

Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Forskriften kapittel 1 gjelder i utgangspunktet all løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, det vil si også drosjetransport utført av aktører stasjonert i områder unntatt fra maksimalprisregulering.

Det følger imidlertid av § 1 annet ledd at forskriften ikke gjelder drosjetransport hvor vilkårene for oppdraget er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller etter anbud. Anbudskontrakter og større transportavtaler vil således ikke reguleres av forskriften. Det presiseres at offentlig betalt transport, som for eksempel TT-kjøring og skolekjøring, i utgangspunktet omfattes av forskriften kapittel 2. For at slike offentlige oppdrag skal være unntatt kreves det, som for andre typer oppdrag, at vilkårene for oppdragene er fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller etter anbud.

Det fastslås i § 1 tredje ledd bokstav a at bestemmelsene i forskriften kapittel 2 (maksimalprisregulering) ikke gjelder for drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjeførere og bopelsløyvehavere som er stasjonert i følgende fylker og kommuner: Oslo, Akershus, Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum, Trondheim, Bergen, Askøy, Fjell, Sund, Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg.

Det bemerkes at det er løyvehavers *stasjoneringssted* som er avgjørende for om oppdraget faller innenfor eller utenfor prisreguleringen. Se også forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 47.

Konkurransetilsynet kan ved forskriftsendring unnta områder fra maksimalprisregulering, eller gjeninnføre maksimalprisregulering. Unntak forutsetter at det i et område er to eller flere drosjesentraler, og at tilsynet for øvrig finner at forholdene ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse.

Det følger videre av § 1 tredje ledd bokstav b at forskriften kapittel 2 heller ikke kommer til anvendelse på drosjetransport der det er flere enn fire passasjerer i drosjebilen. Det er det faktiske antallet passasjerer i drosjen som er avgjørende, og ikke hvor mange seter bilen har. Det vil si at dersom det er fire passasjerer i en drosjebil som har plass til 15 passasjerer, så gjelder prisreguleringen i forskriften kapittel 2.

Til § 2

All drosjetransport som faller inn under forskriften skal benytte parallelltakst. Med parallelltakst menes prisberegning basert på samtidig anvendelse av tidstakst og avstandtakst under hele turen. Se også definisjonen i forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre § 2 første ledd bokstav g.

Til § 3

Med fastpris menes en på forhånd bestemt pris for en bestemt strekning, for eksempel fra Oslo Lufthavn Gardermoen til Oslo sentrum.

Kunden skal opplyses om eventuelle fastpristilbud. Ansvar for dette påhviler føreren av drosjebilen. Opplysningen bør fremkomme muntlig overfor den enkelte passasjer.

Fastpristilbud i maksimalprisregulerte områder er underlagt en særlig regulering i § 3 tredje ledd. Dersom det tilbys fastpris for den aktuelle strekningen, skal kunden betale det som gir den laveste totale prisen av fastpris og parallelltakst med eventuelle tillegg. En praktisk løsning på dette er å la taksameteret gå som vanlig under oppdraget. Dersom taksameteret viser mindre enn fastprisen ved oppdragets slutt, betaler kunden taksameterprisen. Dersom taksameteret viser mer enn fastprisen ved oppdragets slutt, betaler kunden fastpris. Dette gjelder uavhengig av om kunden selv har bedt om fastpris.

Til § 4

Det følger av § 4 første ledd bokstav a at for drosjetransport som ikke er maksimalprisregulert, skal eventuell starttakst for bestilt drosjetransport være uavhengig av tilkjøring. Med tilkjøring menes kjøring uten passasjer fra stedet drosjebilen befinner seg ved oppdragets begynnelse, og frem til stedet hvor passasjeren hentes. Dette innebærer at starttaksten ved bestilling ikke kan variere med tilbakelagt avstand eller medgått tid.

