenæringen skal ha nullutslipp i 2020. Dette innebærer krav om nullutslipp av klimagasser og luftforurensning. I tillegg vil det stilles krav om reduisering av støy.

Nullutslippskjøretøy innbefatter i dag elektriske biler og biler som går på hydrogen. Biogass er et klimanøytralt drivstoff med lave utslipp av svevestøv og nitrogendioksid, og det er hensiktsmessig å regne også disse som nullutslippsbiler for drosjenæringen. Biogass er tilgjengelig på to fyllestasjoner i Oslo og én i Bærum. Før biogass blir mer tilgjengelig kan naturgass brukes i en overgangsfase. Naturgass har også høye klimagassutslipp men lavere luftforurensning enn bensin og diesel, og biler tilrettelagt for naturgass kan ta i bruk biogass når dette er tilgjengelig. For øvrig har hybridbiler (el/bensin) lave utslipp, og kan være en løsning på veien for å nå målet om nullutslipp. For at elbiler skal være aktuelle som drosjer må de ha hurtigladedeteknologi, og det må finnes et nett av hurtigladestasjoner. Per i dag er det én hurtigladestasjon i Oslo, og fire til er planlagt ferdigstilt i løpet av høsten. Utviklingen av bilmodeller og hurtigladestasjoner går svært raskt, og det er realistisk at det i god tid innen 2020 finnes både bilmodeller og lademuligheter som tilfredsstiller drosjenæringens behov. Hydrogen er per i dag tilgjengelig på to fyllestasjoner i Oslo, men hydrogendrevne personbiler vil sannsynligvis ikke være kommersielt tilgjengelig før i 2015. Oslo kommune jobber med å bedre infrastrukturen for miljøvennlig drivstoff, herunder fyllestasjoner for biogass og hurtigladestasjoner for elbiler. Byrådet understreker at de konkrete miljøkrav som vil stilles til drosjenæringen må ses i sammenheng med kommunens bidrag til tilrettelegging for nullutslippskjøretøy som en vesentlig forutsetning.

I forhold til støy vil det være aktuelt å stille krav til støynivå fra dekk iht. den europeiske merkeordningen for støysvake bildekk som trer i kraft den 01.11.2012.

En drosjeeier bytter gjennomsnittlig bil hvert 3. år, og det ligger til grunn for vurderingen at drosjeeierne gjennomsnittlig vil ha byttet bil to ganger innen kravet skal være nådd. I vurderingen er det også vektlagt at toll- og avgiftsdirektoratets ordning med avgiftsfritak for drosjer kun gjelder dersom kjøretøyet anvendes som drosje i minimum tre år, jf. forskrift av 19.02.2001 om engangsavgift på motorvogner § 4-6. Byrådet vil derfor ikke legge opp til at løyvehavere skal måtte bytte bil før det er gått tre år fra den ble registrert som drosjebil, for å oppfylle miljøkravene. Miljøkravene må heller ikke medføre urimelige økonomiske konsekvenser for løyvehaverne.

Byrådet ønsker å gjennomføre en gradvis innfasing av miljøkravene ved å sette delmål for utslipp fram mot 2020. Et alternativ er å stille gradvis strengere krav til gjennomsnittlig utslipp for bilene tilknyttet den enkelte sentral, et annet alternativ er at et gradvis økende antall av sentralens biler skal oppfylle de miljøkrav løyvemyndigheten fastsetter. Ordninger fra andre byer vil også vurderes, slik som å differensiere kravene til ulike kjøretøygrupper (København). I tillegg vil det vurderes å etablere insentivordninger som oppfordrer til å velge miljøvennlige alternativer. Det vil fremmes en egen sak for bystyret om den konkrete gjennomføringen av innfasingen av miljøkrav, og hvilke krav som da skal stilles. Byrådet legger opp til at drosjenæringen skal inviteres med i dette arbeidet, for på best mulig måte gjennomføre innfasing av miljøkravene.

Løyvemyndigheten kan etter dagens regelverk stille nærmere vilkår til det enkelte løyvet, jf. yrkestransportloven § 11. Eventuelle vilkår må imidlertid være saklig begrunnet og tjenelig for den funksjon løyvet skal ha.

Verken yrkestransportloven eller yrkestransportforskriften inneholder noen formålsparagraf. Miljøkrav kan således vanskelig sies å være et formål med yrkestransportlovgivningen. Men selv om yrkestransportregelverket ikke primært skal ivareta miljøhensyn, følger det av integrasjonsprinsippet at miljøhensyn skal og kan tillegges vekt også i andre sammenhenger enn de rent miljørettslige. I dette ligger et krav om at miljøhensyn må ivaretas ved utforming og gjennomføring av politikken på alle samfunnsområder og sektorer som forårsaker miljøproblemer. Samferdselssektoren er utvilsomt et område hvor det er et stort behov for å inkludere miljøhensyn i de avveininger som gjøres. Prinsippet er også nedfelt i Grunnloven § 110 b, EØS-avtalen artikkel 73 og Høyesterettspraksis. Byrådet anser således at miljøhensyn i drosjenæringen er saklig begrunnet. Kravene må imidlertid ikke medføre urimelig og uforholdsmessige konsekvenser for løyvehaverne.

Byrådet anser at miljøkrav kan stilles overfor nye så vel som eksisterende løyver jf. yrkestransportloven § 27. Det følger av bestemmelsens fjerde ledd at departementet i løyvetiden kan endre vilkårene som er satt for løyvet. Løyvehaverne skal således være forberedt på at de kan bli underlagt nye vilkår i løpet av løyveperioden. Løyvemyndigheten anses å ha tilsvarende rett til å endre løyvevilkårene jf. uttalelse fra Arnfinn Øen i Rettsdatas kommentarer til yrkestransportloven § 27 fjerde ledd: "Bestemmelsen gir og hjemmel for løyvemyndigheten til å foreta endringer i gitte vilkår for tildelt løyve når dette kan begrunnes saklig ut fra endrede forhold".

Av hensyn til den skisserte modell med innfasing av miljøkrav anser byrådet det som mer hensiktsmessig å stille miljøkrav til sentralene fremfor løyvene. Byrådet mener det kan stilles nye vilkår for sentralene all den tid det kan stilles slike krav til løyvene jf. yrkestransportloven § 11 jf. § 27 fjerde ledd jf. yrkestransportforskriften § 46 siste ledd. Gjennom å stille miljøkrav til sentralene kan løyvemyndigheten i større grad ivareta særlige hensyn knyttet til den enkelte løyvehaver, samt særlige behov i den samlede drosjenæringen.

Det er i henhold til yrkestransportloven § 9 tredje ledd og yrkestransportforskriften § 46 opp til løyvemyndigheten om det skal opprettes flere sentraler i løyvedistriktet. Nye sentraler må oppfylle løyvemyndighetens krav, herunder også miljøkrav. Etter overgangsbestemmelsen i *drosjeforskriften § 32 første ledd*, må de eksisterende drosjesentraler oppfylle kravene i § 4, hvor hjemmelen til å stille miljøkrav er lagt inn, innen ett år fra forskriftens ikrafttredelse. Dette innebærer bl.a. at de må få en ny godkjenning fra løyvemyndigheten, med fem års varighet. Av hensyn til sunn konkurranse i drosjenæringen og hensynet til likhet mellom aktørene er det ikke hensiktsmessig at nye og eksisterende sentraler driver på vesentlig ulike vilkår. Dersom det ikke stilles krav om

at de eksisterende sentraler må rette seg etter de nye reglene vil disse ha en tilnærmet evigvarende rett til å drive på de samme vilkår som ved opprettelsen, selv om en sentralgodkjenning kun skal ha fem års varighet jf. *drosjeforskriften § 4*. Dette vil virke både urimelig og konkurransevridende. Hensikten med å oppheve drosjemonopolet for å skape sunn konkurranse vil med en slik ordning undergraves. Dette anses ikke hensiktsmessig, og strider mot forskriftens formål. Det er imidlertid av vesentlig betydning at de nye vilkår som stilles ikke medfører urimelige og uforholdsmessige ulemper for sentralene.

Selv om luftkvaliteten stadig blir bedre, utgjør den fortsatt et stort problem i Oslo. Drosjenæringen representerer en vesentlig del av biltrafikken i byen, og står følgelig for en stor del av utslippene. Fokuset på miljø øker stadig, og det er nå en sterkere konsensus i samfunnet for at forurensning i form av utslipp fra biler både er miljø- og helseskadelig. Det har blant annet sammenheng med at det på miljøområdet, og især for biltrafikk, i større grad er synliggjort problemområder og nødvendige miljøtiltak. Herunder vises det eksempelvis til den endrede holdning til dieselmotorer. Å endre de eksisterende sentralers driftsvilkår ved å pålegge disse miljøkrav vil vanskelig kunne anses urimelig ut i fra en allmenn samfunnsoppfatning. Herunder er det også vesentlig at det er mellom 5 og 13 år siden sentralene i Oslo ble opprettet, med unntak av Oslo Taxi som ble opprettet i 1921. På denne tiden var ikke miljøhensyn fremhevet som en del av drosjepolitikken i Oslo på samme måte som i dag. I dag ser derimot samfunnet nytten av og nødvendigheten med en miljøvennlig drosjenæring.

Miljøkravene vil følges opp ved innhenting av opplysninger om sentralenes tilknyttede drosjer jf. *drosjeforskriften § 12 punkt 3*. Mislighold av etterlevelse av miljøkrav og rapporteringsplikt vil kunne medføre tilbakekall av godkjenning som drosjesentral jf. *drosjeforskriften § 17*.

Byrådet vil for øvrig oppfordre løyvemyndigheten til å jobbe overfor Samferdselsdepartementet for å få innført lovfestede miljøkrav i drosjenæringen. Byrådet vil også oppfordre løyvemyndigheten til å ta initiativ overfor Toll- og avgiftsdirektoratet om å fornye reglene om fritak fra engangsavgiften i forskrift av 19.02.2001 om engangsavgift på motorvogner, slik at denne i større grad gir fortrinn til miljøvennlige drosjer.

3. Tiltak som foreslås gjennomført

Nummereringen av tiltakene følger nummereringen i bystyrets vedtak i sak 43/2009.

Vedtakspunkt 1.3.2 Holde oversikt over løyvehavernes sjåfører.

Byrådet ønsker at et slikt krav lovfestes, men vurderer at kravet kan innføres i Oslo kommune uten lovendring.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 12 punkt 2* krav til drosjesentralen om å holde ajourført register over sjåfører ansatt av sentralens tilknyttede løyvehavere, med opplysninger om fullt navn, fødselsdato og adresse.

Vedtakspunkt 1.3.3 Melde fra til løyvemyndighetene ved lov- og regelbrudd.

Byrådet ønsker at en sentrals meldeplikt til løyvemyndighetene lovfestes, men vurderer at kravet kan innføres i Oslo kommune uten lovendring.

Byrådet foreslår en melde- og rapporteringsplikt til løyvemyndigheten i *drosjeforskriften § 15* "Drosjesentralens rapporteringsplikt til løyvemyndigheten". Byrådet foreslår i *tredje ledd* at drosjesentralen uten ugrunnet opphold plikter å rapportere til løyvemyndigheten dersom løyvehaver eller drosjesjåfør har brutt sentralens vedtekter, yrkestransportlovgivningen eller regler i denne forskriften.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 15 fjerde ledd* at drosjesentralen hvert kvartal plikter å rapportere til løyvemyndigheten om antall klager fra publikum. Det er hensiktsmessig at slik data gis som gjennomarbeidet statistikk basert på type klager, reaksjoner og klagesaksbehandlingstid ved sentralen.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 15 femte ledd* at drosjesentralen plikter å rapportere til løyvemyndigheten om sanksjoner ilagt tilknyttede løyvehavere eller deres sjåfører, jf. § 21.

Vedtakspunkt 1.3.4 Samle relevante data og rapportere disse til rette myndighet.

Byrådet ønsker at et en sentrals rapporteringsplikt til løyvemyndigheten lovfestes, men vurderer at rapporteringskravet kan innføres i Oslo kommune uten lovendring.

Byrådet vurderer at vedtakspunkt 1.3.4 om å rapportere disse (les data) til rette myndighet, dvs. til andre myndigheter enn løyvemyndigheten, ikke kan gjennomføres uten lovendring. Løyvemyndigheten har ikke hjemmel til å pålegge sentralene en plikt til å rapportere data til andre myndigheter enn løyvemyndigheten. Byrådet viser for øvrig til at instanser som NAV og skattemyndighetene har hjemmel til å innhente informasjon fra offentlige myndigheter, jf. folketrygdloven § 21-4 og 21-4a og jf. ligningsloven § 6-13 og merverdiavgiftsloven § 16-5.

Byrådet vurderer at løyvemyndigheten har hjemmel til å samle data fra sentralene for å systematisere økonomiske og statistiske opplysninger til eget bruk. Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 12* "Drosjesentralens plikter til å føre journal, holde register, lagre skiftdata mv." at drosjesentralen skal samle og rapportere økonomiske og statistisk relevante data fra tilknyttede løyvehavere til løyvemyndigheten. Byrådet anfører at løyvehaver har plikt til å gi de økonomiske og statistiske opplysninger fylkeskommunen bestemmer og på den måten fylkeskommunen fastsetter, jf. yrkestransportforskriften § 21, jf. yrkestransportloven § 32. Byrådet foreslår at disse opplysningene blir samlet inn av den sentralen løyvehaver er tilknyttet og videreformidlet til løyvemyndigheten årlig eller ved behov.

Vedtakspunkt 1.9 Innføre sanksjonsmuligheter for sentralene overfor løyvehavere og sjåfører.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 9 siste ledd* at sentralen plikter å iverksette sanksjoner overfor løyvehaver som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten. Sentralen kan innføre sanksjonsmuligheter overfor løyvehavere og sjåfører, men disse må fremgå av sentralens vedtekter, som etter *drosjeforskriften § 4 første ledd punkt 3*, jf. § 8, jf. yrkestransportforskriften § 46. Se for øvrig byrådets vurdering under punkt 5, § 8 "Drosjesentralens vedtekter".

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

Byrådet vurderer at vedtakspunkt 2.3 ikke kan gjennomføres i sin helhet uten lovendring, da løyvemyndigheten ikke har hjemmel til å pålegge sentralene en plikt til å rapportere data til andre myndigheter enn løyvemyndigheten.

Byrådet foreslår krav til sentralene om rapportering av skiftdata til løyvemyndigheten gjennom drosjeforskriften jf. *drosjeforskriften § 12*.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 15 første ledd* at drosjesentralen plikter å sende inn revidert årsregnskap og årsberetning til løyvemyndigheten innen 31. juli hvert år.

Byrådet foreslår videre i *drosjeforskriften § 12* at det skal påhvile en plikt for drosjesentralene å føre journaler, holde register, lagre skiftdata mv. I *siste ledd* plikter drosjesentralen straks å gjøre registrerte data etter *§ 12* tilgjengelig for løyvemyndigheten og etter *§ 15* har drosjesentralen rapporteringsplikt til løyvemyndigheten.

Rapporteringsplikt direkte til skattemyndighetene krever klar lovhjemmel fra skattemyndighetene eller endring i yrkestransportloven med forskrift.

Yrkestransportforskriften § 21 hjemler løyvehavers plikt til å gi de økonomiske og statistiske opplysninger løyvemyndigheten bestemmer og på den måten løyvemyndigheten fastsetter, jf. yrkestransportloven § 32. At disse opplysningene går via sentralen anser løyvemyndigheten i Oslo kommune som hensiktsmessig. Derimot vises det til at det ikke foreligger hjemmel i yrkestransportlovgivningen til å pålegge sentralen å sende slik informasjon direkte til skattemyndighetene.

Vedtakspunkt 2.4 Utarbeide spesifikke krav til taksameter- og betalingsløsninger

Byrådet viser til Forskrift av 01.10.2009 nr. 1226 om krav til taksametre, hvor Justervesenet regulerer dette. Forskriften trådte i kraft den 01.01.2010, og hadde en overgangsordning for gamle taksametre frem til 01.01.2012. Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 4 punkt 5* at drosjesentralene skal tilby løyvehavere et taksametersystem som tilfredsstiller kravene i gjeldende regleverk.

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

Byrådet vurderer at vedtakspunkt 2.5 ikke kan gjennomføres i sin helhet uten lovendring, da løyvemyndigheten ikke har hjemmel til å pålegge sentralene en plikt til å rapportere data til andre myndigheter enn løyvemyndigheten, se vedtakspunkt 1.3.4 og 2.3 ovenfor.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 12 punkt 2* krav til drosjesentralen om å holde ajourført register over sjåfører ansatt av sentralens tilknyttede løyvehavere, med opplysninger om fullt navn, fødselsdato og adresse.

Byrådet har videre foreslått i *drosjeforskriften § 13 tredje ledd* at drosjesentralen skal utstede identifikasjonskort (ID-kort) til drosjesjåfører ansatt av løyvehavere tilknyttet sentralen. Identifikasjonskortet skal inneholde et oppdatert bilde av sjåføren, sjåføرنnummer og personlig brukerkode mot sentralen. ID-kortet skal fornyes hvert år.

For at sentralen skal kunne utstede identifikasjonskort må det i tillegg til gyldig førerkort og kjøreseddel dokumenteres at sjåføren er registrert i arbeidstakerregisteret, har arbeidsavtale og ivarettatt nødvendige forsikringsordninger, jf. *drosjeforskriften § 13 femte ledd*.

Vedtaks punkt 2.6 Samarbeide med sentralene om foring av kjørestatistikk.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 12* en plikt for drosjesentralen til å føre blant annet kjørestatistikk.

Vedtaks punkt 2.8 Innføre meldeplikt for sentralene ved lov- og regelbrudd.

Byrådet viser til vurderingen av vedtaks punkt 1.3.3, hvor det henvises til forskriften *§ 15* om drosjesentralens meldeplikt til løyvemyndigheten.

Vedtaks punkt 2.9 Pålegge sentralen å informere publikum om takster og fritt valg av drosjer.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 10* at drosjesentralen plikter å påse at drosjer er utstyrt med nødvendig og godt synlig prisinformasjon samt at prisinformasjon er tilgjengelig på internett. Videre stilles det krav om prisopplysning på holdeplass. I *drosjeforskriften § 11 andre ledd* foreslår byrådet at drosjesentralen plikter å påse at drosje i drift kjører etter de til enhver tid gjeldende takster, og at sentralen plikter å informere publikum om fritt valg av drosjer.

Vedtaks punkt 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.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 13 tredje ledd* at drosjesentralen skal utstede ID-kort til sjåfører med oppdatert bilde og sjåførenummer. ID-kortet skal være synlig for passasjerer både fra forsetet og baksetet, jf. *drosjeforskriften § 22 første ledd*.

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

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 12 første ledd punkt 3* at sentralene skal ha ajourført register over samtlige drosjer og erstatningsbiler godkjent av og tilsluttet sentralen, med registreringsnummer på kjøretøyene, samt angivelse av løyve som bilen er knyttet til.

Vedtaks punkt 2.14 Oppheve løyvehavers bindingstid til sentralene og pålegge løyvehaverne en tre måneders varslingsplikt for overgang til ny sentral.

Byrådet foreslår at bindingstiden oppheves og at løyvehavere kan gis overgang til ny sentral tre måneder etter at vedtak om å godkjenne overgang er fattet, jf. *drosjeforskriften § 20 andre ledd*. Dette samsvarer med den ordinære oppsigelsestid en løyvehaver har til sin gamle sentral. En slik frist vil også gi den nye sentralen mulighet til å forberede seg på ny løyvehaver.

Flere av høringsinstansene har bemerket at tre måneders oppsigelsesfrist ikke tar høyde for tildeling av nye løyver og opprettelse av nye sentraler. Selv om det kan bli lite forutsigbart for sentralene som tar en økonomisk risiko når den knytter til seg løyvehaveren, mener byrådet at dette er en risiko sentralene selv må bære. Sentralene må selv sørge for å ha et tilstrekkelig driftsgrunnlag og derav å holde på sine løyvehavere.

Byrådet understreker at sentral og løyvehaver frivillig kan avtale lengre bindingstid. Dette må da fremgå av transportøravtalen mellom sentralen og løyvehaver. Det følger av

alminnelige avtalerettslige prinsipper at de to parter, løyvehaver og sentral, frivillig kan inngå en kontrakt som regulerer deres forretningsforhold i tid. Dersom det foreligger slike private avtaler vil løyvemyndigheten ikke ta stilling til dette ved søknad om overgang. Eventuell uenighet mellom sentral og løyvehaver må løses privatrettslig.

Byrådet bemerker for øvrig at eventuelle omtvistede mellomværende mellom sentral og løyvehaver kan løses privatrettslig og ikke vil opphøre ved at løyvehaver tilknytter seg en ny sentral.

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

Byrådet vil ha en ordning som fører til mer forutsigbarhet for løyvesøker og sentral. Ledige og eller nyopprettede løyver vil lyses ut og normalt tildeles på nyåret. For å forenkle søknadsprosessen vil det være én ansiennitetsliste som oppdateres årlig. Det er dog kun de som søker konkret på utlyste løyver som vil få behandlet søknaden med et avslag eller tilbud om løyve. Løyvesøkere kan søke seg fritt til hvilken sentral de ønsker, med unntak av foreslått tak på maksimalt tilknyttede løyver til en sentral, jf. byrådets forslag i *drosjeforskriften § 5* på en sentrals andel av løyvetallet og av regler om bindingstid. Dersom en sentral har nådd det foreslåtte 50 % - taket på en sentrals andel av løyvetallet, kan en løyvehaver ikke få tilknytning til denne sentralen.

Byrådet har konkludert med at det skal gjennomføres en årlig behovsprøvningsanalyse av drosjemarkedet, som skal vurderes opp mot løyvemyndighetens egne faglige analyse basert på innsamlet statistikk og økonomiske opplysninger. Den årlige analysen skal være basert på faste parametere hvor løyvetallet blant annet skal vurderes opp mot det totale kollektivtilbudet i Oslo kommune, løyvetallet i Akershus, publikumsundersøkelse, næringens tilbakemelding, etc. Byrådet vil avgjøre om løyvetallet skal opprettholdes, oppjusteres eller nedjusteres. Eventuelt ledige og nye løyver skal kunngjøres jf. yrkestransportforskriften § 37 siste ledd, og tildeling skal skje etter skissert fremgangsmåte ovenfor.

Vedtakspunkt 2.16 Avvikle bestyrerordningen.

Byrådet foreslo opprinnelig i vedtakspunkt 2.16 å gjennomgå bestyrerordningen, jf. byrådssak 117 av 05.06.2008. Bystyret vedtok imidlertid nytt punkt 2.16 om å avvikle bestyrerordningen i bystyrets sak 43/09.

Byrådet foreslår å avvikle bestyrerordningen slik den fungerer i dag. Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 9 syvende ledd*, at drosjesentralen skal bestyre et løyve dersom løyvemyndigheten samtykker til det etter yrkestransportforskriften § 51 andre og tredje ledd.

Bakgrunnen for bystyrets vedtak er at bestyrerordningen har hatt utilsiktede konsekvenser, blant annet i forbindelse med ulike former for skatteunndragelser. Byrådet understreker at det er opp til løyvemyndighetens frie skjønn om den vil godkjenne bestyrerkontrakter eller ikke, jf. yrkestransportforskriften § 51 andre ledd og tredje ledd. Bestyrerkontrakter innvilges for maksimalt ett år av gangen og ikke lenger enn til sammen tre år. Byrådet har imidlertid vurdert at det fortsatt er behov for bestyring av løyver i perioder der løyvehaver selv er midlertidig ute av stand til å drifte sitt løyve. Dette for å sikre at ansatte sjåfører ikke mister jobben og at løyvehaver kan vende tilbake til sitt arbeid etter sykdom. Dette er en ordning for den syke løyvehaver og er ikke ment som et gode for bestyreren. Byrådet vurderer således at det er drosjesentralen og ikke en enkelt løyvehaver som bør bestyre løyvet. Byrådet anser at ordningen på denne måten vil fungere mer etter sin hensikt, å først

og fremst være en avlastning for løyvehavere som på grunn av sykdom er midlertidig ute av stand til å drifte sitt løyve. At sentralen bestyrer løyver ved sykdom, er for øvrig også hovedregelen i yrkestransportforskriften § 51 andre ledd, hvor det i første setning heter: "Blir den som innehar løyve midlertidig ute av stand til selv å lede og drive virksomheten, kan løyvemyndigheten etter søknad samtykke i at virksomheten i inntil tre år helt eller delvis blir overlatt til *drosjesentral*" (vår utheving). Den ansattes sjåfører kan således fortsette å kjøre drosjen, mens løyvet bestyres av den drosjesentralen løyvehaveren er tilknyttet.

Ordningen med at sentralen skal bestyre løyver gjelder tilsvarende for etterlatte som etter yrkestransportforskriften § 15 ønsker å videreføre driften av løyvet, men som selv ikke kan lede og drive virksomheten, jf. yrkestransportforskriften § 51 tredje ledd.

Byrådet anbefaler at godkjente bestyrerordninger fra før ikrafttreddelsen av denne forskrift må overføres til drosjesentral innen ett år fra denne forskrifts ikrafttredelse, som foreslått i § 32 andre ledd.

Vedtakspunkt 2.17 Gjennomgå Oslo kommunes transportavtaler med næringen.

Byrådet har gjennomgått transportavtaler med næringen. Velferdsetaten har ansvar for TT-transport, som er tilrettelagt transport for personer med forflyttingshemming som ikke kan nytte annen kollektivtransport. Transportkontraktene består av spesialbiltransport (biler tilrettelagt for rullestoler) og drosjetransport. Oslo Taxibuss AS, med Go'e busa og Persontransport som underleverandører, har kontrakt på spesialbiltransport. Denne transporten koordineres av et kjørekontor, som mottar bestillinger og videreformidler disse. Norgestaxi har kontrakt på samkjørt drosje til arbeid og utdanning (for brukere som samkjøres), mens Oslo Taxi har kontrakt på direktebestilt drosje til arbeid og utdanning (for brukere som har behov for fast sjåfør). Fritidstransport leveres nå av ByTaxi, Christiania Taxi, Norgestaxi, Oslo Taxi og Taxi 2. Denne transporten er basert på brukervalg, hvor TT-bruker fritt velger mellom drosjesentralene. Til grunn for dette ligger en konsesjonsordning. Alle drosjesentraler i Oslo og Akershus løyvedistrikt ble invitert til å søke konsesjon.

Det gjennomføres for tiden et prøveprosjekt med flexitransport i bydelene Nordstrand og Østensjø, med Persontransport som leverandør. Prosjektet avsluttes den 31.12.2012.

Utdanningsetaten har ansvar for elever med rett til gratis transport etter opplæringsloven. Transporten omfatter daglig ca. 1000 elever, mange med store funksjonshemninger. Transportoppdraget har vært konkurranseutsatt jevnlig – senest i 2010. Det ble inngått kontrakt med Oslo Taxi med virkning fra 01.08.2010.

Byrådet viser til at foreslåtte drosjeforskrift ikke regulerer selve transportavtalene mellom kommunens virksomheter og tilbydere, da dette ikke reguleres i yrkestransportloven. Drosjeforskriften kommer imidlertid til anvendelse overfor drosjesentral og løyvehaver knyttet til selve gjennomføringen av transportoppdragene.

Vedtakspunkt 2.18 Vurdere antall drosjeholdeplasser i Oslo sentrum og lokalisering av disse.

Drosjeholdeplasser i Oslo sentrum inngår i revidert Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum (Gatebruksplanen). Byrådet viser til at denne er vedtatt i egen sak.

Byrådet understreker samtidig at drosjenæringen anses som en del av kollektivnettet i Oslo, og drosjeholdeplasser er derfor en viktig del av den helhetlige mobilitetstenkningen i byen.

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

Byrådet viser til vedtakspunkt 2.13 som omtales nedenfor.

4. Tiltak som ikke foreslås gjennomført fordi de krever lovendring eller dispensasjon fra statlige myndigheter

Vedtakspunkt 1.1a) Innføre krav om at løyvehaver må ha utvist uklanderligandel i forhold til yrkestransportlovgivningen, bestemmelser i skatte-, avgifts- og regnskapslovgivningen som har sammenheng med drift av drosjeløyve, samt annen relevant lovgiving.

Byrådet vurderer at vedtakspunkt 1.1.a) kun kan innføres etter en eventuell lovendring.

Det har gjennom korrespondanse og møter med Samferdselsdepartementet klart fremgått at departementet anser at Oslo kommune ikke har hjemmel i yrkestransportlovgivningen til å innføre strengere krav til vandel for løyvehavere og drosjesentraler i kommunen. Eventuell gjennomføring av vedtakspunktet må avvende lovendring.

Vedtakspunkt 1.1b) Det forutsettes tydeliggjort hvilke overskridelser som kvalifiserer til sanksjoner overfor løyvehavere som følge av lov- og regelbrudd, basert på klare kontrollerbare vilkår. Det forutsettes også at ankemuligheter klarlegges.

Byrådet vurderer at vedtakspunkt 1.1.b) kun kan innføres etter en eventuell lovendring.

Det har gjennom korrespondanse og møter med Samferdselsdepartementet klart fremgått at Oslo kommune ikke har hjemmel til å innføre strengere eller mer differensierte sanksjoner enn det som fremgår av yrkestransportlovgivningen.

Sentralene har sanksjonsmulighet overfor løyvehavere som bryter sentralens vedtekter, men det forutsetter at sanksjonene fremgår av vedtektene. Løyvemyndigheten skal påse at vedtektene ikke strider med yrkestransportlovgivningen.

Byrådet foreslår i *drosjeforskriften § 8 første ledd punkt 5* at et av minstekravene til vedtektene skal være "Sentralens sanksjoner (gebyr, sperring av ID-kort, midlertidig utestenging) overfor løyvehavere som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten". Sanksjonene må følgelig fremgå av sentralens vedtekter som igjen skal godkjennes av løyvemyndigheten, jf. *drosjeforskriften § 4 første ledd punkt 3*. De sanksjonene sentralen har til rådighet er for det første midlertidig utestengning fra sentralens formidlingssystem. Denne sanksjonen kan være aktuell dersom det er løyvehaver selv som er ansvarlig for regelbruddet. Midlertidig utestengning betyr ikke at løyvet settes ut av drift, men at drosjen ikke mottar oppdrag fra sentralen. For det andre kan sentralen midlertidig sperre ID-kortet til en sjåfør. Dette skal i så tilfelle umiddelbart meldes til ansvarlig løyvehaver samt til løyvemyndigheten, jf. *§ 13 sjette ledd og § 15 femte ledd*. For det tredje kan sentralen ilegge bøter/gebyr. Denne sanksjonen kan imidlertid kun benyttes når det er snakk om brudd på sentralens egne vedtekter og hvor bøteleggelse er klart hjemlet i disse. Uansett valg av sanksjonsform, skal

sentralen umiddelbart melde alle ilagte sanksjoner til løyvemyndigheten, jf. § 15 femte ledd. Se byrårets vurdering under punkt 5, § 8 Drosjesentralens vedtekter.

Vedtakspunkt 1.2 Innføre opplysnings- og meldeplikt for høringsinstansene.

Byrådet vurderer at opplysnings- og meldeplikt for høringsinstansene, slik som politiet og skatte- og avgiftsmyndighetene, kun kan innføres etter en eventuell lovendring.

Det har gjennom korrespondanse og møter med Samferdselsdepartementet klart fremgått at Oslo kommune ikke har hjemmel til å innføre opplysnings- og meldeplikt for andre offentlige instanser. Eventuell gjennomføring av vedtakspunktet må følgelig avvende lovendring.

Bystyret har i sin høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet vedrørende endringer i yrkestransportloven bedt om at det i loven hjemles en melde- og rapporteringsplikt for sentralene også til andre offentlige instanser enn løyvemyndigheten. Byrådet anser derfor vedtakspunkt 1.2 som utkvittert, men vil på eget initiativ følge det opp i den videre dialog med departementet.

Vedtakspunkt 1.3 Innføre lovfestede krav til sentralene.

Byrådet viser til at vedtakspunkt 1.3 ikke kan gjennomføres i sin helhet uten lovendring, men byrådet foreslår å innføre krav til sentralene gjennom drosjeforskriften der dette er mulig.

Vedtakspunkt 1.4 Innføre tidsbegrensing av løyver og kjøresedler.

Byrådet vurderer at løyver kun kan tidsbegrenses gjennom en lovendring. Samferdselsdepartementet har i brev av 14.06.2010 til Vestfold fylkeskommune tydeliggjort at det ikke er hjemmel i yrkestransportloven til å gi tidsbegrensede drosjeløyver (vedlegg 15).

Byrådet påpeker at politiet etter dagens regelverk har ansvar for utstedelse av kjøreseddel. Det fremgår av yrkestransportloven § 37a at kjøreseddel utstedes tidsbegrenset med en varighet på 10 år.

Byrådet vil foreslå for departementet å innføre krav om at løyvehaver til en hver tid må inneha gyldig kjøreseddel. Dersom løyvehaver blir fratatt kjøreseddel av politiet eller domstolen bør dette føre til automatisk tilbakekall av løyvet.

Vedtakspunkt 1.5 Innføre tidsbegrenset gyldighet for kjøreseddel ved første gangs utstedelse.

Byrådet viser til vedtakspunkt 1.4 ovenfor. Signaler fra Samferdselsdepartementet går ikke i retning av at en slik tidsbegrensing vil bli innført.

Byrådet viser for øvrig til at med en klarere lovhjemmel til en løyvehavers løpende vandel, vil dette kunne føre til en enklere og mer effektiv tilbakekallsadgang av løyver.

Vedtakspunkt 1.6 Gi løyvemyndigheten myndighet til å foreta kontroller i samarbeid med og /eller på vegne av andre kontrollinstanser.

Byrådet vurderer at løyvemyndighetens kontrollmyndighet kun kan innføres ved lovendring eller ved at Samferdselsdepartementet gir tillatelse til at løyvemyndigheten foretar slike kontroller, jf. yrkestransportloven § 38.

Løyvemyndigheten har søkt om samtykke til at løyvemyndigheten i Oslo kommune kan føre kontroll med drosjenæringen etter yrkestransportloven, jf. brev av 15.12.2010 (vedlegg 2b). Samtykket skulle blant annet innebære at løyvemyndigheten ble gitt rett til å kontrollere hvorvidt drosjene i tråd med regelverket oppbevarer løyvedokument i bilen og om løyvedokumentet er originalt eller et forfalsket dokument. Byrådet understreker at det også er ønskelig at løyvemyndigheten utfører ID kontroll i sitt løyvedistrikt. Byrådet vurderer at løyvemyndigheten har mulighet til å utøve kontroller mer hyppig enn hva politiet og Statens vegvesen kan med sine kontroller. I Samferdselsdepartementets svar av 02.02.2011 fremgår det imidlertid at det ikke er forenlig med regelverket å utføre kontroll på den måten kommunen ønsker (vedlegg 3). Dagens lovverk forutsetter at kontrollene utøves integrert med annen utekontroll av kjøretøy, som gjennomføres av politiet og Statens vegvesen.

Løyvemyndigheten deltar etter invitasjon fra Statens vegvesen på slike integrerte kontroller, men på grunn av ressursituasjonen hos politiet og Statens Vegvesen har det ikke vært satt av midler til årlige kontroller. Departementet har bedt om tallmessig bakgrunnsmateriale som kan belyse hvorvidt det er et problem at drosjer i Oslo kjører med forfalskede løyvedokumenter. Byrådet bemerker at løyvemyndigheten ikke kan talfeste dette da den ikke har egen kontrolladgang. Det bemerkes imidlertid at det ved felleskontrollen i 2010 var fire anmeldelser på manglende løyvedokumenter. Ved felleskontrollen 2011 ble fire biler avskiltet grunnet mangler på løyvet. Det var ikke stedlig kontroll i 2009. Det bekymrer byrådet at det ikke gjennomføres hyppigere kontroll av drosjene.

Byrådet understreker at Samferdselsdepartementet vil vurdere forslag om eventuell lovendring som kan åpne for at løyvemyndigheten kan utføre kontroll, slik kommunen har foreslått. I Samferdselsdepartementets høringsnotat vedrørende endringer i yrkestransportloven er det foreslått at departementet gis myndighet til å fastsette nærmere vilkår for utføring av kontroll utøvd av andre enn politiet eller Statens vegvesen. Bakgrunnen for forslaget er i følge Samferdselsdepartementet at løyvemyndigheten kan ha behov for mer aktivt å kontrollere om løyvehaverne følger gjeldende regler, og departementet viser spesifikt til Oslo kommunes ønske om kontrollmyndighet.

I høringsvaret til Samferdselsdepartementet vedrørende endringer i yrkestransportloven understreket bystyret løyvemyndighetens behov for egen kontrollmyndighet. Vedtakspunkt 1.6 anses derfor utkvittert, men byrådet vil også på eget initiativ følge det opp i den videre dialogen med departementet.

Vedtakspunkt 1.7 Gjeninnføre at bilen som er registrert på løyvet påføres løyvedokumentet.

Byrådet påpeker at en gjeninnføring av registrering av bil på løyvedokumentet krever samtykke fra departementet.

Forslaget vil kreve oppdatering av Bymiljøetatens fagsystem med påføring av bilens registreringsnummer. Videre må samtlige løyvedokumenter fornyes og endres ved ny original utskrift hver gang løyvehaver skifter bil. Dette har ikke direkte sammenheng med de forhold som ligger til løyvemyndigheten. Kontroll av om korrekt bil kjører som drosje tilligger Toll - og avgiftsmyndigheten. Samferdselsdepartementet har uttrykt at samtykke kun vil gis dersom det er yttret ønske fra Toll- og avgiftsmyndigheten.

Byrådet vurderer med bakgrunn i dagens situasjon, hvor løyvemyndigheten ikke har egen kontrollmyndighet, å avvente en slik søknad inntil kontrollmyndigheten eventuelt er på plass.

Vedtakspunkt 1.8 Innføre differensierte sanksjoner overfor løyvehavere, herunder midlertidig inndragning av løyve eller kjøreseddel.

Etter dagens regelverk kan løyvemyndigheten bare sanksjonere ved tilbakekall av ett eller flere drosjeløyver. Byrådet vurderer at det kun ved lovendring kan innføres differensierte sanksjoner overfor løyvehavere.

Samferdselsdepartementet har ikke signalisert at løyvemyndigheten skal få hjemmel til å innføre differensierte sanksjoner. Departementet foreslo høsten 2010 at politiet og Statens vegvesen kunne utstede bøter ved for eksempel manglende løyvedokumenter. Lovendringen er ikke vedtatt per dags dato.

I høringsuttalelsen til Samferdselsdepartementet om endringer i yrkestransportloven har bystyret spilt inn ønsket om hjemmel til å kunne gi differensierte sanksjoner. Vedtakspunkt 1.8 anses således utkvittert, men byrådet vil på eget initiativ følge det opp i den videre dialogen med departementet.

Vedtakspunkt 1.10 Adgang til at aksjeselskaper kan drive drosjevirkksomhet og få tildelt løyver på linje med enkeltpersoner.

Byrådet viser til at vedtakspunkt 1.10 krever dispensasjon fra departementet eller lovendring.

Som kjent har drosjenæringen historisk arvet sin struktur fra vognmennene, én mann – én hest. I yrkestransportlovgivningen er drosjeløyvehavere som enbilseiere (enkeltpersonsforetak) prioritert foran flerbilseiere (selskaper). Dette synliggjøres i yrkestransportforskriften § 44, hvor det først er ved de tilfellene hvor det ikke er noen søker med fortrinnsrett etter § 43 som søker på ledige løyver, at fylkeskommunen kan beslutte å tildele løyver til selskaper eller andre juridiske personer.

Byrådet vurderer at det oppstår flere problemstillinger ved å tildele løyver til et aksjeselskap. Det påpekes at reglene om tildelingskriterier, aldersgrense, forbud mot overdragelse mv. forutsetter at drosjeløyvet er personlig. Vedtaket krever i utgangspunktet lovendring eller dispensasjon fra Samferdselsdepartementet. Det vises her til yrkestransportloven § 25: "Løyve etter denne lova kan tildelast dei som fyller krava som er sette i lova eller i forskrift med heimel i lova. Eit selskap eller annan juridisk person kan tildelast løyve på vilkår som vert nærare fastsette av departementet." Det vises også til yrkestransportloven § 9 "Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 70 år."

Hovedhensynet bak vedtakspunktet 1.10 var at aksjeselskapsformen hadde absolutte krav til revisjon og regnskapsførsel etter revisjons- og regnskapsloven. Det er et krav til aksjeselskap om å ha en revisor som skal være statsautorisert eller registrert. Dersom eksterne skal føre regnskap for et aksjeselskap må disse være autoriserte. Den 01.05.2011 ble imidlertid revisjons- og regnskapsloven endret slik at revisjonsplikten for aksjeselskaper oppheves når årlig driftsinntekt er mindre enn fem millioner kroner, selskapets balansesum er mindre enn 20 millioner kroner og gjennomsnittlig antall ansatte ikke overstiger ti årsverk.

Byrådet vurderer at med lovendringen er hovedhensynet bak vedtakspunktet falt bort og foreslår derfor at bystyrets vedtakspunkt 1.10 oppheves.

Vedtakspunkt 1.11 Innføre krav til obligatorisk opplæring av løyvehavere og sjåfører.

Byrådet vurderer at krav til obligatorisk opplæring av løyvehavere og sjåfører kun kan innføres ved lovendring. Se også byrådets vurdering av vedtakspunkt 2.1 nedenfor.

I høringssvaret til Samferdselsdepartementet vedrørende endringer i yrkestransportloven, tydeliggjør bystyret behovet for strengere krav til opplæring av løyvehavere og sjåfører, og at løyvemyndigheten må gis hjemmel til å fastsette nærmere innhold og vilkår i slik opplæring. Vedtakspunkt 1.11 anses derfor utkvittert, men vil på eget initiativ følges opp av byrådet i den videre dialogen med departementet.

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

I Oslo kommune er det krav om at en sjåfør må ha gjennomført kjentmannsprøven for å få kjøreseddel. Myndigheten til å utstede kjøreseddel og avholde kjentmannsprøve ligger hos politiet. I Oslo politidistrikt er myndigheten til å avholde slike prøver delegert til Taxiskolen AS.

Det er videre et lovkrav om en obligatorisk minimumsstandard til faglig kompetanse for å få utstedt drosjeløyve. Forutsetning for å få løyve er at man har kjørt drosje i minimum to år og at Samferdselsdepartementets løyveutdanning er gjennomført. Det er også ønskelig at det avlegges eksamen i regi av kommunen. Byrådet har bedt om tillatelse til å innføre en egen "Oslo – eksamen" som må bestås for å få utstedt løyve i Oslo, men departementet har ikke villet gi en slik tillatelse.

Ingen av oppgavene er delegert løyvemyndigheten, og byrådet vurderer at vedtaket kun kan gjennomføres ved lovendring.

Vedtakspunkt 2.7 Inndra resterende reserveløyver.

Byrådet foreslo opprinnelig i vedtakspunkt 2.7 å begrense kjøretiden for reserveløyvene, jf. byrådssak 117 av 05.06.2008. Bystyret vedtok imidlertid i bystyrets sak 43/09 vedtakspunkt 2.7 å inndra resterende reserveløyver.

Byrådet mottok et brev på vegne av Oslo Taxi, datert den 14.06.2010. I brevet blir det anført at tilbaketrekking av reserveløyver er ulovlig. Kommunen har utredet spørsmålene rundt lovligheten av tilbaketrekning av reservedrosjeløyvene og det er konkludert med at kommunen ikke har hjemmel til å inndra de resterende reservedrosjeløyvene. Reduksjon i antallet reserveløyver skjer derfor fortløpende ved at enkelte løyvehavere frivillig leverer løyvet tilbake, eller at løyvet bortfaller ved at løyvehaver går konkurs eller faller bort. Reserveløyvet kan ellers kalles tilbake på samme vilkår som ordinært løyve. Byrådet understreker at løyvemyndigheten skal følge opp sentralene og deres interne rutiner for å kontrollere at reservedrosjene ikke kjører utover fastlagt tid. Dagens reservedrosjer kan kjøre inntil 57 timer per uke innenfor sentralens fastsatte skjema (dager/tidspunkt) hvor disse kan være i trafikk. Det er innenfor løyvemyndighetens kompetanse å endre kjøretiden for reservedrosjene. Byrådet varsler at løyvemyndigheten vil prioritere å kontrollere at reservedrosjene kjører innenfor den til enhver gjeldende kjøretid og innenfor tidspunktene fastsatt av sentralene. I henhold til forskriftens § 12 Drosjesentralens plikter til å føre journal, holde register, lagre skiftdata mv., plikter sentralene å holde ajourført

register over blant annet skiftlapper, antall utførte kjøreoppdrag, biltimer og vaktjournal. Sentralene skal ved forespørsel straks gjøre slike data tilgjengelig for løyvemyndigheten. Løyvemyndigheten kan derfor i større grad enn tidligere kontrollere reserveløyvene, og det vil bli reagert mot løyvehavere som kjører utover gjeldende kjøretid.