Starttaksten kan imidlertid settes ulikt for kjøring fra henholdsvis drosjeholdeplass/gate og for bestilte turer. Starttaksten fra holdeplass/gate kan eksempelvis settes til X kroner, mens starttaksten ved bestilling eksempelvis kan settes til Y kroner.

Det følger videre av § 4 første ledd bokstav b at det ikke er tillatt å differensiere tids- og avstandstakstene ut fra turens varighet eller strekning. Det vil eksempelvis ikke være tillatt å operere med ett sett med tids- og avstandstakster for de første X kilometerne, og et annet sett med tids- og avstandstakster for den del av oppdragene som skjer etter de første X kilometerne.

Det er heller ikke tillatt å differensiere takstene ut fra hvilket geografisk område oppdraget skjer i, jf. § 4 første ledd bokstav b. Det kan eksempelvis ikke opereres med en høyere distansetakst/tidstakst når drosjen kjører utenfor sitt ordinære kjøreområde.

Bestemmelsen er ikke til hinder for at det tas ulik startpris avhengig av bestillingsløsning. Det kan eksempelvis tas høyere starttakst ved telefonbestilling enn ved internettbestilling.

Det slås videre fast i § 4 første ledd bokstav c at det ikke er tillatt å differensiere takstene ut fra antall passasjerer i bilen. Det vil si at taksten skal være den samme uavhengig av antall passasjerer i bilen. Det er imidlertid gjort unntak fra dette hvor det er flere enn fire passasjerer i drosjebilen. Det vil si at det eksempelvis er mulig å benytte én takst for én til fire passasjerer, én for fem til åtte passasjerer, og én som gjelder fra ni til seksten passasjerer.

Til § 5

Denne forskriften skal oppbevares i drosjen og forevises på oppfordring fra passasjerene. Det bemerkes at denne regelen gjelder *all* drosjetransport regulert av forskriften.

Til § 6

Ved drosjetransport foretatt av drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjesjåfører og bopelsløyvehavere som er stasjonert i områder som maksimalprisreguleres etter forskriften kapittel 2, må det ikke tas andre tillegg eller høyere vederlag enn det som følger av forskriften kapittel 2. Det understrekes at takstene oppgitt i kapittel 2 er maksimaltakster – det er anledning til å benytte *lavere* takster enn de oppgitte.

Til § 7

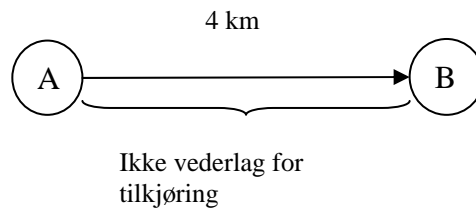
Det er tillatt å beregne en starttakst fra holdeplass/gate og en starttakst ved bestilling, jf. § 7 første ledd.

Det kan ikke beregnes vederlag for tilkjøring dersom tilkjøringen er 10 kilometer eller mindre. Tilkjøring opp til 10 kilometer er inkludert i starttaksten ved bestilling. Det kan beregnes vederlag for tilkjøring ut over 10 kilometer. Vederlaget for tilkjøring kan imidlertid ikke overstige tilkjøringsvederlag fra nærmeste holdeplass til hentestedet.

Med tilkjøring menes kjøring fra stedet drosjen befinner seg ved oppdragets begynnelse, og frem til stedet hvor passasjeren hentes, jf. § 4 annet ledd. Se også merknadene til § 4.