Byrådet foreslår at reservedrosjeløyvene således likestilles med ordinære løyver i henhold til drosjeforskriften, jf. § 3 første ledd punkt 7, slik de også er etter yrkestransportlovgivningen. Byrådet viser til at dette vil innebære at reservedrosjeløyvene vil telles med i antallet løyver tilknyttet en sentral, jf. § 5 *Antall løyver tilknyttet en sentral*.

Byrådet understreker at det ikke vil bli utstedt nye reservedrosjeløyver i Oslo kommune.

Vedtakspunkt 2.12 Innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

Byrådet foreslo opprinnelig å vurdere en forsøksordning med flerbilseiere etter aksjeselskapsmodellen, jf. byrådssak 117 av 05.06.2008. Bystyret vedtok nytt punkt 2.12 'Innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper' i sak 43/09.

Byrådet viser til at hensynet bak ønsket om å tildele løyver til flerbilseiere er målet om å utvikle en næring som er oversiktlig og gjennomsiiktig. Næringen skal være lett å kontrollere for myndighetene, med en struktur som legger grunnlaget for god internkontroll, gode ansettelsesforhold og god publikumsservice. Dette vil innebære en inntjeningsmulighet for seriøse og serviceorienterte aktører. Bystyret har vurdert at målet best kan oppnås med flere som får adgang til å drive drosjevirkosomhet gjennom selskaper med mange løyver og ansatte.

Byrådet viser også til at hovedhensynet bak ønsket om å innføre ordningen med flerbilseiere i form av aksjeselskap var at aksjeselskapsformen hadde absolutte krav til revisjon og regnskapsførsel etter revisjons- og regnskapsloven. Det vises herunder til omtalen av lovendringen vedrørende fritak for små aksjeselskap under vedtakspunkt 1.10. Hovedhensynet vil således ikke slå til, og byrådet har ansett at forsøket kunne gjennomføres med enkeltpersonforetak.

Byrådet foreslo i 2011 at forsøk med flerbilseiere ble gjennomført ved å tildele fra 5 til 20 løyver til enkeltpersonforetak. Det ble presisert at det måtte opprettes nye løyver til forsøket slik at løyvene kunne tildeles etter løyvemyndighetens skjønn jf. yrkestransportloven § 44, og ikke etter fortrinnsrett jf. § 43. Herunder ble det vist til Samferdselsdepartementets uttalelse om at det må være gjennomført en forsvarlig behovsprøving før løyver lyses ut, og at løyvemyndigheten ikke kan opprette og tildele løyver i én operasjon.

Samferdselsdepartementet har imidlertid uttalt at kommunen ikke har hjemmel til å gjennomføre forsøket jf. brev av 08.11.2011 (vedlegg 16). Dette skyldes at løyvemyndigheten ved utdeling av nye løyver ikke kan forbeholde disse for enkelte søkere med 5 til 20 løyver til hver, og dermed ekskludere andre kvalifiserte søkere som ønsker løyve.

Byrådet vurderer at prosjektet kun kan gjennomføres ved lovendring. Herunder vises det til at bystyret i høringsuttalelsen til Samferdselsdepartementet vedrørende endringer i yrkestransportloven ber om at departementet gir en slik hjemmel. Vedtakspunktet anses følgelig utkivert, men byrådet vil på eget initiativ følge det opp i den videre dialogen med Samferdselsdepartementet.

Vedtaks punkt 2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnende kontroller.

Byrådet viser til at vedtaks punkt 2.13 delvis gjennomføres i dag, men løyvemyndigheten har ikke hjemmel til å utøve kontrollmyndighet alene. Det vises til løyvemyndighetens brev av 15.12.2010 vedrørende søknad om fullmakt til å føre kontroll etter yrkestransportloven § 38. Departementet viser i brev av 02.02.2011 til at løyvemyndigheten kan delta i kontroller som politiet og Statens vegvesen foretar. Dette gjør løyvemyndigheten allerede, men slike kontroller foretas svært sjeldent.

Byrådet understreker at det i Samferdselsdepartementets høringsnotat vedrørende endringer i yrkestransportloven er foreslått at departementet gis myndighet til å fastsette nærmere vilkår for utføring av kontroll utøvd av andre enn politiet eller Statens vegvesen. Bakgrunnen for forslaget er i følge Samferdselsdepartementet at løyvemyndighetene kan ha behov for mer aktivt å kunne kontrollere om løyvehaverne følger gjeldende regler, og det vises til Oslo kommunes ønske om kontrollmyndighet. Dette kan åpne for at departementet vil la løyvemyndigheten utføre slik kontroll som Oslo kommune har foreslått.

Kontrollforum for drosjenæringen ble opprettet i 2009. Utgangspunktet var en rapport fra Justisdepartementet som anbefalte opprettelse av et kontrollforum med sikte på etablering av en kontrollordning for drosjenæringen tilsvarende det som i dag kalles restaurantkontroller. Representanter fra kontrollmyndigheter som politiet, Statens vegvesen, Justervesenet, NAV, Skatt Øst, kemnerkontoret og løyvemyndigheten er representert i forumet. Felleskontrollen som ble gjennomført den 06.12.2011 og den 07.12.2011 i Oslo, var bl.a. et samarbeid mellom aktørene i dette kontrollforumet. Byrådet vurderer at også Samferdselsdepartementet burde ha en representant i dette forumet. Næringsetaten har hatt sekretærfunksjonen i forumet i 2011, og Bymiljøetaten vil i henhold til ny myndighetsfordeling overta for Næringsetaten. Det er ikke avklart om sekretærfunksjonen også videreføres. Byrådet vil intensivere samarbeidet med andre kontrollmyndigheter og søke å få hjemmelsmessig forankring for en selvstendig kontrollmyndighet for løyvemyndigheten.

5. Byrådets vurdering av de mest sentrale spørsmålene og bestemmelsene i den forslåtte drosjeforskriften, samt kommentarer til vesentlige høringsuttalelser tilknyttet disse spørsmål

Innledningsvis skisseres noen grunnleggende betraktninger rundt den fremtidige behovsvurderingen av løyvetallet i Oslo kommune. Formelle krav til behovsprøving fremgår av yrkestransportloven § 9, jf. § 12 og yrkestransportforskriften § 37 som forutsetter at drosjeløyver skal behovsprøves av fylkeskommunen som løyvemyndighet. Byrådet er delegert myndighet til å fastsette løyvetallet i Oslo kommune jf. bystyrets vedtak 43/09 vedtaks punkt 3, jf. yrkestransportforskriften § 37. Myndigheten er ikke videredelegert.

Basert på resultatet av behovsvurderingen skal eventuelt ledige løyver kunngjøres jf. yrkestransportforskriften § 37 siste ledd og tildeling skal skje etter fremgangsmåten i §§ 43 og 44. Det er først etter resultatet av behovsprøvingen at nye løyver kan opprettes eller løyvetallet justeres opp eller ned.

Byrådet vil som ledd i implementeringen av drosjeforskriften gjennomføre årlige behovsprøvinger av drosjemarkedet jf. 'Byrådets forslag til budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015' s. 11. Byrådet vil vurdere denne opp mot løyvemyndighetens egne faglige

analyse basert på innsamlet statistikk og økonomiske opplysninger jf. drosjeforskriften. Den årlige analysen skal være basert på faste parametere hvor løyvetaillet blant annet vurderes i forhold til det totale kollektivtilbudet i Oslo kommune, løyvetaillet i Akershus, publikumsundersøkelse, næringens tilbakemelding etc. I tillegg skal Bymiljøetaten, som fagmyndighet, gi sin faglige tilrådning om løyvetaillet. Byrådet vil deretter avgjøre om løyvetaillet skal opprettholdes, oppjusteres eller nedjusteres.

Ledige og/eller nyopprettede løyver vil lyses ut og normalt tildeles på nyåret. For å forenkle søknadsprosessen vil det være én ansiennitetsliste som oppdateres årlig. Det er dog kun de som søker konkret på utlyste løyver som vil få behandlet søknaden med et avslag eller tilbud om løyve. Løyvesøkere kan søke seg fritt til hvilken sentral de ønsker, med unntak av foreslått tak på maksimalt tilknyttede løyver til en sentral, jf. byrådets forslag i *drosjeforskriften* § 5.

Forskrift eller reglement og forholdet til annet lov- og forskriftsverk

Opprinnelig utkast til drosjeforskrift ble sendt på høring med høringsfrist den 15.10.2010. Samferdselsdepartementet ba om utsatt høringsfrist. Det ble avholdt drøftingsmøter med Samferdselsdepartementet og med bakgrunn i disse ble det oversendt et revidert utkast av drosjeforskriften til departementet. Dette utkastet inneholdt 32 paragrafer mot de opprinnelig foreslåtte 45. I all hovedsak skyldes dette at kapittelet om sjåførens plikter blir foreslått regulert gjennom løyvehaver. Løyvemyndigheten har hjemmel til å sanksjonere mot en løyvehaver, men ikke direkte mot løyvehavers sjåfør. Sjåføren er ansatt av løyvehaver og løyvehaver kan således holdes ansvarlig for sin sjåførs manglende etterlevelse av regelverket. Det ble videre foreslått å tydeliggjøre sentralens ansvar for tilknyttede løyvehavere, med sjåfører, ved at sentralen i sine vedtekter kan regulere mindre sanksjoner som bøtelegging eller utestenging fra turtildeling. Kommunen mottok til sammen i overkant av 48 høringssvar, herunder Samferdselsdepartementets høringssvar av 02.02.2011 (vedlegg 3).

Samferdselsdepartementet har i sitt høringssvar reist spørsmål om hva som er den rette betegnelsen på det foreslåtte regelverket for drosjenæringen. Departementet viser til at yrkestransportloven gir løyvemyndigheten hjemmel til å gi "regler" for drosjenæringen, og at dette står i motsetning til de bestemmelsene som uttrykkelig gir departementet hjemmel til å gi utfyllende forskrifter. De viser videre til at den foreslåtte forskriften er ment å erstatte et regelverk som er betegnet "reglement". Endelig skriver departementet at dersom det foreslåtte regelverket skulle kunne kalles en forskrift bør det betegnes "lokal forskrift".

Byrådet har vurdert spørsmålet og kommet til at det foreslåtte regelverket etter sitt innhold og navn allerede er definert som en kommunal forskrift. Det vises til at yrkestransportloven § 9 tredje ledd og yrkestransportforskriften § 46 siste ledd gir løyvemyndigheten anledning til å fastsette nærmere regler for drosjevirkomheten i løyvedistriktet. Slike regler kan gjøres gjeldende overfor drosjesentraler og løyvehavere innen løyvedistriktet. Det følger av forvaltningsloven § 2 bokstav c) at "vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til et ubestemt antall eller en ubestemt krets av personer" skal defineres som forskrift. En forskrift skal vedtas etter reglene i forvaltningsloven kapittel syv.

Departementet har i samtale presisert sine synspunkter i første høringsuttalelse og byrådet har vurdert at det er mer hensiktsmessig og oversiktlig at drosjeforskriften ikke kompliseres med henvisninger til annen lovgivning. I siste utkast til drosjeforskrift har byrådet tatt hensyn til dette og i tillegg tydeliggjort løyvehavers ansvar for drosje i drift og ansatte sjåfører. Byrådet håper på sikt at Samferdselsdepartementet gir løyvemyndigheten

hjemmel til å kunne kontrollere drosjesjåførene direkte og at klager på drosjesjåfører vil kunne vektlegges ved senere søknad om drosjeløyve.

Løyvemyndigheten utferdiger i disse dager en veileder som er ment som en hjelp for drosjenæringen i Oslo kommune. Formålet med veilederen er å gi aktørene; drosjesentral, løyvehaver og sjåfør, en oversikt over sentrale regler for drosjenæringen. Byrådet viser til at løyvemyndigheten vil vurdere kurs i det som omfattes av veilederen.

I sakens vedtakspunkt 3 foreslår byrådet å oppheve følgende forskrifter ved ikrafttredelsen av ny drosjeforskrift: Drosjereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde, Reglement for overgang mellom drosjesentraler i Oslo kommune og Kjørereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde. Reglementenes innhold dekkes av forslaget til ny drosjeforskrift og blir således overflødige. Det er derfor naturlig å oppheve disse. Drosjereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde og Kjørereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde foreslås kun opphevet for Oslo løyvedistriktets vedkommende, og fortsetter således å gjelde for Akershus løyvedistrikt.

Byrådet vil nedenfor gjennomgå forslagene til de enkelte bestemmelser i drosjeforskriften, og herunder påpeke de mest sentrale endringene etter siste høringsomgang (se vedlegg 9-11).

§ 1 Formål

Nytt fra tidligere forslag i byrådssak 92/11 er at det er lagt til en ny *siste setning*: "Forskriften skal legge til rette for en miljøvennlig drosjenæring."

Byrådet anbefaler at forslaget til § 1 vedtas.

§ 2 Virkeområde

Flere høringsinstanser kommenterer kommunens samarbeid med Akershus fylkeskommune. Byrådet understreker at selv om de tidligere felles reglementene for Oslo og Akershus oppheves, vil avtalen om felles løyvedistrikt bestå. Byrådet anser det ikke som problematisk at løyvemyndighetene har ulike regelverk, noe som også støttes av Akershus fylkeskommune. Det er vesensforskjeller mellom de to distriktene, noe som har fordret et mer omfattende regelverk i Oslo kommune. Forskriften omhandler opprettelse og drift av løyver og sentraler, og byrådet mener det ikke foreligger noen større problemer med ulike regelverk.

I arbeidsmøtet mellom løyvemyndighet og næringen den 08.08.2012, hevdet flere representanter fra næringen at ulike regelverk i det felles kjøreområdet innebar en konkurranseulempe for løyvehavere og sentraler i Oslo. Byrådet mener dette ikke er et tilstrekkelig argument for å la være å vedta egen drosjeforskrift for Oslo kommune. Drosjenæringen i Oslo er særegen på mange måter, og det har erfaringsmessig vist seg et behov for flere og strengere regler, blant annet foranlediget av drosjesvindelsaken på 2000-tallet. Byrådet viser også til at selv om drosjene i Oslo og Akershus har felles kjøreområde har de samtidig en stasjoneringsplikt til sitt stasjoneringssted jf. yrkestransportforskriften § 47. Det vises for øvrig til omtalen av forholdet til Akershus under pkt. 2.2 ovenfor, og til at Akershus har uttalt at de i utarbeidelsen av sitt eget reglement vil søke å etablere tilsvarende regler for sitt løyvedistrikt der de finner det hensiktsmessig. Helt synonyme vil regelverkene sannsynligvis ikke bli, da det som nevnt gjør seg gjeldende ulike problemstillinger i de to løyvedistriktene.

Under arbeidsmøtet med næringen ble det også påpekt at det er problematisk at ansiennitetsberegningen gjelder i begge løyvedistrikter. Byrådet bemerker til dette at løyvemyndigheten sammen med Akershus fylkeskommune har igangsatt en dialog med Samferdselsdepartementet vedrørende denne problematikken, og at denne er uavhengig av drosjeforskriften som sådan.

Byrådet anbefaler etter dette at forslaget til § 2 vedtas.

§ 3 Definisjoner

I § 3 defineres enkelte begreper som er anvendt i forskriften.

For å tydeliggjøre forskjellen mellom løyvemyndighet og løyvedistrikt vises det i *punkt 2* til avtalen mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om utvidelse av løyvedistriktet.

Byrådet foreslår at det i *punkt 7* presiseres at det med løyve også skal forstås reserveløyve. Flere høringsinstanser har kommentert at reserveløyvene ikke bør likestilles med de ordinære løyvene, blant annet fordi de kan kjøre mindre enn 40 % av tiden sammenlignet med de ordinære løyvene. En høringsinstans mener også at kommunen bør endre de maksimale kjøretidene for reserveløyvene.

Byrådet bemerker til dette at det følger av bystyrets vedtak 43/09 vedtakspunkt 2.7, at resterende reserveløyver skal inndras. Kommunen har utredet lovligheten av tilbaketrekning av reserveløyvene og det er konkludert med at kommunen ikke har hjemmel til å inndra de resterende. Reduksjonen av antall reservedrosjeløyver må i stedet skje ved naturlig avgang, frivillig tilbakelevering eller tilbakekall på samme vilkår som ordinære løyver. Byrådet står fast ved å likestille reserveløyvene med ordinære løyver i forskriften, slik de også er etter yrkestransportlovgivningen. Reserveløyvene er i en utfasingsprosess og det anses ikke å få vesentlig betydning for sentralene at disse likestilles med de ordinære løyvene. Bestemmelsen innebærer at reservedrosjeløyvene vil telles med i antallet løyver tilknyttet en sentral jf. *forskriftens § 5*. I forskriftens øvrige bestemmelser er henvisninger til at reservedrosjeløyver skal regnes med i det totale løyvetaillet tatt ut da § 3 gjelder for alle forskriftens bestemmelser.

En høringsinstans har kommentert at *punkt 8* også må inkludere reservedrosjeløyvene og at ordlyden endres til: "Med erstatningsbil skal forstås bil som benyttes når ordinær eller reservedrosjen er ute av drift som følge av skade eller reparasjon jmf. Yrkestransportloven § 48 andre ledd." Byrådet bemerker til dette at de ordinære drosjeløyvene gir innehaveren en ubegrenset rett og plikt til å drive drosjetransport, mens reserveløyvene er ment som reservebiler ved trafikktopper for å sikre et forsvarlig drosjetilbud i disse periodene. Reserveløyvene har således ikke samme funksjon som det ordinære løyvet, og det forringer ikke et forsvarlig drosjetilbud at en reservedrosje er ute av drift for en periode grunnet skade eller reparasjon. Hensikten med å tillate reservebil dersom den ordinære drosjen er ute av drift, er nettopp den rett og plikt som påhviler løyvehaver til å drive drosjetransport. Løyvehaver kan fortsatt oppfylle denne med sin ordinære drosje og eventuelle andre reservedrosjer. Byrådet foreslår derfor ikke å endre ordlyden i *punkt 8*.

Byrådet presiserer at ordlyden "biltimer" i *punkt 9* er ment å dekke den tiden drosjen er opptatt med kjøreoppdrag eller ledig for kjøreoppdrag. Byrådet ser ingen grunn til at biltimer også skal regnes av den tiden taksameteret er avmeldt eller i pause, slik det er foreslått i tidligere høringsvar.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 3 vedtas.

§ 4 Vilkår for å kunne drive drosjesentral

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

Innledningsvis i *første ledd* presiseres det at det er opp til løyvemyndighetens frie skjønn å opprette drosjesentraler i Oslo kommune, ved at løyvemyndigheten "kan" gi slik godkjenning.

Av *første ledd punkt 1* følger det at en drosjesentral må godkjennes av løyvemyndigheten, samt at drosjesentralgodkjenninger må fornyes hvert femte år. Byrådet understreker herunder at en sentral til enhver tid må oppfylle vilkårene for å drive drosjesentral, og at løyvemyndigheten når som helst kan kreve dokumentert at vilkårene er oppfylt. Et krav om fornyet godkjenning hvert femte år systematiserer denne kontrollen, idet sentralen da plikter å dokumentere at alle vilkårene fortsatt er oppfylt. Dersom sentralen oppfyller vilkårene er det også forutsatt at ny sentralgodkjenning gis for 5 nye år.

Flere høringsinstanser har kommentert kravet om fornyet sentralgodkjenning, og dette var et særlig diskusjonstema på arbeidsmøtet med drosjenæringen. De eksisterende sentralene har gitt uttrykk for at kommunen med denne bestemmelsen tidsbegrenser en ikke-tidsbegrenset konsesjon, og at kommunen ikke har hjemmel til dette. Til dette vil byrådet understreke at enhver drosjesentral plikter å rette seg etter gjeldende regelverk. Det gjelder for alle konsesjonshavere at de ikke kan anses beskyttet mot nye regler. Dette er slått fast både i teori og rettspraksis. Det følger også av yrkestransportforskriften § 46 syvende ledd at løyvemyndigheten kan fastsette nærmere regler for drosjevirksomheten i løyvedistriktet, og at disse i detalj kan foreskrive hvordan virksomheten skal utøves, herunder løyvehaver og drosjeførers plikter overfor publikum, drosjesentral mv. Det er særlig sentralgodkjenningens tidsbegrensning som har skapt diskusjon i næringen. Herunder må byrådet få understreke at det ligger en forutsetning om at sentralen skal få ny godkjenning dersom den fortsatt oppfyller forskriftens vilkår. Den femårige godkjenning er som nevnt ment som en systematisering av kontrollen med drosjesentralene, som uansett plikter å oppfylle forskriftens vilkår til enhver tid. Det anses således som lite inngripende for de eksisterende sentralene at de hvert femte år må søke ny sentralgodkjenning og således vise at de fortsatt oppfyller vilkårene for å inneha konsesjonen.

En høringsinstans foreslår at det legges til et punkt om hva slags driftformer som tillates for sentraler. Herunder foreslås det å likestille AS og SA, men at enkeltmannsforetak ikke tillates å få sentralgodkjenning. Byrådet viser til at det tidligere har vært foreslått et krav om at en drosjesentral skal være organisert som et aksjeselskap i henhold til reglene i aksjeloven. Hovedhensikten med å kreve denne organisasjonsformen var at aksjeselskap hadde absolutte krav til revisjon og regnskapsførsel etter revisjons- og regnskapsloven. Den 01.05.2011 ble imidlertid revisjons- og regnskapsloven endret slik at revisjonsplikten for aksjeselskaper oppheves når årlig driftsinntekt er mindre enn fem millioner kroner, selskapets balansesum er mindre enn 20 millioner kroner og gjennomsnittlig antall ansatte ikke overstiger ti årsverk. Dette vil omfatte de fleste drosjesentraler. Byrådet vurderer at med lovendringen er hovedhensynet bak aksjeselskapsformen falt bort, og kravet til selskapsform for sentraler utgår følgelig. Det anses etter dette ikke nødvendig å begrense hvilke driftsformer som tillates.