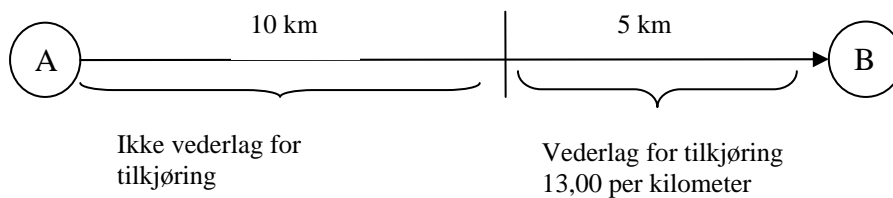
Adgangen til å beregne tilkjøringsvederlag kan illustreres ved hjelp av følgende figurer:

Figur 1



A er stedet drosjen befinner seg ved oppdragets begynnelse, og B er hentestedet. Det er 4 kilometer fra A til B. Ettersom tilkjøringsavstanden ikke er over 10 kilometer kan det ikke beregnes vederlag for tilkjøringen. Med dagtakst blir følgelig vederlaget for tilkjøring 0 kroner. Starttakst på 61,00 kroner kommer i tillegg.

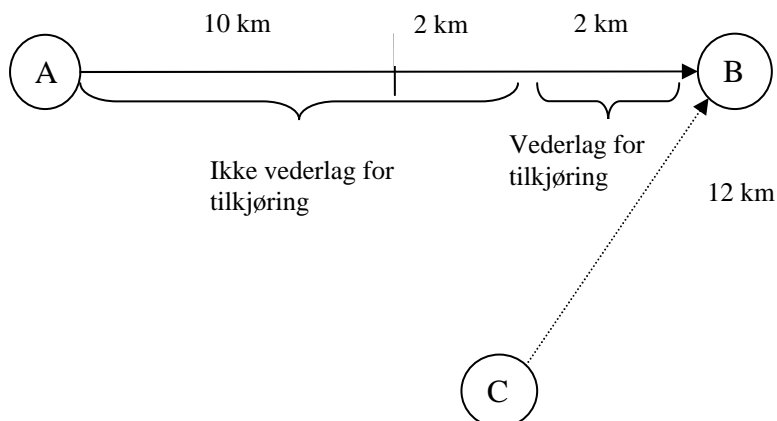
Figur 2



A er stedet drosjen befinner seg ved oppdragets begynnelse, og B er hentestedet. Det er 15 kilometer fra A til B. Avstanden fra nærmeste holdeplass til B er 17 kilometer.

I dette tilfelle kan det kun beregnes tilkjøringsvederlag for de siste 5 kilometerne av tilkjøringen. Med dagtakst blir følgelig vederlaget for tilkjøring $13,00 \text{ kroner} * 5 \text{ kilometer} = 65,00 \text{ kroner}$. Starttakst på 61,00 kroner kommer i tillegg.

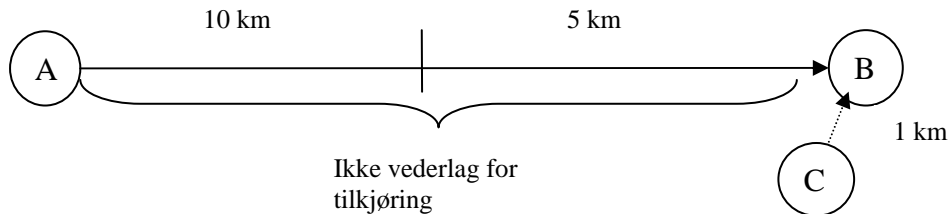
Figur 3



A er stedet drosjen befinner seg ved oppdragets begynnelse, B er hentestedet og C er nærmeste holdeplass. Det er 14 kilometer fra A til B. Avstanden fra nærmeste holdeplass til B er 12 kilometer. Tilkjøringsavstanden overstiger 10 kilometer og det kan derfor beregnes vederlag for tilkjøring.

Vederlaget må imidlertid ikke overstige tilkjøringsvederlaget fra nærmeste holdeplass til hentestedet, og det kan derfor kun beregnes tilkjøringsvederlag for 2 kilometer. Med dagtakst blir følgelig vederlaget for tilkjøring 13,00 kroner * 2 kilometer = 26,00 kroner. Starttakst på 61,00 kroner kommer i tillegg.

Figur 4



A er stedet drosjen befinner seg ved oppdragets begynnelse, B er hentestedet og C er nærmeste holdeplass. Det er 15 kilometer fra A til B. Avstanden fra nærmeste holdeplass, C, til B er 1 kilometer. Avstanden mellom nærmeste holdeplass, C og hentestedet, B, er i dette eksempelet under 10 kilometer. Med dagtakst blir følgelig vederlaget for tilkjøring 0 kroner. Starttakst på 61,00 kroner kommer i tillegg.

I det kunden hentes eller avtalt hentetidspunkt er passert beregnes vederlag i form av avstandstakst og tidstakst, etter henholdsvis § 7 tredje og fjerde ledd. Avstandstaksten er derimot gradert. Dette innebærer at det regnes én avstandstakst de første 10 kilometerne, og at det deretter regnes en høyere avstandstakst for resten av oppdraget. Bakgrunnen for denne graderingen er at drosjeforetakene skal få en viss kompensasjon for kjøring uten passasjer tilbake til stasjoningsstedet etter lengre oppdrag (returkjøring). Den graderte avstandstaksten gjelder imidlertid uavhengig av om det aktuelle oppdraget faktisk innebærer returkjøring.

For kjøring med passasjer kan det beregnes tidstakst i tillegg til avstandstakst etter § 7 tredje ledd. Ventetid forårsaket av kunden, eksempelvis fordi kunden ønsker å gå et ærend, omfattes av § 7 tredje ledd. Det kan også regnes tidstakst i tilfeller hvor drosjebilen har ankommet hentestedet og avtalt hentetidspunkt er passert. Dersom en passasjer eksempelvis har bestilt en drosje til klokken 18.00 og drosjen ankommer hentestedet 17.55, kan det først regnes tidstakst fra klokken 18.00. Tidstaksten er ikke gradert.

For å sikre drosjen tilstrekkelig dekning for kort kjøring, kan det settes et minimumsvederlag (minstepreis) for oppdrag, jf. forskriften § 7 femte ledd.

Til § 8

Det kan kreves tillegg for alle takstelementene oppregnet i §§ 7, 9, 11 og 12.

Til § 9

Det kan kreves tillegg for bestilling av drosjetransport til et bestemt tidspunkt.

Til § 10

Det kan ikke kreves tillegg for passering av bomring, jf. § 10 første ledd. For utgifter nevnt i § 10 annet ledd kan det kreves tillegg for å dekke disse.

Til § 11

Det er anledning til å kreve tillegg for drosjetransport av rullestolbruker dersom passasjereren sitter i rullestolen under transporten. For ekstra tidsbruk i anledning transporten, typisk tid til å hjelpe

passasjeren inn/ut av bilen, kan det kreves tidstakst i henhold til § 7 fjerde ledd. Det er ikke tillatt å beregne vederlag for ekstra tidsbruk i forbindelse med klargjøring av drosjen til rullestoltransport.

For annen transport av rullestol, eksempelvis i bagasjerom eller på tak, kan det ikke kreves tillegg.

Til § 12

Bestemmelsen gir adgang til å kreve tillegg for transport av passasjerer på båre eller smittefarlige passasjerer som nødvendiggjør desinfeksjon av drosjebilen.

Dersom sjåføren ved sykekjøring må overnatte utenfor hjemstedet, kan det kreves vederlag for nødvendige utgifter til kost og losji i henhold til Statens reiseregulativ.

Til § 13

Det er adgang til å kreve særskilt tillegg for kjøring i forbindelse med bryllup, konfirmasjon, barnedåp, begravelse og annen tilsvarende kjøring. Adgangen til å kreve tillegg forutsetter at drosjen settes i den stand som kjøreoppdraget krever, typisk vasking, pynting av bil osv. Tillegget er ikke prisregulert og kan fastsettes etter avtale med kunden.

Til § 14

Alle takster og tillegg nevnt i forskriften kapittel 2 er inklusive merverdiavgift.

Til § 15

Forskriften trer i kraft 1. januar 2011.