En høringsinstans har kommentert at bestemmelsens *punkt 2* om at virksomheten må ha drift av drosjesentral som sitt eneste formål og virkeområde, ikke harmonerer med bestyrerordningen som er foreslått i § 9. Byrådet påpeker at hensikten med drosjeforskriften blant annet er å gjøre drosjenæringen mer transparent og etterprøvbart, og kravet i *punkt 2* er et virkemiddel herunder. Videre følger det av yrkestransportforskriften

§ 51 at en drosjesentral kan bestyre løyver i inntil tre år dersom løyvehaver midlertidig er ute av stand til å drifte virksomheten. Det kan således ikke anses uforenelig med drift av drosjesentral å bestyre ett eller flere løyver, all den tid dette er hjemlet i yrkestransportforskriften. Byrådet viser for øvrig til den mer utførlige drøftelsen av bestyrerordningen under § 9.

I bestemmelsens *punkt 6* foreslås det at drosjesentralen skal ha døgnåpen telefon for bestilling av drosje og andre henvendelser fra publikum mv. Bakgrunnen for dette er viktigheten av at det til enhver tid er mulig å kontakte sentralen. En kunde som har glemt igjen eiendeler i en drosje bør kunne kontakte sentralen for å få hjelp til å spore opp bilen og det gjenglemte. Tilsvarende for kunder som vil påklage forhold i forbindelse med en drosjetur. Byrådet anser dette kravet som tilstrekkelig for å dekke behovet, og anser det ikke som nødvendig å kreve for eksempel døgnåpen sentralborttjeneste fra fast svarsted.

I *punkt 7* foreslås det å kreve døgntkontinuerlig beredskap for drosjesentralene.

I tidligere høringsinnspill ble det foreslått at det i § 4 også stilles krav til helhetlig profilering av sentralens biler, samt et punkt som omhandler sentralens plikt til rapportering av biltimer etc. Byrådet mener dette ikke bør anses som grunnkrav til en drosjesentral, men heller som plikter en sentral er pålagt som ledd i driften av sentralen, jf. § 9 *sjette ledd* og § 15.

Byrådet har lagt til et nytt *punkt 8* i bestemmelsen om at drosjesentralen skal oppfylle løyvemyndighetens miljøkrav. Flere høringsinstanser mener Oslo kommune ikke har hjemmel til å innføre et slikt krav. En høringsinstans påpeker at de ikke vil akseptere kravet som et virkemiddel for et bestemt politisk syn. Statens vegvesen Vegdirektoratet gir uttrykk for at bestemmelsen er for generell ettersom den ikke setter begrensninger for de krav løyvemyndigheten kan stille, og understreker samtidig at kravene ikke må være uforholdsmessige eller urimelig. Videre påpekes viktigheten av å opprettholde konkurransen også for de uten gode økonomiske forutsetninger og ressurser, og at miljøkravene derfor bør være teknologinøytrale. Samferdselsdepartementet stiller også i sin høringsuttalelse spørsmål ved om løyvemyndigheten har hjemmel til å bestemme hvilke kjøretøy den enkelte løyvehaver vil benytte som drosje, så lenge kjøretøyet oppfyller utslippskravene i kjøretøyforskriften.

Når det gjelder hjemmelsgrunnlaget for å innføre miljøkrav viser byrådet til punkt 2.5 over. Videre understrekes det at miljøkrav i drosjenæringen har vært etterlyst av bystyret og øvrige politikere i Oslo kommune. Byrådet har ikke på nåværende tidspunkt fastsatt de endelige miljøkravene og understreker at det er viktig med et helhetlig og grundig arbeid i tilknytning til disse kravene og innfasingen av dem. Byrådet trenger derfor noe lengre tid til å utarbeide både de konkrete miljøkravene og en plan for innfasing, som vil føyes til forskriften gjennom en endringssak på et senere tidspunkt. Byrådet understreker at det på nåværende tidspunkt er viktigere at forskriften for øvrig trer i kraft enn at man skal avvente et potensielt tidkrevende arbeid med de konkrete miljøkrav. I arbeidet med de konkrete miljøkravene og innfasingen av disse, legger byrådet opp til et samarbeid med drosjenæringen. Videre er det ved fastsettelsen av de konkrete krav en selvsagt forutsetning at de i minst mulig grad skal være uforholdsmessige og urimelige, og dette er også bakgrunnen for ønsket om et samarbeid med drosjenæringen på dette punkt. Når det gjelder hvilke faktiske krav som skal stilles vil dette som nevnt behandles i en egen sak, men byrådet understreker at det er naturlig at det i stor grad vil være snakk om teknologinøytrale krav, dvs. utslippskrav.

Samferdselsdepartementets kommentar om at miljøkravene ikke kan gå lengre enn utslippskravene i kjøretøyforskriften, kan ikke byrådet se at medfører riktighet.

Kjøretøysforskriften utelukker ikke at løyvemyndigheten i medhold av yrkestransportloven kan stille strengere miljøkrav.

Som følge av innføringen av miljøkrav har byrådet også innført en hjemmel som pålegger den enkelte løyvehaver å rette seg etter drosjesentralens krav til materiell, herunder miljøkrav jf. § 18 første ledd.

Byrådet anbefaler etter dette at forslaget til § 4 vedtas.

§ 5 Antall løyver tilknyttet en sentral

I § 5 er det foreslått å innføre et "tak" på hvor stor andel av det totale løyvetallet som kan være tilknyttet én enkelt sentral. Taket er foreslått satt til 50 %. Flere høringsinstanser har kommentert forslaget. Mange er positive, og anser et slikt "tak" som et viktig virkemiddel med sikte på å etablere reell konkurranse i næringen. Enkelte mener imidlertid at taket bør settes til 40 % for å unngå et duopol. Oslo Taxi går imot det foreslåtte taket da de mener det ikke vil bedre drosjetilbudet i Oslo.

Byrådet har vurdert at det bør settes et øvre tak på en sentrals størrelse og mener dette er et viktig virkemiddel med sikte på å legge til rette for konkurranse i næringen. Byrådet legger til grunn at kommunen har hjemmel til dette, og viser i den anledning til at tiltaket er anbefalt av Konkurransetilsynet, samt at slike tak allerede er innført i andre fylkeskommuner. Byrådet har kommet til at taket bør settes til 50 %. Hensikten med dette er å legge til rette for konkurranse mellom sentralene. Konkurranse mellom sentralene skal igjen legge til rette for at publikum gis et bedre drosjetilbud, herunder ved at sentralene gis et incitament til å konkurrere på pris og kvalitet. Et tak høyere enn 50 % vil med stor sikkerhet føre til at markedet domineres av én stor aktør. Dette vurderes å være uheldig i forhold til den konkurransen byrådet ønsker å legge til rette for.

Det understrekes at taket på 50 % ikke kan nås ved å tilbakekalle antall løyver som overstiger grensen, og at kravet kun innebærer at en sentral som har nådd taket ikke kan få flere løyvehavere tilsluttet seg, jf. § 5 tredje ledd. Taket må nås gjennom naturlig avgang eller ved en endring av løyvetallet, og at det kan følgelig ta noe tid før det er nådd. Det understrekes videre at taket skal regnes ut ifra det totale antall løyver i Oslo kommune, herunder medregnet reservedrosjeløyver. Det faktum at Oslo og Akershus har avtalt felles kjøreområde har ingen betydning i denne sammenheng. Flere høringsinstanser er uenig i at taket skal inkludere reserveløyver. Byrådet viser i denne forbindelse til drøftelsen under § 3.

Ved innføring av et øvre tak på tilknyttede løyvehavere mener byrådet det samtidig er hensiktsmessig å innføre en nedre grense. I tidligere høringsnotat har et slikt løyvegulv blitt avskjært med den begrunnelse at det ikke skal være løyvemyndighetens oppgave å følge med på om en sentral er i stand til å opprettholde løyvetallet eller ikke. Byrådet ser imidlertid at en mangel på løyvegulv vil kunne gi tilfeldige og lite hensiktsmessige utslag. Herunder vises det bl.a. til kravet i § 6 fjerde ledd om at sentralen innen ett år må ha minimum 50 løyvehavere tilknyttet seg. Dersom samme antall ikke samtidig settes som et løyvegulv vil hensikten bak et slikt krav, å sikre at sentralen har et reelt driftsgrunnlag, ikke ha noen virkning ut over årssdagen for sentralgodkjenningen. Byrådet mener derfor det er nødvendig med et løyvegulv som følges opp av løyvemyndigheten, og foreslår at det i bestemmelsen legges til et nytt femte ledd: "En drosjesentral kan ikke ha mindre enn 50 løyver tilknyttet seg."

Byrådet understreker at det er sentralens eget ansvar å sørge for å tiltrekke seg og holde på løyvehavere gjennom gode og attraktive vilkår. Dersom en sentral kommer under

minimumsantallet tilknyttede løyvehavere kan dette medføre tilbakekall av sentralgodkjenningen jf. § 17.

Tidligere inneholdt § 5 bestemmelser knyttet til forsøksordningen med flerbilseiere. Dette er tatt ut ettersom prosjektet ikke kan gjennomføres etter dagens regelverk jf. vedtakspunkt 2.12 over.

Byrådet anbefaler etter dette at forslaget til § 5 vedtas med nevnte endring.

§ 6 Opprettelse av drosjesentral

Bestemmelsene i § 6 omhandler dokumentasjonskrav og saksbehandling i forbindelse med søknad om opprettelse av ny drosjesentral. Høringsinstansene er generelt sett positive til at det stilles flere og strengere krav til drosjesentralene; enkelte anser likevel at bestemmelsen er for vidtrekkende og detaljerte.

I § 6 første ledd angis hvilken dokumentasjon som må vedlegges søknad om opprettelse av drosjesentral. Herunder er det fra tidligere forslag lagt til et nytt punkt 2 hvor det stilles krav om at søknad vedlegges firmaattest. Punkt 3 til punkt 8 er forskjøvet tilsvarende.

I tidligere høringsutkast var det etter § 6 et krav om at søknaden skulle vedlegges forretningsplan. Dette er tatt ut ettersom det vesentlige er at søknaden gir opplysninger og dokumentasjon om det finansielle grunnlaget for driften. Det er i stedet lagt inn et punkt 4 med følgende ordlyd: "Finansielt grunnlag for etablering og drift av sentralen".

I tidligere høringsrunder har en høringsinstans foreslått at det tilføyes et punkt med krav om at søknaden vedlegges opplysninger om sentralens profileringsprogram, samt et punkt med krav om at søknaden vedlegges sentralens reglement for garantier og leveringsbetingelser. Byrådet anser at det ikke bør stilles krav om opplysninger om logo og profileringsmateriell. Byrådet ser heller ikke grunn til at søknaden skal inneholde noe reglement for garantier og leveringsbetingelser, og viser til at dersom sentralen har regler om dette bør det inngå som del av sentralens vedtekter, jf. § 6 første ledd punkt 5.

Tidligere inneholdt § 6 et krav om tilsagn fra minst 21 løyvehavere som ville knytte seg til sentralen ved oppstart. Dette kravet er tatt ut av forskriften da byrådet anser at det ikke er praktisk gjennomførbart. Det kan eksempelvis vanskelig innvilges overgang til en sentral som ennå ikke er opprettet.

En høringsinstans mener at bestemmelsens *andre ledd* om hvilke personer som anses å ha vesentlig innflytelse på virksomheten bør strykes da den er for detaljert og vidtrekkende. Byrådet mener derimot at bestemmelsen er en viktig og nødvendig presisering, og vesentlig for formålet om en transparent og etterprøvbar drosjenæring. Det foreslås derfor at *andre ledd* opprettholdes.

I § 6 tredje ledd åpnes det for at løyvemyndigheten kan gi fortrinnsrett til søker med miljøkonsept ved godkjenning til opprettelse av ny drosjesentral. Hva som regnes som et miljøkonsept vil måtte vurderes konkret i det enkelte tilfellet, men flere føringer vil følge av byrådssaken om innfasing av miljøkrav i drosjenæringen. Byrådet viser for øvrig til Forbrukerombudets brev av 06.11.2009 vedrørende markedsføring av miljøfortrinn i taxibransjen og forholdet til markedsføringsloven (vedlegg 17).

Flere høringsinstanser mener kommunen ikke har hjemmel til å gi fortrinnsrett til søker med miljøkonsept jf. brev fra tidligere statsråd Liv Signe Navarsete av 03.11.2008, hvor hun blant annet uttaler at et ønske om at drosjevirkomheten skal drives med spesielle

kjøretøy ikke er et moment i behovsprøvingen, men at dette kan formuleres etter at det er fattet et saklig begrunnet vedtak om å utvide kapasiteten i drosjemarkedet. Byrådet understreker herunder at *tredje ledd* gjelder opprettelse av drosjesentraler, noe som ikke er behovsprøvd. I henhold til yrkestransportloven er det kun antall løyver som er behovsprøvd. I forhold til opprettelse av drosjesentraler står imidlertid byrådet fritt jf. yrkestransportloven § 9 tredje ledd og yrkestransportforskriften § 46. Byrådet anser derfor at kommunen kan gi fortrinnsrett til sentralsøker med miljøkonsept. Det vises herunder til pkt. 2.5 ovenfor hvor hjemmelsgrunnlaget for å stille miljøkrav til næringen drøftes. Det hevdes også at det taler mot regelen at kommunen ikke kan tildele en drosjesentral løyver utenom behovsprøving. Til dette bemerker byrådet at opprettelse av en drosjesentral ikke er avhengig av tilslutningsplikt av nye løyver. Nyopprettede sentraler må i utgangspunktet konkurrere om eksisterende løyvehavere, som står fritt til å søke overgang til ny sentral i henhold til reglene i forskriftens § 20.

Det følger av forskriftens § 6 siste ledd at godkjenning til å opprette drosjesentral faller bort dersom sentralen ikke er i drift innen ett år fra vedtakstidspunktet. Med "drift" menes at sentralen har åpnet sin virksomhet med å utføre kjøreoppdrag, den har etablert døgnåpen telefontjeneste, lagt ut prisinformasjon med mer på internett, mv. Videre foreslår byrådet at en drosjesentral innen denne tid må ha knyttet til seg minimum 50 løyvehavere. Dette anses kun som et minimum for å oppnå et hensiktsmessig driftsgrunnlag og det er formålstjenelig at sentralene knytter til seg flere løyvehavere enn dette. Tidligere høringsforslag inneholdt et krav på minimum 20 løyvehavere, men etter en fornyet gjennomgang har byrådet kommet til at det må kunne kreves minimum 50 tilknyttede løyvehavere for å ha et hensiktsmessig driftsgrunnlag. Herunder særlig med tanke på kontraktmarkedet. Kravet om minimum 50 løyvehavere er konstant jf. § 5 femte ledd.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 6 vedtas.

§ 7 Fornyelse av godkjenning som drosjesentral

I § 7 angis hvilken dokumentasjon som skal vedlegges søknad om fornyet godkjenning til drift av drosjesentral. Begrunnelsen for fornyet godkjenning følger av drøftelsen under § 4 ovenfor.

Nytt fra tidligere forslag er *punkt 6* om at søknaden om fornyet godkjenning skal inneholde oppdatert firmaattest.

Enkelte høringsinstanser har tidligere kommentert kravet i *punkt 2* om at søknaden skal inneholde en oversikt over sentralens tilknyttede løyvehavere og over utnyttelsesgraden av det enkelte løyvet (antall biltimer), og har foreslått ytterligere spesifisering av kravet. Byrådet anser at bestemmelsen ivaretar formålet, og anbefaler at *punkt 2* vedtas uendret.

I bestemmelsens *andre ledd* presiseres det at "Søknad om fornyelse av godkjenning som drosjesentral skal foreligge for løyvemyndigheten senest seks måneder før gjeldende godkjenning utløper."

Byrådet anbefaler at forslaget til § 7 vedtas.

§ 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 for øvrig.

Flere høringsinstanser stiller seg tvilende til om vedtekter er det beste virkemiddel som reguleringsmekanisme mellom løyvehaver og sentral. Dette fordi vedtekter i utgangspunktet skal regulere forholdet mellom et selskap og dets aksjonærer, og at et AS sine vedtekter derfor må oppfylle aksjelovens krav til vedtekter. Høringsinstansene mener den foreslåtte bestemmelse ikke samsvarer med aksjelovens krav. Byrådet bemerker til dette at sentralenes vedtekter ikke har som hovedoppgave å regulere forholdet mellom selskapet og aksjonærene men mellom sentralen og dets løyvehavere. Vedtektene anses i så måte å være formålstjenelige for dette.

Oslo Taxi kommenterer at § 8 er for detaljert, og viser herunder til at de er drevet av et samvirkeforetak og at det bør være tilstrekkelig at sentralens virksomhetsregler er vedtatt av generalforsamlingen og referert til i vedtektene. Byrådet viser igjen til at vedtektene skal regulere forholdet mellom sentral og løyvehaver og at de bestemmelser som følger av § 8 anses som nødvendige minimumskrav i så måte. Videre vises det til at dersom sentralen har virksomhetsregler som angir plikter og rettigheter for sentralens tilknyttede løyvehavere, skal disse fremgå av vedtektene jf. *punkt 2*. Heretter må følgelig de rettigheter og plikter som gjelder i forholdet mellom sentral og løyvehaver/sjåfør fremgå av vedtektene for at de skal kunne påberopes av partene, og for at løyvemyndigheten skal kunne vurdere anførselene.

Videre følger det av *punkt 3* at vedtektene skal inneholde: "Tidspunkt for innbetaling av sentralavgift, regler for justering av sentralavgiften og beregningsmodell for sentralavgiften. Skal løyvehavere betale innskudd eller depositum må dette fremgå av vedtektene."

I henhold til § 8 *punkt 5* skal vedtektene inneholde regler om sentralens sanksjoner overfor løyvehaver som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten. De sanksjonene sentralen har til rådighet er for det første midlertidig utestengning fra sentralens formidlingssystem. Denne sanksjonen kan være aktuell dersom det er løyvehaver selv som er ansvarlig for regelbruddet. Midlertidig utestengning betyr ikke at løyvet settes ut av drift, det betyr kun at drosjen ikke mottar oppdrag fra sentralen. For det andre kan sentralen midlertidig sperre ID-kortet til en sjåfør. Dette skal i så fall umiddelbart meldes til ansvarlig løyvehaver samt til løyvemyndigheten, jf. § 13 *sjette ledd* og § 15 *femte ledd*. For det tredje kan sentralen ilegge gebyr. Denne sanksjonen kan imidlertid kun benyttes når det er snakk om brudd på sentralens egne vedtekter og hvor bøteleggelse er klart hjemlet i disse. Uansett valg av sanksjonsform, skal sentralen umiddelbart melde alle ilagte sanksjoner til løyvemyndigheten, jf. § 15 *femte ledd*.

I tidligere høringsrunder fremkom det kommentarer om at det i bestemmelsens *punkt 5* burde stilles mer spesifiserte krav til sentralens sanksjoner, bl.a. for å sørge for en noenlunde ensartet sanksjonspraksis de ulike sentralene imellom. Byrådet ser ikke grunn til å regulere dette ytterligere på nåværende tidspunkt, og viser til redegjørelsen for aktuelle sanksjoner ovenfor.

Byrådet understreker at sentralen bare kan sanksjonere overfor løyvehaverne, også hvis det er løyvehaverens sjåfør som har brutt reglene mv., og at det er løyvehavernes ansvar å eventuelt sanksjonere overfor sine ansatte sjåførere.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 8 vedtas uendret.

§ 9 Drosjesentralens plikter med hensyn til drift av drosjesentralen

§ 9 omhandler drosjesentralens plikter knyttet til drift av sentralen.

I *første ledd* presiseres det at sentralene plikter å ta imot løyvehavere som har fått godkjenning av løyvemyndigheten til å knytte seg til sentralen. Det vises herunder til brev fra Samferdselsdepartementet av 06.05.2004 hvor departementet slår fast at sentralene har plikt til å ta imot de løyvehaverne som får tilknytning til sentralen av løyvemyndigheten. Denne plikten innebærer også at en sentral ikke kan stille vilkår eller lignende med den hensikt å stenge en løyvehaver ute. Det legges imidlertid opp til at løyvehaver plikter å rette seg etter sentralens vedtekter og interne reglement jf. § 18 *første ledd*, samt at sentralen kan sanksjonere mot løyvehavere som ikke oppfyller kravene jf. § 21 *første ledd*. Byrådet anser følgelig at sentralene har tilstrekkelig mulighet til å sørge for at sentralens standarder og kompetansekrav er oppfylt, selv om de ikke har rett til å avvise den aktuelle løyvehaver. Hvilke sanksjoner sentralen vil gi regulerer de selv jf. forskriftens § 8 punkt 5.

Etter *tredje ledd* kan drosjesentralen pålegge tilknyttede løyvehavere pliktkjøring dersom det er nødvendig. Byrådet ser ikke grunn til at sentralene skal ha en *plikt* til å pålegge sine løyvehavere pliktkjøring, og mener at dette må være opp til sentralen selv å avgjøre.

Flere høringsinstanser har kommentert at det i *femte ledd* om erstatningsbil også må inkluderes tilfeller der drosjen er ute av drift som følge av annet teknisk vedlikehold. Det foreslås derfor følgende ordlyd: "Drosjesentralen plikter å påse at godkjent erstatningsbil benyttes når drosjen er ute av funksjon på grunn av reparasjon eller annet teknisk vedlikehold." Byrådet ser at det kan være behov for erstatningsbil også ved annet teknisk vedlikehold, slik som rens og vask av bil, men ser samtidig at det i slike tilfeller er snakk om vedlikehold av svært tidsbegrenset art. Det er ikke slike tilfeller erstatningsbilene er ment å dekke, men heller de tilfeller hvor løyvehavers drosje vil være ute av drift i en lengre periode. Byrådet foreslår derfor følgende ordlyd: "Drosjesentralen plikter å påse at godkjent erstatningsbil kun benyttes når den ordinære drosjen er ute av funksjon grunnet reparasjon eller annet langvarig teknisk vedlikehold." Med langvarig siktes det herunder til teknisk vedlikehold som overstiger en dag.

Når det gjelder *sjetten ledd* og kravet om profileringsmateriell har flere høringsinstanser kommentert at det bør stilles strengere krav. ByTaxi foreslår at minimumsprofilering av logo/navn og telefonnummer skal være på bilens fire sidedører. Akershus fylkeskommune mener det av konkurransemessige hensyn bør stilles krav om tydelig og godt synlig profilering av drosjene, og at det ikke bør være tilstrekkelig at sentralens logo kun står på taklampen. Byrådet støtter forslagene, men understreker samtidig at krav til logo og profilering ikke kan eller bør reguleres uttømmende i forskriften. Blant annet må eventuelle plagiater av logo mv. løses av andre regler enn yrkestransportlovgivningen. Byrådet foreslår etter dette at *sjetten ledd* gis følgende ordlyd: "Drosjesentralen skal utarbeide logo og annet materiell for identifisering av sentralen. Minimumsprofilering av drosjebilene skal være godt synlig logo/navn og telefonnummer på bilens sidedører." Dette innebærer at logo/navn og telefonnummer må være av en viss størrelse. Det følger også av ordlyden "bilens sidedører" at hver dør skal være dekket av logo/navn og telefonnummer, enten som en del av en større logo over begge sidedører eller med en egen logo.

Av *syvende ledd* følger det at drosjesentralen skal bestyre et løyve dersom løyvehaver blir midlertidig ute av stand til selv å drifte dette, og løyvemyndigheten samtykker. Flere høringsinstanser kommenterer at drosjesentralene ikke har mulighet eller kompetanse til å bestyre løyver, og ønsker at dagens ordning hvor andre løyvehavere bestyrer løyvene videreføres. Herunder foreslår Norges Taxiforbund at sentralen kan ha ansvaret men foreslå løyvehavere som underbestyrere. Høringsinstansene understreker at det ikke er ønskelig med en dobbeltrolle som både løyvehaver og sentral.

Byrådet viser herunder til at bestemmelsen er et resultat av bystyrets vedtak om å avvikle bestyrerordningen jf. bystyrets sak 43/09 vedtakspunkt 2.16. Det vises til omtalen av dette under punkt 3 vedtakspunkt 2.16 ovenfor. Bestyrerordningen er et tiltak for løyvehavere som midlertidig vil være ute av stand til selv å lede og drive sin virksomhet jf. yrkestransportforskriften § 51 andre ledd. Dersom en løyvehaver ikke er i stand til lenger å drive sitt løyve plikter han å levere dette inn. Hovedregelen etter yrkestransportloven § 51 andre ledd er at drosjesentralen i slike tilfeller bestyrer løyvehavers løyve. Andre bestyrerordninger kan godkjennes dersom det ikke er drosjesentral i distriktet eller løyvemyndigheten av andre grunner finner det hensiktsmessig. Løyvemyndigheten mener det ikke lenger er hensiktsmessig med dagens bestyrerordning da den har hatt utilsiktede konsekvenser, blant annet skatteunndragelser. Byrådet vurderer imidlertid at det fortsatt er behov for bestyring av løyver i perioder der løyvehaver selv er midlertidig ute av stand til å drifte sitt løyve. Byrådet vil derfor gå tilbake til lovens hovedregel om at løyver skal bestyres av sentralene. Regelen gjelder tilsvarende for "etterlatte-løyver" etter yrkestransportforskriften § 15 jf. § 51 tredje ledd. Byrådsavdelingen anbefaler derfor at sentralen etter løyvemyndighetens godkjenning skal overta driften av løyvet i den aktuelle periode. Videre understrekes det at bestyrerordningen blant annet er ment å ivareta løyvehavers ansatte og at det er disse som i praksis skal forestå driften av løyvet i form av kjøring, inntil løyvehaver igjen er i stand til å drive sitt løyve selv. Sentralens rolle er således begrenset til den øvrige drift. Byrådet kan ikke se at dette skal være uforenelig med drift av drosjesentral, all den tid det er lovens hovedregel.

Tidligere inneholdt *syvende ledd* en regel om at drosjesentralen ved bestyring av løyver også måtte stille garanti. Det følger imidlertid av yrkestransportforskriften § 51 andre ledd at dette kravet kun stilles dersom bestyrer ikke er en drosjesentral. Hensikten bak kravet om garanti er å gi løyvemyndigheten en forsikring om at løyvehaver har tilstrekkelig med midler til å drifte løyvet og eventuelle uforutsette utgifter. En sentral forutsettes uansett å besitte slike midler, og hensikten bak kravet anses følgelig bortfalt i de tilfeller hvor en sentral bestyrer løyver. Kravet til garanti er derfor foreslått tatt ut av forskriften.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 9 vedtas med ovennevnte endringer.

§ 10 Drosjesentralens ansvar for prisinformasjon

Forskriftens § 10 omhandler drosjesentralens plikter knyttet til prisinformasjon, herunder plassering, utseende og innhold.

I det tidligere forskriftsforslag som ble fremmet for bystyret var bestemmelsen om drosjesentralens plikter mht prisinformasjon tatt ut, da man mente at dette var tilstrekkelig ivare tatt ved andre regelverk. Selv om prisopplysning delvis reguleres av annen lovgivning har det erfaringsmessig vist seg å være flere gråsoner og mangler i lovgivningen på dette punkt. Byrådet har derfor valgt å ta bestemmelsen inn igjen ettersom det er viktig å tydeliggjøre drosjesentralens plikter i forhold til prisopplysning, for på den måten å skape en mer prisgjennomsiktig tjeneste for publikum.

I tidligere høringsutkast ble drosjesentralene pålagt å utarbeide takstreglement som oppfyller kravene i forskrift av 30.09.2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn. Dette innebærer innføring av såkalt parallelltakst i drosjenæringen. Bestemmelsen er imidlertid tatt ut av forskriften da drosjesentralens plikter med henhold til takstreglement henviser til annen lovgivning. Paragrafoverskriften er følgelig også endret til "Drosjesentralens ansvar for prisinformasjon".

I § 10 første ledd foreslår byrådet å pålegge sentralene å sørge for prisinformasjon, herunder at kravene i prisopplysningsforskriften følges, at prisinformasjonen er godt synlig på sentralenes drosjer og at prisinformasjon er tilgjengelig på internett. Med godt synlig prisinformasjon menes godt synlig både fra bilens utside, forsete og baksete. Byrådet presiserer at det følger av prisopplysningsforskriftens regler at sentralen ikke kan ta betalt for pristillegg det ikke er opplyst om på forhånd. Videre foreslås det at sentralene plikter å offentliggjøre prisinformasjonen i et åpent digitalt format. Med dette menes at informasjonen gjøres tilgjengelig på en slik måte at den enkelt kan kopieres og anvendes av andre, eksempelvis i prissammenligning.

I andre ledd er det gitt krav om prisinformasjon på drosjeholdeplasser. Samferdselsdepartementet har vedtatt at det er anledning til å henge pristavler på drosjeskiltene, og Vegdirektoratet har gitt retningslinjer for hvordan disse skiltene skal utformes. I brev fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet, av 09.11.2009 (vedlegg 20) informeres det om bestemmelser for prisoppslag på drosjeholdeplasser. Oppslagene kan plasseres på samme stolpe som skilt 514 "Holdeplass for drosje", de skal settes opp parallelt med kjøreretningen og skiltene kan ha en maksimal bredde på 40 cm. Innenfor denne bredden kan det plasseres oppslagstavler for inntil to drosjeselskaper. Oppslagene for de enkelte drosjeselskapene skal ha en ensartet utforming og skal inneholde angivelse av navn, logo, telefonnummer, og prisinformasjon. Oppslagene bør ikke plasseres lavere enn 1 meter over bakken.

Flere høringsinstanser stiller spørsmål ved at det kun skal plasseres informasjonstavler for inntil to drosjesentraler når det per i dag er til sammen seks drosjesentraler i Oslo. Byrådet bemerker til dette at det ikke er gitt begrensninger i hvor mange pristavler som kan henges på hver stolpe, men at det kun kan være to drosjeselskaper i hver pristavle. Ettersom det er seks drosjesentraler i Oslo vil det således måtte henges tre pristavler på samme stolpe som skilt 514 "Holdeplass for drosje". Det er også kommentert at Akershusentralene må inkluderes ettersom mange Akershusdrosjer står på holdeplass i Oslo. Byrådet vil herunder bemerke at det ikke er kapasitet til dette slik dagens utforming av drosjeholdeplassene er, og at det uansett må anses som en konkurransefordel for de sentralene som har sine priser tilgjengelig på holdeplass.

I § 10 tredje ledd angis minimumskrav til prisinformasjonens innhold. I høringsutkastet var det presisert at prisinformasjonen skulle inneholde opplysninger om alle sentralens fastpriser, både for bestemte strekninger og for avgrensede områder. ByTaxi kommenterer at kravet om opplysning av fastpris for bestemte strekninger på holdeplass er meningsløst når mange sentraler tilbyr svært mange fastpriser til ulike destinasjoner. Byrådet er enig i at det vil bli for omfattende å inkludere fastpriser på holdeplass, og mener det er tilstrekkelig at slik informasjon er tilgjengelig på sentralenes hjemmesider. Fastpris til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen anses imidlertid hensiktsmessig å inkludere. Videre påpeker ByTaxi at kravene til obligatorisk prisopplysning synes dårlig koordinert med jamførprisen. Forbrukerrådet foreslår at sentralene bør anvende den utarbeidede standardtabellen som viser jamførprisen. Byrådet er enig i at den allerede utviklede standardtabellen med jamførpris også bør være utgangspunktet for prisopplysning på holdeplass. Bestemmelsens ordlyd er imidlertid i stor grad sammenfallende med kravene til standardtabellen, og byrådet foreslår derfor kun en presisering i bestemmelsens ordlyd. Byrådet foreslår etter dette at bestemmelsen gis følgende ordlyd: "Prisinformasjonen skal ta utgangspunkt i standardtabellen med jamførpris og blant annet inneholde opplysninger om startpris, minstepris, pristillegg for helg/natt/høytid og eventuelle fastpriser til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen."

Byrådet vil innen forskriftens ikrafttredelse utrede en løsning for prisinformasjon ved drosjeholdeplassene som tilfredsstiller forskrift nr. 1219 av 07.10.2005 om offentlig

trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften), og samtidig gir publikum tilgjengelig prisinformasjon i henhold til § 10.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 10 vedtas med ovennevnte endringer.

§ 11 Drosjesentralens plikter overfor publikum

I § 11 angis de plikter drosjesentralen har overfor publikum.

Flere høringsinstanser mener at det ikke kan kreves at sentralene opplyser om fritt valg av drosjer, da ingen andre tilbydere av varer og tjenester i Norge plikter å informere kjøpere om at det finnes tilbud fra andre leverandører. Byrådet understreker herunder at det er en tydelig misoppfatning blant drosjekunder at de på holdeplass plikter å velge den første bilen i drosjekøen. Dette medfører ikke riktighet og bidrar til å svekke konkurransen blant sentralene. Byrådet mener det er viktig at både løyvemyndigheten og sentralene opplyser kundene om fritt valg av drosjer for å rette opp i denne misoppfatningen.

Oslo Taxi mener hver sentral burde vært pålagt å ha sin egen heldekkende farge slik at publikum kan skille selskapene fra hverandre, og at dette bør være en del av sentralens vedtekter. Byrådet mener det er positivt dersom hver sentral vil profilere seg med egen farge slik bl.a. 0-Taxi har gjort i Asker og Bærum. Byrådet mener imidlertid at det ikke er hensiktsmessig å forskriftsregulere et slikt krav. Etter § 9 plikter sentralen å utarbeide logo og materiell for identifisering av sentralen, og egen farge på bilene vil klart falle inn under et slikt krav. Sentralene anses således å ha adgang til å bestemme at drosjer tilknyttet sin sentral skal ha lik farge. Se også Samferdselsdepartementets brev av 23.01.2012 vedrørende justering av praksis knyttet til dette, hvor det blant annet følger hvilke vilkår som må være oppfylt (vedlegg 18).

Byrådet anbefaler at forslaget til § 11 vedtas.

§ 12 Drosjesentralens plikter til å fore journal, holde register, lagre skiftdata mv.

Byrådet foreslår i § 12 at sentralen plikter å holde ajourførte registre over relevante data vedrørende sentralens tilknyttede løyvehavere, sentralens utstyr, antall kjøreoppdrag, skiftdata etc.

Flere høringsinstanser påpeker at det bør være løyvehavers firmaadresse som til enhver tid benyttes som registrert adresse. Byrådet viser til at løyvehaver er organisert som enkeltmannsforetak og at det således forutsettes at det er løyvehavers adresse knyttet til enkeltmannsforetaket (forretningsadressen) som anvendes. Dette kan imidlertid med fordel presiseres og byrådet foreslår at ordlyden i *nr. 1* endres til "Sentralens tilknyttede løyvehavere med opplysninger om fullt navn, fødselsdato, bopels- og forretningsadresse og løyvehavers organisasjonsnummer."

Norges Taxiforbund mener det er viktig å fremheve i forskriften at drosjesentral og løyvehaver ikke ved avtale kan fravike regler i forskriften, yrkestransportloven med forskrifter eller sentralens vedtekter. Til dette bemerker byrådet at det ikke er adgang til å avtale i strid med lov, når dette vil medføre at avtalen blir urimelig for den ene part etter avtaleloven § 36 eller avtalen vil stride mot rederlighet og god tro etter avtaleloven § 33. Fravikelse av yrkestransportregelverket vil fort favnes av disse reglene. Videre er det her snakk om regulering av arbeidsforhold, noe som ytterligere skjerper kravene, og som tilsier at partene ved avtale ikke kan fravike reglene i yrkestransportregelverket. Herunder må også drosjeforskriften inkluderes jf. yrkestransportforskriften § 46 siste ledd. Sentralens vedtekter reguleres også i drosjeforskriften og kan således heller ikke fravikes.

Sentral og løyvehaver står imidlertid fritt til å avtale ut over de reglene som følger av yrkestransportreglementet i henhold til reglene om avtalefrihet. Når det gjelder de interne reglementer er disse inngått mellom løyvehaver og sentral og anses som privatrettslige. Løyvemyndigheten har således ingen befatning med disse. Det følger av § 18 at løyvehaver plikter å sette seg inn i og rette seg etter sentralens vedtekter og interne reglementer. Hva de interne reglementene skal inneholde er det imidlertid ikke løyvemyndighetens jobb å regulere.

I tilknytning til *punkt 9* legger byrådet til grunn at en "vaktjournal" inneholder registrerte data om trafikkavviklingen i sentralen.

Det var tidligere er krav etter bestemmelsen at drosjesentralene plikter å lagre skiftdata. Bestemmelsen er tatt ut av forskriften da dette allerede følger av annen lovgivning.

I § 12 *siste ledd* foreslås det at drosjesentralen plikter å gjøre registrerte data etter bestemmelsen tilgjengelig for løyvemyndigheten. ByTaxi stiller spørsmål ved om løyvemyndigheten har hjemmel til å pålegge sentralene å samle inn og oppbevare de registrerte data som følger av § 12. Byrådet viser herunder til yrkestransportloven § 9 tredje ledd og yrkestransportforskriften § 46 siste ledd om at løyvemyndigheten kan gi nærmere regler for drosjevirkksomheten i kommunen og slike regler kan "i detalj foreskrive hvordan virksomheten skal utøves". Videre følger det av yrkestransportloven § 32 at "Den som i samband med næring eller verksemd han driv, sender eller tek mot gods, og dei som driv eller direkte eller indirekte formidlar transport av personar eller gods mot vederlag, skal gje dei opplysningane som departementet krev ved gjennomføringa av denne lova." Av yrkestransportforskriften § 50 følger det at løyvemyndigheten har rett til å "innhente opplysninger og pålegge drosjesentral og de enkelte løyvehavere å føre de oppgaver som trengs slik at en kan se om antallet drosjer dekker behovet". Det er løyvemyndigheten som godkjenner opprettelse av sentraler og som har ansvar for at sentralene følger reglene. Løyvemyndigheten har også ansvar for at drosjetilbudet til enhver tid dekker behovet, ved å regulere antall løyver. Dersom løyvemyndigheten skal kunne ivareta disse oppgavene er man avhengig av å innhente informasjon og dokumentasjon fra drosjesentralene. Byrådet vurderer derfor at de nevnte bestemmelsene i yrkestransportlovgivningen gir kommunen tilstrekkelig hjemmel til å pålegge sentralene å utlevere registrerte data etter § 12 til løyvemyndigheten.

ByTaxi viser i sitt høringssvar til at skiftdata også innebærer en rekke fysiske dokumenter som må leveres inn hos sentralen av den enkelte løyvehaver og sjåfør. Det anses imidlertid ikke som urimelig i denne sammenheng at sentralene som følge av kravet vil kunne oppleve en noe økt arbeidsmengde, og således en merkostnad. Tiltaket anses både som nødvendig og lovhjemlet.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 12 vedtas med nevnte endring.

§ 13 Drosjesentralens plikter overfor løyvehaver og sjåfør

I § 13 angis drosjesentralens plikter overfor løyvehaver og sjåfør.

I *første ledd* slås det fast at drosjesentralen plikter å behandle alle tilknyttede løyvehavere likt. Byrådet anser likevel at sentralen kan gi fordeler til løyvehavere som hjelper sentralen å oppfylle forskriftens og løyvemyndighetens krav, eksempelvis ved å tilby lavere sentralavgift for løyvehavere som velger miljøvennlige biler mv. Dette regnes ikke som en forskjellsbehandling all den tid alle løyvehaverne gis samme mulighet til å oppnå slike fordeler.

I *andre ledd* foreslås det tre måneders varslingsfrist ved endring av sentralavgiftens størrelse. Enkelte høringsinstanser har innvendt at varslingsfristen er for lang. ByTaxi mener dette vil medføre at sentralene må inngå privatrettslige avtaler med løyvehaverne som binder disse for en lengre periode. De påpeker videre at tre måneder er samme tidsfrist som for overgang, og at dette vil medføre negative konsekvenser for aksjeselskap som skal drive økonomisk forsvarlig og iht. aksjelovens bestemmelser. ByTaxi mener 14 dagers varslingsfrist er tilstrekkelig.

Byrådet slutter seg ikke til innvendingene, og anbefaler at forslaget om tre måneders varslingsfrist opprettholdes. Byrådet anser at det av hensyn til løyvehaverne er nødvendig at fristen settes til tre måneder. Sentralene kan fritt inngå privatrettslige avtaler med sine løyvehavere om lengre bindingstid, og løyvehaverne velger da selv om de ønsker å knytte seg til sentralen på disse vilkår. Byrådet understreker samtidig at tvister rundt privatrettslige avtaler mellom sentral og løyvehaver ikke kan løses av løyvemyndigheten, men må løses privatrettslig.

Tidligere inneholdt bestemmelsen en regel om 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. Sentralens adgang til å motregne i løyvehavers kredittpenger følger av alminnelige regler om motregningsrett. Disse reglene må gjelde også etter at en løyvehaver har varslet overgang til ny sentral. Bestemmelsen er derfor tatt ut av forskriften.

Etter § 13 tredje ledd skal drosjesentralen utstede identifikasjonskort (ID-kort) til drosjesjåfører. Identifikasjonskortet skal ha bilde av sjåføren, fullt navn, sjåfønummer (ID-nummer) og personlig brukerkode mot sentralen. Byrådet har tatt ut tidligere forslag om bekreftet attest for bestått sjåførkurs grunnet hjemmelsmangel. Byrådet har imidlertid foreslått at sjåføren må dokumentere inngått arbeidsavtale og nødvendige forsikringsordninger i tillegg til å være registrert i arbeidstakerregisteret, for at sentralen skal kunne utstede identifikasjonskort, jf. § 13 femte ledd punkt 3.

Flere høringsinstanser har kommentert at fremlagt arbeidsavtale bør være tilstrekkelig for å få utstedt ID-kort. Herunder vises det til kravene til innmelding i arbeidstakerregisteret og at forskriften ikke kan pålegge løyvehavere ordninger som ikke er krevet av den som har ansvar for innmelding i AA-registeret. Det siktes herunder til kravet om innmelding dersom "arbeidsforholdet er ment å vare i minst syv dager og innebærer gjennomsnittlig minst fire timers arbeid per uke." Til dette vil byrådet påpeke at det ikke legges opp til at forskriften skal gå lengre enn disse kravene. Dersom det kan dokumenteres at sjåføren skal jobbe mindre enn syv dager og mindre enn fire arbeidstimer i uken, vil det heller ikke forutsettes dokumentasjon på innmelding i arbeidstakerregisteret. Byrådet kan for øvrig ikke se at problemstillingen er særlig aktuell da de fleste sjåfører forutsettes å være ansatt i mer enn syv dager og jobbe mer enn fire timer i uken.

Av § 13 siste ledd følger det at sentralen snarest plikter å sperre et løyve for turtildeling, dersom den får melding om løyvehavers død eller alvorlig sykdom som utelukker drift av drosjeløyvet. Oslo Transportarbeiderforening kommenterer til dette at også løyvehavers ansatte har krav på beskyttelse, og at det er umenneskelig å sette de på gaten samme dag som løyvehaver dør. Byrådet viser imidlertid til at garanti og forsikringer bortfaller ved dødsfall, og at vilkårene for videre drift av løyvet ikke vil være oppfylt. Bestemmelsen foreslås derfor ikke endret.

Det er i tidligere høringsrunder foreslått at det i § 13 nedfelles et krav om at sentralene må stille en økonomisk garanti for eiernes tilgodehavende kredittomsetning, for eksempel i form av et pålegg om å opprette en klientkonto. Byrådet kan opplyse at et krav om

klientkonto for løyvehaveres kredittomsetning har vært vurdert. Det ble ansett uhensiktsmessig med en slik separat konto, da drosjesentralene ofte dekker flere av løyvehavernes løpende utgifter, som i sin tur avregnes i forbindelse med utbetaling av kredittoppgjør.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 13 vedtas uendret.

§ 14 Drosjesentralens meldeplikt til løyvemyndigheten

Bestemmelsen inneholder drosjesentralenes meldeplikt til løyvemyndigheten.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 14 vedtas uendret.

§ 15 Drosjesentralens rapporteringsplikt til løyvemyndigheten

I § 15 angis drosjesentralens plikter med hensyn til å rapportere til løyvemyndigheten. Disse bestemmelsene supplerer foregående paragrafer og sentralenes plikt til å føre registre, sanksjonere ved regelbrudd, osv.

Til bestemmelsens *andre ledd* om rapportering av blant annet omsetning på hvert løyve, kommenterer Norges Taxiforbund at det bør være løyvehavers plikt å rapportere omsetningstall. Dette fordi et driftsmiddel kan innleies for en periode og vil bli registrert på utleiers navn i sentralen. Til dette vil byrådet bemerke at det er sentralens plikt til å sørge for å sammenstille informasjonen som oversendes til løyvemyndigheten. Dersom en erstatningsbil er benyttet må informasjonen fra denne knyttes opp mot det løyvet som erstatningsbilen kjører på.

Byrådet vurderer at drosjesentralene bør pålegges en rapporteringsplikt også til andre offentlige instanser, men at løyvemyndigheten ikke har hjemmel til å vedta dette. Byrådsavdelingen understreker imidlertid behovet for lovhjemlet rapporteringsplikt til andre offentlige instanser – for om mulig å begrense omfanget av skatte- og avgiftsunndragelser, trygdesvindler, etc. innenfor drosjenæringen, og vil følge opp tidligere innkomne forslag om dette i den videre dialogen med Samferdselsdepartementet. For øvrig har Oslo politidistrikt gitt opplæring til samtlige sentraler i Oslo hvordan de skal fremsende klager fra sjåfører slik at politiet kan vurdere å fatte vedtak om inndragning av kjøreseddel.

I tidligere høringsrunder ble det også foreslått at rapporteringsplikten for klager etter *fjerde ledd* skulle erstattes med en registreringsplikt i sentralen som løyvemyndigheten kunne kontrollere ved behov. Byrådet støtter ikke dette forslaget og vurderer at det er helt vesentlig at sentralene pålegges å rapportere klager til løyvemyndigheten. Dersom det kommer flere og/eller alvorlige klager på en løyvehaver eller dennes sjåfør(er) må løyvemyndigheten vurdere å tilbakekalle løyvet.

Av *siste ledd* følger det at sentralene plikter å rapportere til løyvemyndigheten om sanksjoner ilagt tilknyttede løyvehavere og deres sjåfører. Det var i tidligere forslag også lagt inn et krav om rapportering til politiet, men dette er tatt ut da løyvemyndigheten ikke kan pålegge drosjesentralen å rapportere til politiet om mulige straffbare forhold. Byrådet ser imidlertid at det er gode grunner for en slik rapporteringsplikt, da politiet kan vurdere tilbakekall av kjøreseddel på bakgrunn av slike opplysninger. Byrådet vil derfor følge opp kravet i dialogen med Samferdselsdepartementet.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 15 vedtas.

§ 16 Bortfall av godkjenning som drosjesentral

I § 16 er det gitt regler om når en godkjenning til drift av drosjesentral faller bort.

Etter § 16 første ledd faller godkjenningen bort ved overdragelse av virksomheten.

Etter § 16 andre ledd faller godkjenning som drosjesentral bort ved konkurs. I Samferdselsdepartementets høringsutkast til endringer i yrkestransportloven foreslås det å stille som krav at daglig leder i sentralen må oppfylle kravet til tilfredsstillende økonomisk evne. Videre foreslås det at sentralgodkjenning kan tilbakekalles dersom daglig leder ikke oppfyller dette kravet. Dette innebærer at en sentralgodkjenning kan tilbakekalles dersom sentralen går konkurs, og forslaget *andre ledd* kan således bli overflødig dersom departementets høringsforslag vedtas. Høringsforslaget kan imidlertid ikke tas til inntekt for at forslaget faktisk vil bli gjennomført, og det anses at nærværende forskrift kan endres i ettertid dersom dette blir nødvendig.

Etter § 16 tredje ledd faller godkjenningen bort dersom sentralen ikke har fått løyvemyndighetens godkjenning innen utløp av gjeldende godkjenningsperiode.

ByTaxi mener at paragrafen bør utgå i sin helhet, da løyvemyndigheten ikke med tilbakevirkende kraft kan legge begrensninger på eierforholdet i selskapet. Herunder understreker de at sentraler som er kollektivt eiet av løyvehavere må anses å miste sin godkjenning ved større eller mindre utskiftninger av løyvehaverne. Når det gjelder lovligheten av bestemmelsen viser byrådet til drøftelsen av § 4 ovenfor. Til anførselen om at sentraler som er kollektivt eiet vil miste sin godkjenning ved utskiftninger av løyvehaverne vil byrådet påpeke at dette ikke er tilfelle. Det regnes ikke som overdragelse av virksomhet at det skjer utskiftninger av løyvehavere i et samvirkeforetak.

Ved bortfall av sentralgodkjenning kan tilknyttede løyvehavere innvilges umiddelbar overgang til annen sentral jf. § 20 tredje ledd.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 16 vedtas.

§ 17 Tilbakekall av godkjenning som drosjesentral

Bestemmelsen i § 17 gir løyvemyndigheten hjemmel til å tilbakekalle en sentralgodkjenning ved brudd på drosjeforskriften.

ByTaxi mener bestemmelsen gir hjemmel til å tilbakekalle ved ethvert brudd på reglene og at dette vil være i strid med de eksisterende sentralgodkjenninger. Byrådet viser herunder til drøftelsen av forholdet til de eksisterende sentralgodkjenningene under § 4. Det er naturlig at også de eksisterende sentralgodkjenninger skal kunne kalles tilbake ved brudd på reglene, på lik linje med eventuelle nye sentralgodkjenninger. Det ligger imidlertid en begrensning i ordlyden "vesentlig misligholder" for enhver tilbakekallsvurdering, noe som innebærer at en sentralgodkjenning ikke kan kalles tilbake ved ethvert brudd på reglene. Byrådet presiserer herunder at mislighold av sentralens rapporteringsplikt etter § 15 eller plikten til å gjøre registrerte data etter § 12 tilgjengelig for løyvemyndigheten, jf. § 12 siste ledd, alltid vil anses som alvorlig brudd på reglene, og at det etter ett varsel kan føre til tilbakekall av sentralgodkjenningen. Dette har sammenheng med at brudd på rapporteringsplikten umuliggjør løyvemyndighetens kontroll med sentralen. Videre ligger det en begrensning i ordlyden "kan", som tilsier at tilbakekall bare kan skje etter en konkret hensiktsmessighetsvurdering.

Det er viktig at løyvemyndigheten har egnede sanksjoner som gjør det mulig å håndheve de pliktene som pålegges sentralene i forskriften. Byrådsavdelingen ser imidlertid at det ville vært hensiktsmessig å kunne benytte seg av mer differensierte sanksjoner, men presiserer at yrkestransportlovgivningen per i dag ikke hjemler alternative sanksjonsformer, som dagbøter etc. Løyvemyndigheten vil likevel kunne gi en sentral advarsel om at sentralgodkjenningen kan komme til å bli tilbakekalt. Dette vil være en lempeligere sanksjon som løyvemyndigheten kan benytte overfor sentraler som misligholder sine plikter. Byrådet vil også anmode Samferdselsdepartementet om å se på muligheten for at løyvemyndigheten kan få hjemmel til å iverksette ulike typer sanksjoner overfor sentraler som ikke følger reglene.

Grunnet nytt *femte ledd* i § 5 om minimumsantall tilknyttede løyver for en sentral, foreslår byrådet at det også legges inn en hjemmel til å tilbakekalle sentralgodkjenning dersom en sentral kommer under minimumsantallet på 50 løyver. Ordlyden foreslås derfor endret til: "Dersom sentralen ikke lenger oppfyller vilkårene i § 4, vilkåret om minimum antall tilknyttede løyver i § 5 eller vesentlig misligholder sine plikter etter §§ 9 – 15 kan løyvemyndigheten tilbakekalle godkjenningen til å drive drosjesentral."

Ved tilbakekall av sentralgodkjenning kan tilknyttede løyvehavere innvilges umiddelbar overgang til annen sentral jf. § 20 *tredje ledd*.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 17 vedtas med nevnte endring.

Kapittel 3 Drosjeløyve

§ 18 *Løyvehavers plikter overfor drosjesentralen*

Bestemmelsen angir løyvehavers plikter overfor sentralen. Bestemmelsen er ikke uttømmende, i den forstand at løyvehaver kan ha andre plikter overfor sentralen som følger av vedtektene, slik som plikt til å betale sentralavgift etc.

I *første ledd* foreslås det at løyvehaver plikter å rette seg etter sentralens vedtekter og interne reglement. Som en følge av at byrådet vil innføre miljøkrav overfor sentralene jf. punkt 2.5 og forskriftens § 4 *punkt 8*, er det nødvendig å hjemle løyvehavers plikt til å rette seg etter de miljøkrav sentralen er pålagt. Byrådet foreslår derfor at det i bestemmelsens *første ledd* også tas med en henvisning til at løyvehaver plikter å rette seg etter sentralens krav til materiell, herunder de miljøkrav som stilles til løyvehavers kjøretøy.

I *tredje ledd* foreslår byrådet at løyvehaver plikter å fremstille drosjen for sentralens minimum årlige kontroll jf. § 9 *fjerde ledd*. ByTaxi mener det ikke er hensiktsmessig å begrense sentralens mulighet til å kontrollere drosjen ut over den årlige kontrollen og foreslår at ordlyden endres til: "Løyvehaver plikter å fremstille drosjen for sentralens kontroll minimum 1. gang per år". Til dette vil byrådet understreke at ordlyden i *tredje ledd* ikke anses å inneholde en slik begrensning jf. ordlyden "minimum årlige". Bestemmelsen er ment som en minimumsbestemmelse, og sentralene kan eksempelvis i vedtektene eller den privatrettslige transportøravtalen med løyvehaverne beslutte å foreta hyppigere kontroller. Ordlyden foreslås derfor ikke endret.

Flere høringsinstanser mener kravet i *fjerde ledd* om å underrette sentralen om endring av bopel må endres til krav om underretning ved endring av firmaadresse. Byrådet støtter forslaget om at forretningsadressen må inkluderes ettersom bopelsadresse og forretningsadresse ikke alltid er sammenfallende, og foreslår at ordlyden endres til følgende: "Løyvehaver plikter å underrette drosjesentralen om endring av bopels- eller forretningsadresse innen 8 dager."

I *femte ledd* foreslår byrådet at løyvehaver plikter å påse at skiftapper automatisk overføres til sentralen ved avslutning av hvert skift. Flere høringsinstanser mener bestemmelsen må endres til et ansvar for sentralen til å ha et slikt system. Byrådet påpeker at det i forskriften § 12 nr. 6 kreves at drosjesentralen holder register over skiftapper som automatisk overføres til sentralen etter hvert skift. Sentralen plikter således i kraft av nevnte bestemmelse å ha et slikt system. Løyvehavers plikt er å påse at skiftapper faktisk overføres til sentralen. Det er viktig at både løyvehaver og sentral har plikter knyttet til denne prosessen grunnet den tidligere historikk på området, hvor skiftapper blant annet ble forfalsket.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 18 vedtas med overnevnte endring.

§ 19 Løyvehavers rapporteringsplikt til løyvemyndigheten og sentral

Bestemmelsene i § 19 gjelder løyvehavers rapporteringsplikt til løyvemyndigheten og sentral.

Tidligere forslags *tredje ledd* om at det skal meldes fra til løyvemyndigheten dersom daglig leder fratrer virksomheten er tatt ut av forskriftsforslaget. Daglig leder for et drosjeløyve vil være løyvehaver selv, og løyvemyndigheten skal uansett underrettes dersom løyvehaver fratrer sitt løyve.

Bestemmelsens *siste ledd* foreslås presisert fra tidligere høringsforslag ved følgende tillegg: "...for sine tidligere og nåværende drosjesjåfører."

Byrådet anbefaler at forslaget til § 19 vedtas med nevnte endring.

§ 20 Overgang til annen sentral

Forskriftens § 20 gir regler for løyvehavers overgang til ny sentral.

For å tydeliggjøre løyvehavers rett til å søke overgang foreslås det presisert i *første ledd* at: "Løyvehaver kan søke overgang til ny sentral". Videre følger det at det ikke innvilges overgang til en drosjesentral som har 50 % eller mer av det totale løyvetallet i Oslo kommune. På denne måten knyttes overgangsreglene til det foreslåtte taket i forskriftens § 5. Flere høringsinstanser påpeker at reserveløyvene bør inngå i det totale antall løyver. Til dette viser byrådet til drøftelsen under § 3.

Av bestemmelsens *andre ledd* følger det at overgang til ny sentral krever godkjenning fra løyvemyndigheten. Videre følger det at overgang må meddeles til løyvemyndigheten på fastsatt skjema. Når skjemaet er mottatt skal løyvemyndigheten 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 varselet ble gitt. Det foreslås videre at overgang tidligst kan innvilges tre måneder etter at vedtak om overgang er fattet. Dette står i motsetning til tilknytningsplikten på to år i dagens regelverk. ByTaxi anfører at varslingsfristen må endres, og viser til sentralenes behov for forutsigbarhet. Byrådet understreker imidlertid at bystyret i sak 43/09 vedtakspunkt 2.14 vedtok å "Oppheve løyvehaveres bindingstid til sentralene og pålegge løyvehaverne en tre måneders varslingsplikt før overgang til ny sentral." Videre vises det til at lempeligere overgangsregler samt tak på største sentral vil stimulere til mer konkurranse blant sentralene. Byrådet presiserer også at sentralene står fritt til å inngå privatrettslige avtaler med løyvehavere, som bl.a. kan inneholde lengre bindingstid. Dersom det foreligger slike private avtaler vil løyvemyndigheten ikke kunne ta stilling til dette ved søknad om overgang. Eventuell uenighet mellom sentral og løyvehaver må løses

privatretslig. Byrådet bemerker for øvrig at eventuelle omtvistede mellomværende mellom sentral og løyvehaver må løses gjennom egnede rettsinstanser og ikke vil opphøre ved at løyvehaver tilknytter seg en ny sentral.

Etter *tredje ledd* kan løyvemyndigheten innvilge løyvehaver umiddelbar overgang til annen sentral dersom den sentralen vedkommende er tilknyttet vesentlig misligholder sine forpliktelser overfor løyvehaveren, eller dersom driften av sentralen opphører eller den går konkurs. Dette kan være viktig for løyvehavere som er tilknyttet en sentral som får finansierungsproblemer, hvilket 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. Det presiseres imidlertid igjen at krav som springer ut av de privatretslige avtaler mellom løyvehaver og drosjesentral først må løses privatretslig før løyvemyndigheten kan innvilge overgang etter bestemmelsen.

Det følger av *fjerde ledd* at løyvehaver som har fått godkjent overgang til annen sentral, plikter å innlevere gammelt løyvedokument (løyvedokument med tilknytning til den tidligere sentralen) innen én måned etter at vedtak om overgang ble fattet. Dersom løyvehaver ikke overholder denne plikten, blir det nye løyvet tilbakekalt. Bakgrunnen for fristen var at enkelte løyvehavere som hadde fått innvilget overgang avventet å hente nytt løyvedokument, slik at de i lengre perioder kjørte for en sentral som de ikke lenger var tilknyttet. Flere høringsinstanser kommenterer imidlertid at det er en logisk brist mellom regelen om overgang tidligst 3 måneder etter at vedtak er fattet jf. *andre ledd*, og at løyvehaver må bytte inn gammelt løyvedokument innen én måned etter at vedtak er fattet jf. *fjerde ledd*. Byrådet er enig i dette og foreslår at ordlyden i *fjerde ledd* endres til: "Løyvehaver som har fått godkjent overgang til annen sentral, plikter å innlevere gammelt løyvedokument og hente nytt løyvedokument senest datoen for den faktiske overgang. Dersom løyvehaver ikke overholder fristen, vil løyvet bli tilbakekalt."

Byrådet anbefaler at forslaget til § 20 vedtas med nevnte endring.

§ 21 Sanksjoner

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

Etter bestemmelsens *andre ledd* presiseres det at løyvemyndigheten kan tilbakekalle løyvet etter reglene i yrkestransportloven § 29 dersom løyvehaver ikke overholder sine plikter i henhold til denne forskriften. Det følger av yrkestransportloven § 29 at løyvemyndigheten kan tilbakekalle løyve når løyvehaveren ikke oppfyller de kravene som er gitt i forskrifter og vilkår eller ikke retter seg etter forskrifter som gjelder for å drive virksomheten. Det er derfor ønskelig å presisere at dette også vil gjelde for kvalifiserte brudd på Oslo kommunes drosjeforskrift.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 21 vedtas.

Kapittel 4 Kjøreoppdrag

§ 22 Løyvehavers plikter mht identifikasjon, vedlikehold av drosjen mv

Bestemmelsen inneholder løyvehavers plikter mht identifikasjon, vedlikehold av drosjen mv. Flere av pliktene var i tidligere forslag tillagt drosjesjåførene. Siden løyvemyndigheten kun har hjemmel til å sanksjonere mot løyvehaver og drosjesentral, har

byrådet valgt å synliggjøre løyvehavers og drosjesentralens plikter i drosjeforskriften, og således utelate drosjesjåførene. Drosjesjåførene kontrolleres gjennom løyvehaverne og sentralene.

Enkelte høringsinstanser kommenterer at løyvehaver ikke har mulighet til å kontrollere at skiftdata overføres til drosjesentralen etter hvert skift, slik det foreslås i *femte ledd*. Dette fordi systemene overfører etter individuell kravspesifikasjon. Byrådet viser til drøftelsen av dette under § 18. Videre understreker byrådet at det i vilkåret ligger en plikt til å "påse" at skiftdata overføres. I dette ligger altså kun et krav om å sørge for det nødvendige utstyr, samt å påse at de aktuelle data faktisk blir overført. Dette kan blant annet gjøres i samarbeid med sentralen. Noen nærmere befatning med selve overføringen eller informasjonen innebærer ikke kravet.

I henhold til tilføyelsen av krav til materiell i forskriftens § 18, foreslår byrådet at samme tilføyelse gjøres i § 22 *siste ledd*: "Løyvehaver plikter å påse at drosjesjåføren er kjent med og følger drosjeforskriften, drosjesentralens vedtekter og interne reglementer, herunder takstreglement og krav til materiell."

Byrådet anbefaler at forslaget til § 22 vedtas.

§ 23 *Kjøreoppdrag*

Bestemmelsen gir regler for løyvehavers plikter i forbindelse med kjøreoppdraget.

I tidligere forslag inneholdt bestemmelsen ytterligere krav enn de som fremgår av vedlagte forskriftsforslag. De ytterligere bestemmelser er tatt ut da de påla drosjesjåføren plikter.

Samferdselsdepartementet kommenterer til bestemmelsens *tredje ledd* at drosjer ikke plikter å transportere dyr ettersom yrkestransportloven gjelder rett og plikt til å drive "persontransport" mot vederlag jf. yrkestransportloven § 4. Departementet mener derfor at kommunen ikke har hjemmel til å innføre et system hvor løyvehaver ilegges straff/sanksjoner for ikke å transportere hunder. Byrådet anser imidlertid ikke at lovens forutsetning om persontransport skal medføre at drosjene skal kunne nekte å ta med hunder i bilen. Det var et problem i Oslo at en rekke drosjeeiere nektet å ta med hund i drosjen, og daværende byråd Anette Wiig Bryn sendte den 24.04.2009 et brev til samtlige drosjeeiere i Oslo, hvor hun måtte tydeliggjøre at drosjesjåførene plikter å ta med hund i drosjen. Byrådet mener det er uhensiktsmessig å tolke loven så strengt som departementet i dette tilfellet gjør, da loven ikke eksplisitt omhandler transport av dyr i forbindelse med persontransport. Det som imidlertid er klart er at ren dyretransport faller utenfor hva en løyvehaver plikter å utføre. Løyvehaver må imidlertid plikte å ta med seg det som anses som et naturlig følge til passasjerer, enten det dreier seg om bagasje eller hunder, herunder i betydning selskapsdyr. Byrådet kan ikke se at det vesensforskjell mellom disse. Byrådet har videre foreslått at drosjen ikke plikter å ta med hunder som vil skitne til eller skade drosjen, samt at det gjøres unntak for biler som er synlig merket allergibil. På denne måten ivaretas rimelige hensyn overfor den enkelte drosjesjåfør og løyvehaver, og plikten anses lite inngripende. Byrådet kan ikke se at noen vektige grunner taler mot bestemmelsen.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 23 vedtas.

§ 24 *Opptreden overfor publikum*

Bestemmelsen gir regler for løyvehavers plikter i forbindelse med opptreden overfor publikum. Bestemmelser i tidligere forslag som inneholdt plikter for drosjesjåførene er tatt ut.

I *første ledd* tydeliggjøres at løyvehaver er ansvarlig for sine drosjesjåfører og svarer for disses opptreden.

Byrådetts forslag i bestemmelsens *tredje ledd* om kommunikasjon og kjennskap til løyvedistriktet er nytt i forhold til tidligere høringsutkast. God kommunikasjon og kjennskap i byen er jevnlig blitt fremhevet som et viktig satsningsområde av bystyret, og byrådet anser det som hensiktsmessig at denne bestemmelsen tas inn i § 24. Flere høringsinstanser har imidlertid kommentert at det må kreves at sjåførene kan kommunisere godt på norsk, og således ikke likestille norsk og engelsk. Byrådet støtter dette, og presiserer at med god kommunikasjon skal det forstås at løyvehaver må sørge for at sjåføren kan kommunisere godt med sine passasjerer på norsk. Ordlyden foreslås endret tilsvarende.

Samferdselsdepartementet kommenterer i sin høringsuttalelse at kravet til god kommunikasjon må være innholdsmessig klart definert, eksempelvis ved krav til en gjennomført språkprøve. Videre påpeker departementet at kravet må være ikke-diskriminerende og at det må innebære likebehandling/objektivitet ved at det kreves fremlagt dokumentasjon for bestått eksamen i nærmere angitte kurs for alle sjåfører. Til dette vil byrådet bemerke at løyvemyndigheten ikke har noen myndighet overfor sjåførene, og derfor ikke kan pålegge en språktest for sjåførene. Kravet om sjåførenes språkkunnskaper forutsettes forvaltet av den enkelte løyvehaver, og er et viktig signal om hvilke egenskaper det er viktig at en drosjesjåfør innehar. Byrådet kan heller ikke se at løyvemyndigheten for øvrig har plikt til å utforme kommunikasjonskravet slik departementet forutsetter, men vil imidlertid i dialogen med Samferdselsdepartementet og politiet anmode om at det stilles krav til en språktest som samtlige sjåfører må gjennomføre. Byrådet anser følgelig at bestemmelsen kan gjennomføres uten språktest, da hver løyvehaver ut ifra ordinære arbeidsrettslige regler kan stille krav til sine ansatte om hvilke kvaliteter disse skal inneha. Byrådet understreker at løyvehaver i alle tilfeller ikke kan opptre diskriminerende overfor sine ansatte, men at dette allerede er ivaretatt av andre regelverk.

Med god kjennskap til løyvedistriktet mener byrådet at sjåføren skal være godt kjent i hele Oslo. Det kan imidlertid ikke kreves like inngående kjennskap til hele løyvedistriktet, slik at det utenfor Oslos grenser ikke stilles like strenge krav. Byrådet understreker imidlertid at Akershus er en del av løyvedistriktet, og løyvehaver må sørge for at sjåførene også har kjennskap til dette området. Flere høringsinstanser kommenterer at kravet til kjennskap hører under kravene til kjøreseddel, og således allerede er ivaretatt. Byrådet er enig i at kravet til kjennskap i løyvedistriktet er regulert av kravene til kjøreseddel jf. yrkestransportloven § 37c. andre ledd. Det påpekes imidlertid at dette er krav som pålegges sjåførene, mens den aktuelle regel ansvarliggjør løyvehaver. Byrådet er ikke fornøyd med dagens kjennsksprøver og måten disse organiseres og avholdes på. Det er derfor viktig å ansvarliggjøre løyvehaverne når det gjelder sjåførenes kjennskap til løyvedistriktet.

Byrådet understreker at kravet til god kommunikasjon og kjennskap til løyvedistriktet begge er viktige krav for passasjerenes trygghet. Passasjerene skal være sikre på at løyvehavers sjåfører forstår hvor de skal og vet hvordan de kommer seg dit. Kravet forutsettes kontrollert gjennom sentralens rapporteringsplikt jf. § 15.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 24 vedtas med nevnte endring.

§ 25 *Takster og betaling*

Etter § 25 *første ledd* plikter løyvehaver å påse at drosje i drift kjører etter de til enhver tid gjeldende takster. Dette kan synes som en selvsagt hovedregel, men betyr ikke at det finnes unntak fra den. Det har vært en målsetning at drosjeforskriften skal slå fast de grunnleggende reglene for næringen, også der disse kan synes opplagte. At drosjesjåførene plikter å kjøre etter sentralens takster og takstreglement er en slik grunnleggende regel.

Videre mener byrådet det er viktig å tydeliggjøre at også løyvehaver er ansvarlig for prisinformasjon på drosjebilene, sml. § 10 *andre ledd*. Byrådet anbefaler derfor at det presiseres i § 25 *første ledd* at løyvehaver plikter å påse at takster er plassert godt synlig for publikum. Hva som ligger i kravet til godt synlig prisinformasjon er drøftet under omtalen av § 10 ovenfor.

I tidligere forslag var drosjesjåførene pålagt plikter etter bestemmelsen. Dette er endret slik at det nå er løyvehaver som pålegges plikter etter paragrafen. Av tidligere forslag fulgte det også en plikt for sjåføren til å informere kunden dersom forventet pris på turen ble over kr 1000. Denne bestemmelsen er tatt ut da den vanskelig lar seg gjennomføre dersom det er løyvehaver og ikke sjåføren som er pålagt denne plikten.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 25 vedtas.

§ 26 *Drosjeholdeplass*

Bestemmelsen regulerer opptreden på holdeplass. Bestemmelser i tidligere forslag som påla sjåførene plikter er tatt ut.

Oslo Transportarbeiderforening foreslår at det i bestemmelsen tas inn en regel om at drosjesjåføren plikter å slippe frem kolleger på holdeplass der kunden har gjort et eget valg om bruk av selskap. Byrådet ser at det kan være et problem at drosjene på holdeplass ikke vil flytte seg dersom kunden velger en annen drosje enn den som står først i køen. Byrådet støtter derfor forslaget og foreslår et nytt *tredje ledd*: "Dersom publikum selv velger drosje, skal de øvrige drosjer på holdeplass slippe frem den aktuelle drosjen." De øvrige ledd forskyves tilsvarende. Oslo Transportarbeiderforening foreslår også at det må bli krav om utforming av holdeplasser som tillater dette. Byrådet vil til dette påpeke at drosjeholdeplassenes utforming og antall ikke reguleres av løyvemyndigheten og således ikke er gjenstand for regulering i drosjeforskriften.

Det presiseres i *femte ledd* at drosjesjåføren har rett til å prioritere syke og uføre på holdeplass. Flere høringsinstanser mener ordlyden må endres til en plikt til å prioritere syke og uføre for å ha noen effekt. Byrådet mener det er et riktig og viktig tiltak at syke og uføre prioriteres på holdeplass. Dette er mennesker som ikke har samme mulighet til å vente i kø som funksjonsfriske har, og det vil medføre en ekstra trygghet for disse dersom drosjene plikter å prioritere dem på holdeplass. Byrådet foreslår derfor at regelen endres til en pliktregel: "Syke og uføre skal prioriteres på holdeplass."

Enkelte høringsinstanser kommenterer også at bestemmelsens *siste ledd* om forbud mot praiing når avstand til nærmeste holdeplass er under 100 meter, virker utdatert. Det vises også til at antall plasser på holdeplass er sterkt redusert. Byrådet viser igjen til at drosjeholdeplassenes utforming og antall ikke ligger under løyvemyndighetens kompetanse og ansvarsområde. Når det gjelder regelen for øvrig mener byrådet den fortsatt er hensiktsmessig.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 26 vedtas med ovennevnte endringer.

§ 27 *Påsitt*

Bestemmelsen inneholder regler for adgangen til å ha påsitt i drosjen. "Påsitt" kan også omtales som gratispassasjer, men byrådet anser "påsitt" som et kjent begrep som ikke trenger ytterligere forklaring.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 27 vedtas.

§ 28 *Transport av gods*

Bestemmelsen gir regler for transport av gods.

Tidligere forslags bestemmelser som påla drosjesjåføren plikter er tatt ut.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 28 vedtas.

§ 29 *Hittegods*

Bestemmelsen gir regler for håndtering av hittegods.

Etter *første ledd* skal hittegods leveres tilbake til rette vedkommende eller til politiets hittegodskontor. Det anses ikke hensiktsmessig at sentralene selv gis anledning til å håndtere hittegods.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 29 vedtas.

Kapittel 5 Klage

§ 30 *Klageinstans*

I § 30 presiseres det at Oslo kommunes klagenemnd er klageinstans for vedtak fattet med hjemmel i forskriften. Klagen skal imidlertid først sendes den instans som fattet vedtaket.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 30 vedtas.

Kapittel 6 Kontroll

§ 31 *Kontroll*

Bestemmelsen gir løyvemyndigheten hjemmel til å føre kontroll med at sentraler og løyvehavere oppfyller sine plikter etter forskriften.

Tidligere forslag inneholdt bestemmelser knyttet til løyvemyndighetens faktiske kontroll av drosjer. Disse er tatt ut da kommunen ikke har fått nødvendig tillatelse fra Samferdselsdepartementet, jf. brev av 02.02.2011 (vedlegg 3). Dagens lovverk forutsetter at kontrollene utøves integrert med annen utekontroll av kjøretøy, som gjennomføres av politiet og Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har imidlertid i høringsnotat om diverse endringer i yrkestransportloven, varslet at de ønsker å gi kontrollmyndighet til andre offentlige myndigheter enn politiet og Statens vegvesen, og Oslo kommune kan således komme til å få kontrollmyndighet. Drosjeforskriften vil da om nødvendig endres i samsvar med lovendringen.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 31 vedtas.

Kapittel 7 Overgangsbestemmelser og ikrafttredelse

§ 32 *Overgangsbestemmelse*

Bestemmelsens *første ledd* regulerer forholdet til de eksisterende sentralene. Av konkurransemessige hensyn og likhetsprinsippet vil det for disse bli stilt tilsvarende krav som for nye sentraler. Dersom dette ikke gjøres vil de eksisterende sentralene ha en tilnærmet evigvarende rett til å drive på de vilkår de gjør per i dag, noe som vil virke konkurransehemmende og lite hensiktsmessig for næringen som helhet.

Det er også presisert i juridisk teori at konsesjonshavere ikke er beskyttet mot ny lovgivning jf. Eckhoff/Smith "Forvaltningsrett", 8. utgave, s. 427 hvor det bl.a. uttales at: "En konsesjonshaver må som regel finne seg i at det i eller i medhold av lov gis regler som f.eks. pålegger nye plikter, begrenser handlefriheten, stiller strengere kvalifikasjonskrav eller utvider adgangen til tilbakekall". Videre vises det til at Høyesterett siden Rt. 1922 s. 624 konsekvent har bygget på det syn at Grunnloven § 97 normalt ikke beskytter konsesjonshavere mot ny lovgivning som svekker deres stilling. Unntak kan imidlertid foreligge dersom det offentlige selv har bundet seg ved avtale eller tilsagn på en måte som begrenser den. Det er imidlertid ikke tilfellet når det gjelder de seks drosjesentralkonsesjonene som er gitt, da disse ikke er gitt på andre vilkår enn det som følger av det eksisterende drosjereglementet for Oslo og Akershus. Unntak kan også gjøres dersom det vil utgjøre et inngrep som vil virke så urimelig eller hensynsløst at det rammes av Grunnloven § 97. I dette tilfellet er det imidlertid ikke snakk om svært inngripende eller urimelige regler. Næringen selv har hevdet at kommunen ikke kan tidsbegrense deres evigvarende rett til konsesjon, slik det foreslås i § 4. Som nevnt legges det imidlertid opp til at dersom en sentral fremlegger den nødvendige dokumentasjon skal den få fornyet sin sentralgodkjenning for fem nye år. Dette styrker argumentasjonen om at drosjeforskriften ikke innebærer svært inngripende eller urimelige regler.

Det følger av yrkestransportforskriften § 46 siste ledd at løyvemyndigheten kan fastsette nærmere regler for drosjevirkksomheten i løyvedistriktet. Sentralenes godkjenning gjelder under det til enhver tid gjeldende regelverk. Når regelverket nå endres er det naturlig at de eksisterende sentralene rettes seg etter de nye krav som stilles. Til sammenligning er det overfor løyvehavere tydeliggjort i yrkestransportloven § 27 siste ledd at vilkårene for løyvet kan endres underveis. Sentralene rammes ikke mer av endringene enn det de enkelte løyvehaverne gjør, og det er ingen grunn til at sentralene skal ha noen større rett til å drive på uendrede vilkår.

For de eksisterende sentralene vil det imidlertid være en overgangsperiode på ett år slik at de får mulighet til å foreta de nødvendige grep for å komme inn under forskriftens krav. ByTaxi mener sentralenes overgangstid må gjøres vesentlig lengre enn dette, da kommunen vedtar regler som skaper stor uforutsigbarhet for sentralenes inntekter samtidig som de pålegges kostbare kontrollfunksjoner. Byrådet er imidlertid av den oppfatning at en frist på ett år er tilstrekkelig for sentralene til å oppfylle forskriftens krav.

Andre ledd regulerer forholdet til bestyrerordningen. Disse må overføres til drosjesentral innen ett år fra forskriftens ikrafttredelse.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 32 vedtas.

§ 33 *Ikrafttredelse*

Bestemmelsen gir regler om forskriftens ikrafttredelse. Ikrafttredelse er kunngjøringstidspunktet i Norsk Lovtidend.

Tidligere inneholdt bestemmelsen opphevelse av reglementer som vil erstattes av drosjeforskriften. Dette er tatt ut av den endelige forskriften, og i stedet lagt inn som vedtakspunkt 3 i saken.

Byrådet anbefaler at forslaget til § 33 vedtas.

Høringsutkastets kapittel 5 Drosjesjåfør og kjøreoppdrag

Tidligere høringsutkast inneholdt et kapittel 5 som omhandlet drosjesjåfør og kjøreoppdrag. Kapittelets bestemmelser er enten tatt ut av det endelige forskriftsutkastet, eller endret og innlemmet i andre paragrafer, ettersom de påla drosjesjåførene plikter.

6. Tidligere vedtak

Bystyrets vedtak av 04.03.2009, sak 43.

Byrådets vedtak av 12.05.2011, sak 92.

7. Konklusjon

Byrådet anbefaler at vedlagte reviderte forslag til drosjeforskrift for Oslo kommune vedtas.

Byrådet anbefaler at bystyret delegerer til byrådet å vedta mindre endringer i forskriften. Herunder regeltekniske endringer som følge av endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften, samt andre endringer uten større innholdsmessig betydning.

Byrådet anbefaler at følgende reglement oppheves ved ikrafttredelsen av drosjeforskrift for Oslo kommune:

- Drosjereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde, vedtatt av Samferdselsetaten i Oslo 1. januar 1998, som gjeldende for Oslo løyvedistrikt.
- Reglement for overgang mellom drosjesentraler i Oslo kommune, vedtatt av Samferdselsetaten i Oslo 1. april 2006.
- Kjørereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde, vedtatt av Samferdselsetaten i Oslo 1. januar 2000 med endringer av 1. mai 2000, som gjeldende for Oslo løyvedistrikt.

Byrådet anbefaler at bystyrets vedtakspunkt 1.10 i sak 43/09 oppheves, da hovedhensynet bak vedtakspunktet anses bortfalt ved endringer i revisjons- og regnskapsloven.

Byrådet anbefaler at bystyret for øvrig tar redegjørelsen for oppfølging av bystyrets sak 43/09 til orientering.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det vil påløpe administrative konsekvenser ved økt rapporteringskrav til sentralene og ved hyppigere sentraloverganger. Dette søkes dekket innenfor ordinær budsjettamme.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1.

Forskrift om godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune (drosjeforskriften)

Fastsatt av Oslo bystyre den XXX med hjemmel i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9 tredje ledd, jf. forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 21 og § 46 siste ledd.

Kap 1 Formål og definisjoner

§ 1 Formål

Formålet med denne 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, god kvalitet og sikkerhet. Forskriften skal legge til rette for en miljøvennlig drosjenæring.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder for organisering og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune. Forskriften gjelder for alle løyvehavere i Oslo kommune, også ved kjøreoppdrag utenfor Oslo kommunes løyvedistrikt.

Forskriften omfatter ikke godstransportløyve, turvognløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede.

§ 3 Definisjoner

I denne forskriften skal følgende definisjoner anvendes:

1. Med løyvemyndighet skal forstås Oslo kommune.
2. Med løyvedistrikt skal forstås det geografiske området som tilhører Oslo kommune i henhold til yrkestransportloven, samt Akershus fylkeskommune i henhold til avtale av 15.02.2002 om utvidelse av løyvedistriktet. Godkjennelsen forutsetter at ansvaret for administrasjon og håndheving av regelverket for løyver følger lovens grenser.
3. Med drosjesentral skal forstås en virksomhet som har fått tillatelse av løyvemyndigheten til å formidle drosjer til publikum, jf. kapittel 2.
4. Med løyvehaver skal forstås fysisk eller juridisk person som er tildelt drosjeløyve, jf. kapittel 3.
5. Med drosjesjåfør skal forstås den som til enhver tid med gyldig kjøreseddel fører drosjen.
6. Med drosje skal forstås den motorvogn som er tilknyttet drosjeløyvet og som løyvehaver har disposisjonsrett over som eier eller ved leie- eller leasingavtale.
7. Med drosjeløyve skal også forstås reserveløyve.
8. Med erstatningsbil skal forstås bil som benyttes når løyvehavers ordinære drosje er ute av drift som følge av skade eller reparasjon, jf. yrkestransportforskriften § 48 andre ledd.
9. Med biltimer skal forstås den samlede tid drosjens taksameter er aktivert i status opptatt eller ledig.

Kap 2 Drosjesentraler

§ 4 Vilkår for å kunne drive drosjesentral

Løyvemyndigheten kan gi godkjenning til opprettelse av drosjesentral i Oslo kommune. Drosjesentralen skal til enhver tid oppfylle følgende vilkår:

1. Drosjesentralen må ha godkjenning fra løyvemyndigheten. Godkjenning gis for 5 år av gangen.
2. Virksomheten skal ha drift av drosjesentral som sitt eneste formål og virkeområde.

3. Drosjesentralen skal ha vedtekter for sentralens organisasjon og virksomhet som er godkjent av løyvemyndighetene, jf. yrkestransportforskriften § 46 fjerde ledd.
4. Drosjesentralen skal ha uniformsreglement som er godkjent av løyvemyndigheten, jf. yrkestransportforskriften § 48 siste ledd.
5. Drosjesentralen skal tilby sine tilknyttede løyvehavere et taksametersystem som tilfredsstiller kravene i gjeldende regelverk.
6. Drosjesentralen skal ha døgnåpen telefon for bestilling av drosje og for andre henvendelser fra publikum.
7. Drosjesentralen skal ha en døgnkontinuerlig beredskap, enten i sentralen selv eller ved et vaktelskap, knyttet opp mot drosjens rans - og voldsalarm.
8. Drosjesentralen skal oppfylle løyvemyndighetens miljøkrav.

§ 5 *Antall løyver tilknyttet en sentral*

En drosjesentral kan ikke ha tilknyttet mer enn maksimalt 50 % av det totale antall løyver, herunder reserveløyver, i Oslo kommune. Dersom et konsern driver ulike drosjesentraler, skal løyvetallet etter første punktum regnes i forhold til løyvetallet 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.

Dersom en drosjesentral likevel har mer enn 50 % av det totale antall løyver, kan nye løyvehavere ikke få tilknytning til sentralen. Løyvehaver tilknyttet annen sentral kan heller ikke få overgang til en sentral som har 50 % eller mer av det totale antallet løyver.

Løyvehavere som er tilknyttet en drosjesentral som har 50 % eller mer av det totale løyvetallet, kan ikke få tildelt flere løyver etter yrkestransportforskriften §§ 43 eller 44.

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 lengst ansiennitet gis fortrinnsrett.

En drosjesentral kan ikke ha mindre enn 50 løyver tilknyttet seg.

§ 6 *Opprettelse av drosjesentral*

Søknad om opprettelse av drosjesentral må vedlegges følgende dokumentasjon:

1. Navn på drosjesentralen.
2. Firmaattest.
3. Navn og adresse til daglig leder og personer som har vesentlig innflytelse på virksomheten, jf. andre ledd.
4. Finansielt grunnlag for etablering og drift av sentralen.
5. Forslag til vedtekter for sentralen, jf. § 8.
6. Forslag til uniformsreglement for sentralen.
7. Opplysninger om sentralens lokalisering, samband og taksametersystem.
8. Opplysninger om sentralens telefontjeneste og sikkerhetssystem, jf. § 4 nr 6 og 7.

Personer som eier en vesentlig del av virksomheten eller av et selskap som driver virksomheten, som oppbærer en vesentlig del av dens avkastning eller som i kraft av sin stilling som leder har vesentlig innflytelse på den, vil alltid anses å ha vesentlig innflytelse på virksomheten. I vurderingen av om en person har vesentlig innflytelse på virksomheten, regnes vedkommendes eierandeler eller stemmer sammen med eierandeler eller stemmer som tilhører følgende personer:

1. Ektefelle eller person som vedkommende bor sammen med i ekteskapslignende forhold.
2. Slektninger i rett oppstigende eller nedstigende linje, samt søsken.
3. Ektefelle til person som nevnt i nummer 2 eller person som bor sammen med person som nevnt i nummer 2 i ekteskapslignende forhold.

Løyvemyndigheten kan gi fortrinnsrett til søker med miljøkonsept ved godkjenning til opprettelse av ny drosjesentral.

Godkjenning til å opprette drosjesentral faller bort dersom sentralen ikke er i drift innen ett år etter at vedtaket om godkjenning ble fattet. Minimum 50 løyvehavere må innen denne tid ha fått godkjent overgang til sentralen.

§ 7 *Fornyelse av godkjenning som drosjesentral*

Søknad om fornyelse av godkjenning som drosjesentral må vedlegges følgende dokumentasjon:

1. Navn og adresse til daglig leder og personer som har vesentlig innflytelse på virksomheten, jf. § 6 andre ledd.
2. Oversikt over sentralens tilknyttede løyvehavere og over utnyttelsesgraden for det enkelte løyvet (antall biltimer snitt per år, jf. § 12 nummer 8).
3. Revidert regnskap for siste regnskapsår.
4. Sentralens vedtekter, jf. § 8.
5. Opplysninger om sentralens lokalisering, samband og taksametersystem.
6. Oppdatert firmaattest.

Søknad om fornyelse av godkjenning som drosjesentral skal foreligge for løyvemyndigheten senest seks måneder før gjeldende godkjenning utløper.

§ 8 *Drosjesentralens vedtekter*

Minstekrav til vedtektene:

1. Styrets sammensetning og valg som er i samsvar med gjeldende regelverk.
2. De plikter og rettigheter som gjelder for løyvehaver og deres sjåfører i forhold til sentralen.
3. Tidspunkt for innbetaling av sentralavgift, regler for justering av sentralavgiften og beregningsmodell for sentralavgiften. Skal løyvehavere betale innskudd eller depositum må dette fremgå av vedtektene.
4. Dato for utbetaling av løyvehavers kredittomsetning.
5. Sentralens sanksjoner (gebyr, sperring av ID-kort, midlertidig utestenging) overfor løyvehavere som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten.

§ 9 *Drosjesentralens plikter med hensyn til drift av drosjesentralen*

Drosjesentralen plikter å ta imot løyvehavere som har fått godkjenning av løyvemyndigheten til å knytte seg til sentralen.

Drosjesentralen plikter å forestå formidling av drosjer og til enhver tid holde seg orientert om drosjebehovet i løyvedistriktet.

Drosjesentralen kan pålegge tilknyttede løyvehavere pliktkjøring dersom det er nødvendig for å sikre en effektiv og god drosjedekning, jf. yrkestransportforskriften § 46 sjette ledd.

Drosjesentralen skal gjennomføre minimum årlig kontroll og godkjenning av drosjene tilknyttet sentralen, herunder teste drosjens rans- og voldsalarm. Sentralen skal utferdige og utstede godkjenningsoblat til godkjente drosjer og erstatningsbiler. Godkjenningsoblat skal være påført løyvenummer og årstallet godkjenningen gjelder for. Godkjenningsoblat for erstatningsbil skal være påført det løyvenummer erstatningsbilen er knyttet til, årstall for godkjenningen samt at godkjenningen gjelder for erstatningsbil.

Drosjesentralen plikter å påse at godkjent erstatningsbil kun benyttes når den ordinære drosjen er ute av funksjon grunnet reparasjon eller annet langvarig teknisk vedlikehold.

Drosjesentralen skal utarbeide logo og annet materiell for identifisering av sentralen. Minimumsprofilering av drosjebilene skal være godt synlig logo/navn og telefonnummer på bilens sidedører.

Drosjesentralen skal bestyre et løyve etter yrkestransportforskriften § 51 andre og tredje ledd, dersom en løyvehaver blir midlertidig ute av stand til selv å drive løyvet, og løyvemyndigheten samtykker til dette.

Drosjesentralen plikter å påse at gjeldende lover og forskrifter, samt sentralens egne vedtekter, følges av sentralens tilknyttede løyvehavere og deres ansatte sjåfør.

Drosjesentralen plikter å iverksette sanksjoner overfor løyvehavere som selv bryter eller har ansatt sjåfør som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten.

§ 10 ***Drosjesentralens ansvar for prisinformasjon***

Drosjesentralen plikter å sørge for prisinformasjon som fyller kravene i prisopplysningsforskriften § 3, herunder påse at drosjer tilknyttet sentralen er utstyrt med nødvendig og godt synlig prisinformasjon og at sentralens prisinformasjon er tilgjengelig på internett. Sentralene plikter å offentliggjøre prisinformasjon i et åpent digitalt format.

Drosjesentralene plikter å sørge for prisinformasjon på alle drosjeholdeplasser i løyvedistriktet. Prisinformasjonen skal slås opp på stolpe for skilt 514 "Holdeplass for drosje" og tilfredsstillende øvrige retningslinjer for slike prisoppslag gitt av Vegdirektoratet.

Prisinformasjonen skal ta utgangspunkt i standardtabellen med jamførpris og blant annet inneholde opplysninger om startpris, minstepris, pristillegg for helg/natt/høytid og eventuelle fastpriser til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen.

§ 11 ***Drosjesentralens plikter overfor publikum***

Drosjesentralen skal om mulig informere publikum når bestilt drosje blir forsinket og sjåføren selv er forhindret fra å gi slikt varsel.

Drosjesentralen plikter å påse at drosje i drift kjører etter de til enhver tid gjeldende takster. Drosjesentralen plikter å informere publikum om fritt valg av drosjer.

Drosjesentralen plikter å sørge for informasjon til publikum om klageadgang til sentralen og til løyvemyndighetene.

Drosjesentralen plikter å motta, behandle og besvare klager fra publikum innen tre uker.

§ 12 ***Drosjesentralens plikter til å føre journal, holde register, lagre skiftdata mv.***

Drosjesentralen plikter å holde ajourført register over:

1. Sentralens tilknyttede løyvehavere med opplysninger om fullt navn, fødselsdato, bopels- og forretningsadresse og løyvehavers organisasjonsnummer.
2. Sjåfører ansatt av sentralens tilknyttede løyvehavere med opplysninger om fullt navn, fødselsdato og adresse.
3. Samtlige drosjer og erstatningsbiler godkjent av og tilsluttet sentralen, med registreringsnummer på kjøretøyene, samt angivelse av løyve som bilen er knyttet til.
4. Antall drosjer som til enhver tid er tilgjengelig for drosjesentralen, dvs drosjer som enten er opptatt med kjøreoppdrag eller ledig for kjøreoppdrag.
5. Samtlige taksametre som tilhører sentralens tilknyttede drosjer, og eventuelle inngrep som er gjort i taksameteret.
6. Skiftlapper som tilfredsstiller kravene i gjeldende lovverk og som automatisk overføres sentralen etter avslutning av hvert enkelt skift.
7. Antall utførte kjøreoppdrag.
8. Tilgjengelige biltimer med spesifisering over ledige og opptatte timer.
9. Vaktjournal med registrerte data over trafikkavviklingen med drosjer.
10. Hittegods.

Drosjesentralen plikter på forespørsel straks å gjøre registrerte data etter denne bestemmelsen tilgjengelig for løyvemyndigheten.

§ 13 ***Drosjesentralens plikter overfor løyvehaver og sjåfør***

Drosjesentralen plikter å behandle alle tilknyttede løyvehavere likt mht rettigheter og plikter overfor sentralen.

Drosjesentralen plikter å varsle løyvehavere minst tre måneder før endring av sentralavgiftens størrelse.

Drosjesentralen skal utstede identifikasjonskort (ID-kort) til drosjesjåfører ansatt av løyvehavere tilknyttet sentralen. Identifikasjonskortet skal inneholde oppdatert bilde av sjåføren, sjåføرنnummer (ID-nummer) og personlig brukerkode mot sentralen.

Identifikasjonskortet skal fornyes hvert annet år.

For at sentralen skal kunne utstede identifikasjonskort må følgende dokumentasjonskrav være oppfylt:

1. Bekreftet kopi av førerkort.
2. Bekreftet kopi av kjøreseddel utstedt av politiet
3. Dokumentasjon for at sjåføren er registrert i arbeidstakerregisteret, har arbeidsavtale og nødvendige forsikringsordninger, jf. § 22 tredje ledd.

Drosjesentralen plikter straks å varsle ansvarlig løyvehaver dersom sentralen pga. regelbrudd midlertidig sperrer ID-kortet til en sjåfør, samt opplyse om årsaken for sperringen.

Drosjesentralen plikter å sperre et løyve for turtildeling snarest etter at den har mottatt melding om løyvehavers død eller alvorlig sykdom som utelukker drift av løyvet.

§ 14 **Drosjesentralens meldeplikt til løyvemyndigheten**

Drosjesentralen plikter straks skriftlig å meddele løyvemyndigheten:

1. Endringer av virksomhetens vedtekter.
2. Ved skifte av daglig leder.
3. Ved andre endringer i den personkrets som er nevnt i § 6 andre ledd nr 2.
4. Dersom sentralen går konkurs.
5. Om driften av sentralen innstilles eller avvikes på annen måte.
6. Om løyvehavers død eller alvorlig sykdom som utelukker drift av løyvet, eller dersom driften av et løyve opphører av annen grunn.

§ 15 **Drosjesentralens rapporteringsplikt til løyvemyndigheten**

Drosjesentralen plikter å sende inn revidert årsregnskap og årsberetning til løyvemyndigheten innen 31. juli hvert år.

Drosjesentralen plikter å rapportere til løyvemyndighetene hvor mye hvert løyve, herunder reserveløyve, har kjørt i løpet av inntektsåret innen 31. juli hvert år. Det skal opplyses om antall kjøreoppdrag, brutto inntjening (både kontant- og kredittkjøring) eksklusiv merverdiavgift og kjørte kilometer for hver enkelt drosje.

Drosjesentralen plikter uten ugrunnet opphold å rapportere til løyvemyndigheten dersom løyvehaver eller drosjesjåfør har brutt sentralens vedtekter, yrkestransportlovgivningen eller regler i denne forskriften.

Drosjesentralen plikter hvert kvartal å rapportere til løyvemyndigheten om antall klager fra publikum.

Drosjesentralen plikter å rapportere til løyvemyndigheten om sanksjoner ilagt tilknyttede løyvehavere eller deres sjåfører, jf. § 21.

§ 16 **Bortfall av godkjenning som drosjesentral**

Godkjenning som drosjesentral faller bort ved overdragelse av virksomheten. Virksomheten kan likevel fortsette på tidligere godkjenning som drosjesentral i inntil 6 måneder, så fremt løyvemyndigheten er underrettet om dette og det søkes om ny godkjenning uten ugrunnet opphold, og senest innen 30 dager fra overdragelsen.

Godkjenning som drosjesentral faller bort ved konkurs, såfremt konkursboet ikke velger å fortsette driften av sentralen. Konkursboet skal uten ugrunnet opphold melde fra til løyvemyndigheten dersom det fortsetter driften.

Godkjenning som drosjesentral faller bort dersom sentralen ikke har fått løyvemyndighetens godkjenning innen utløp av gjeldende godkjenningsperiode.

§ 17 *Tilbakekall av godkjenning som drosjesentral*

Dersom sentralen ikke lenger oppfyller vilkårene i § 4, vilkåret om minimum antall tilknyttede løyver i § 5 eller vesentlig misligholder sine plikter etter §§ 9 – 15 kan løyvemyndigheten tilbakekalle godkjenningen til å drive drosjesentral.

Kapittel 3 Drosjeløyve

§ 18 *Løyvehavers plikter overfor drosjesentralen*

Løyvehaver plikter å sette seg inn i og rette seg etter sentralens vedtekter og interne reglementer, herunder takstreglementet og krav til materiell.

Løyvehaver har kjøreplikt i den utstrekning sentralen pålegger det, jf. § 9 tredje ledd. Løyvehaver plikter på forhånd eller straks å underrette drosjesentralen dersom kjøreplikt ikke kan utføres, jf. yrkestransportforskriften § 51.

Løyvehaver plikter å fremstille drosjen for sentralens minimum årlige kontroll, jf. § 9 fjerde ledd.

Løyvehaver plikter å underrette drosjesentralen om endring av bopels- eller forretningsadresse innen 8 dager.

Løyvehaver plikter å påse at skiftlapper automatisk blir overført til drosjesentralen ved avslutning av hvert enkelt skift. Skiftlapper skal oppfylle krav i gjeldende lovverk.

§ 19 *Løyvehavers rapporteringsplikt til løyvemyndigheten og sentral*

Løyvehaver plikter å føre og oppbevare fortegnelse over hvem som til enhver tid fører vedkommendes drosje, og på forlangende av drosjesentralen oppgi drosjesjåførens navn og adresse. Vaktliste etter første punktum skal oppbevares i 3 år og 6 måneder.

Løyvehaver plikter å underrette løyvemyndigheten samt melde fra til Enhetsregisteret i Brønnøysundregistrene om endring av bopels- eller forretningsadresse innen 8 dager.

Løyvehaver plikter straks å underrette løyvemyndigheten dersom driveplikten etter yrkestransportforskriften § 1 bokstav f ikke kan overholdes.

Løyvehaver plikter å underrette løyvemyndigheten dersom vedkommende blir helt eller delvis uføretrygdet. Løyvehaver plikter å sende løyvemyndigheten kopi av trygdevedtaket innen to uker etter at løyvehaver selv har mottatt det.

Løyvehaver plikter straks å underrette løyvemyndigheten dersom driften av løyvet opphører.

Løyvehaver plikter å føre ansiennitetsbok for sine tidligere og nåværende drosjesjåførere.

§ 20 *Overgang til annen sentral*

Løyvehaver kan søke overgang til ny sentral. Det innvilges ikke overgang til drosjesentral som har 50 % eller mer av det totale antall løyver, inkludert reserveløyver, i Oslo kommune, jf. § 5 første ledd.

For å få innvilget overgang til ny sentral må løyvehaver ha godkjenning fra løyvemyndigheten. Søknad om overgang til ny sentral skal meddeles løyvemyndigheten på fastsatt skjema. Overgang kan tidligst innvilges tre måneder etter at vedtaket er fattet. Løyvemyndigheten underretter involverte sentraler når skjema om overgang er mottatt.

Løyvemyndigheten kan gjøre unntak fra fristen i andre ledd og innvilge løyvehaver overgang til annen sentral, dersom driften av sentralen opphører, sentralen går konkurs, eller sentralen vesentlig misligholder sine forpliktelser overfor løyvehaver.

Løyvehaver som har fått godkjent overgang til annen sentral, plikter å innlevere gammelt løyvedokument og hente nytt løyvedokument senest datoen for den faktiske overgang. Dersom løyvehaver ikke overholder fristen, vil løyvet bli tilbakekalt.

§ 21 *Sanksjoner*

Løyvehaver som bryter reglene for virksomheten (vedtekter) kan ilegges sanksjoner av sentralen i henhold til sentralens vedtekter, jf. § 8 nr 5.

Løyvemyndigheten kan tilbakekalle løyvet etter reglene i yrkestransportloven § 29 dersom løyvehaver ikke overholder sine plikter i henhold til denne forskriften.

Kapittel 4 Kjøreoppdrag

§ 22 Løyvehavers plikter mht identifikasjon, vedlikehold av drosjen mv

Løyvehaver plikter å påse at drosjesjåføren medbringer gyldig førerkort, kjøreseddel utstedt av politiet og drosjesentralens identifikasjonskort (ID-kort). Identifikasjonskortet skal festes i bilen på en slik måte at kortet er godt synlig for passasjerer både fra for- og baksete.

Løyvehaver plikter å påse at ID-kortet ikke skades mv, samt at kortet fornyes hvert annet år, jf. § 13 fjerde ledd.

Løyvehaver plikter å registrere ansatte sjåfører i arbeidstakerregisteret, ha skriftlig arbeidsavtale og ivareta nødvendige forsikringsordninger.

Løyvehaver plikter å påse at drosjesjåføren er iført uniform som oppfyller sentralens uniformsreglement. Løyvehaver plikter å påse at drosjen er i forsvarlig og forskriftsmessig stand. Løyvehaver plikter å påse at drosjen er rengjort inn- og utvendig, og at den jevnlig støvsuges og utluftes.

Løyvehaver plikter å påse at skiftdata overføres til drosjesentralen etter hvert skift.

Løyvehaver plikter å påse at drosjesjåføren er kjent med og følger drosjeforskriften, drosjesentralens vedtekter og interne reglementer, herunder takstreglementet og krav til materiell.

§ 23 Kjøreoppdrag

Løyvehaver plikter å påse at drosje i trafikk tar alle kjøreoppdrag som blir gitt av drosjesentralen, og forøvrig følger sentralens anvisninger vedrørende avvikling av drosjetrafikken, jf. §§ 9 tredje ledd og 18 andre ledd.

Løyvehaver plikter å påse at drosje i trafikk tar alle kjøreoppdrag når drosjen er ledig og publikum anmoder om det, og avstanden til nærmeste drosjeholdeplass er over 100 meter, jf. § 26 femte ledd.

Løyvehaver plikter å påse at drosje i trafikk tar med hund i drosjen, såfremt hunden ikke vil skitne til eller skade drosjen. Plikten gjelder ikke dersom drosjen er tydelig merket allergibil.

Løyvehaver plikter å påse at drosje i drift følger de til enhver tid gjeldende reglementer for drosjevirkosomhet.

§ 24 Opptreden overfor publikum

Løyvehaver er ansvarlig for drosjesjåføren og svarer for hans opptreden.

Løyvehaver plikter å påse at drosjesjåføren opptrer høflig og tjenestevillig overfor passasjerene, samt at drosjesjåføren opptrer rolig og behersket i trafikken.

Løyvehaver plikter å påse at drosjesjåføren kan kommunisere godt med passasjerer på norsk, samt at drosjesjåføren er godt kjent i løyvedistriktet.

Løyvehaver plikter å påse at bruk av opptaks- og avspillingsutstyr ikke benyttes uten den enkelte passasjerens samtykke i hvert enkelt kjøreoppdrag.

§ 25 Takster og betaling

Løyvehaver plikter å påse at drosje i drift kjører etter de til enhver tid gjeldende takster og at takster er plassert godt synlig for publikum.

Taksameteret skal ikke innstilles på "Ledig" før passasjerer har betalt.

Løyvehaver plikter å påse at drosje i drift tar i mot de betalingsmidler som drosjesentralen har godkjent, samt at det ved betaling tilbys taksameterkvittering.

Dersom et kjøreoppdrag må avbrytes på grunn av feil med drosjen, har løyvehaver ikke krav på betaling for den utførte kjøring.

Dersom pant benyttes som sikkerhet for betaling, plikter løyvehaver å påse at passasjerer gis kvittering på drosjesentralens godkjente blankett for mottatt pant. Kvitteringen skal være påført oppstarts- og leveringssted, pris, gebyr, samt tid og sted for tilbakelevering av pantet. Løyvehaver skal påse at drosjesentralen snarest og senest innen tolv timer underrettes om gjenstander som er mottatt som sikkerhet for betaling (pant). Ved bruk av sentralens standardgjeldsbrev, skal kunden gis kopi (gjenpart) av gjeldsbrevet.

§ 26 Drosjeholdeplass

På drosjeholdeplass har publikum rett til å velge hvilken drosje som skal benyttes.

Drosjene skal stå i kø i den rekkefølge de ankommer holdeplassen. Det tillatte antall drosjer på den enkelte drosjeholdeplass skal overholdes.

Dersom publikum selv velger drosje, skal de øvrige drosjer på holdeplass slippe frem den aktuelle drosjen.

Dersom publikum ikke selv velger drosje, skal drosjen som står først i køen på holdeplassen kjøre.

Syke og uføre skal prioriteres på holdeplass.

Det er ikke tillatt å ta kjøreoppdrag etter anmodning fra publikum (prøying) når avstanden til nærmeste holdeplass er under 100 meter.

§ 27 Påsitt

Drosje i drift har ikke adgang til å ta med andre personer i drosjen enn de som har bestilt kjøreoppdraget. Drosjesentralen kan allikevel i gitte tilfelle tillate påsitt i sammenheng med opplæring. Påsitt må vike plass for passasjerer ved full bil.

Påsitt må ha med navngitt tillatelse utstedt av drosjesentralen, samt gyldig identifikasjonsbevis.

§ 28 Transport av gods

I den utstrekning plassen tillater det, plikter drosje i drift å ta med barnevogner, ski o.l. som passasjerer har med seg. Annet gods som på grunn av sin størrelse eller beskaffenhet kan beskadige drosjen eller som det av trafikkmessige grunner ikke anses forsvarlig å kjøre, kan drosje i drift nekte å ta med.

På anmodning kan drosje i drift transportere medisiner, nøkler, pakker, brev etc.

§ 29 Hittegods

Gjenglemte gjenstander skal snarest leveres tilbake til rette vedkommende. Er dette ikke mulig, skal det gjenglemte innleveres til politiets hittegodskontor snarest mulig, og senest innen tolv timer.

Løyvehaver plikter å påse at drosjesentralen blir underrettet om det gjenglemte, hvor det er levert, og hvis mulig, kundens navn og kjøreoppdragets begynnelse og slutt.

Kapittel 5 Klage

§ 30 Klageinstans

Oslo kommunes enkeltvedtak fattet med hjemmel i denne forskriften kan påklages til Oslo kommunes klagenemnd. Klagen skal fremsettes for den instans som fattet vedtaket.

Kapittel 6 Kontroll

§ 31 Kontroll

Løyvemyndigheten kan føre kontroll med at drosjesentraler og løyvehavere oppfyller sine plikter etter denne forskrift.

Kapittel 7 Overgangsbestemmelser og ikrafttredelse

§ 32 Overgangsbestemmelse

Drosjesentraler som har fått godkjenning og vært i drift før ikrafttredelsen av denne forskrift, må oppfylle kravene i § 4 innen ett år fra denne forskrifts ikrafttredelse.

Godkjente bestyrerordninger fra før ikrafttredelsen av denne forskrift må overføres til drosjesentral innen ett år fra denne forskrifts ikrafttredelse.

§ 33 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks den er kunngjort i Norsk Lovtidend.

2.

Byrådet delegeres fullmakt til å foreta mindre endringer i Forskrift om godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune (drosjeforskriften).

3.

Følgende reglement oppheves samtidig med ikrafttredelse av denne forskrift:

- 3.1 Drosjereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde, vedtatt av Samferdselsetaten i Oslo 1. januar 1998, som gjeldende for Oslo løyvedistrikt.
- 3.2 Reglement for overgang mellom drosjesentraler i Oslo kommune, vedtatt av Samferdselsetaten i Oslo 1. april 2006.
- 3.3 Kjørereglement for drosjene i Oslo og Akershus kjøreområde, vedtatt av Samferdselsetaten i Oslo 1. januar 2000 med endringer av 1. mai 2000, som gjeldende for Oslo løyvedistrikt.

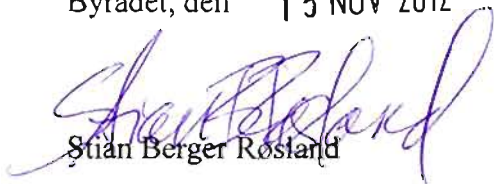
4.

Bystyrets vedtakspunkt 1.10 i sak 43/09, vedtatt den 04.03.2009, oppheves.

5.

Bystyret tar til orientering byrådssakens pkt. 3 og 4.

Byrådet, den 15 NOV 2012



Stian Berger Røslund



Ola Elvestuen

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

- 1. Bystyresak 43/09
- 2. Brev av 15.12.2010 Oslo kommune
- 2b. Brev av 15.12.2010 Samtykke til kontroll
- 3. Brev av 02.02.2011
Samferdselsdepartementet
- 4. Høringsnotat nr. 1
- 5. Høringsuttalelser
- 6. Næringsetatens brev av 27.01.2010
- 7. Høringsnotat nr. 2
- 8. Høringsuttalelser

9. Høringsnotat nr. 3
10. Høringsuttalelser
11. Samferdselsdepartementets høringsuttalelse av 21.09.2012
12. Samferdselsdepartementets brev av 05.10.2010
13. Godkjenning av utvidelse av løyvedistrikt av 15.02.2002
14. Samferdselsdepartementets høringsnotat av 09.02.2012
15. Brev fra Samferdselsdepartementet av 14.06.2010
16. Brev fra Samferdselsdepartementet av 08.11.2011
17. Brev fra Forbrukerombudet av 06.11.2009
18. Brev fra Samferdselsdepartementet av 23.01.2012
19. Byrådssak 1066/12
20. Brev fra Statens vegvesen av 09.11.2009
21. Bystyresak 184/12

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen