



Hordaland Fylkeskommune – Søknad om 100 drosjeløyver til DartRide AS

Hordaland Fylkeskommune
Agnes Mowinckels gate 5
5008 Bergen

Oslo, 27. februar 2017

Søknad om 100 drosjeløyver



1 Hva det søkes om

DartRide AS søker med dette om 100 drosjeløyver i Hordaland fylke.

2 Om søkeren

Selskapet DartRide AS, org. nr.: 918 314 865, vil være innehaver av drosjeløyvene.

Firmaattest for DartRide AS fremlegges herved:

Vedlegg 1: Firmaattest for DartRide AS

Aksjonærer i DartRide AS er som følger: Marion Pettersen 50 %, Thomas Due 20 %, Joachim S. McLean 20 %, Venture Lab AS 10 %.

Daglig leder er Jon Esperum.

Styreleder er Thomas Due. Marion Pettersen, Joachim Svenstad McLean og Roger Dørum Pettersen er styremedlemmer.

Daglig leder i DartRide AS er: Jon Esperum, Vilbergveien 29, 0687 Oslo.

Styreleder i DartRide AS er: Thomas Due,

Øvrige styremedlemmer er: Marion Pettersen, Joachim Svenstad McLean og Roger Dørum Pettersen.

Aksjonærfordelingen i DartRide AS er som følger: Marion Pettersen 50 %, Thomas Due 20 %, Joachim S. McLean 20 % og Venture lab AS 10 %.

Darts ledergruppe er sammensatt av personer med ulik bakgrunn og kompetanse, som til sammen har bred og solid erfaring når det gjelder alle forhold som er relevante for drift av drosjesentral:

- Thomas Due er aksjonær og styreleder. Due er også hovedaksjonær og styreleder i Venturelab AS som har en aksjepost tilsvarende 10 % av DartRide AS. Due har 18 års erfaring med oppstartsselskaper og er involvert i flere oppstartsselskaper. Due er også styremedlem for Innovation Event AS som eier Norwegian Investment Forum
- Jon Esperum er daglig leder i DartRide AS. Esperum etablerte i sin tid Oslo Maxitaxi AS og senere Oslo Minitaxi AS i 2005. Samme år søkte Esperum om tillatelse til å etablere lavpriskonseptet Oslo Minitaxi i Oslo. Esperum etablerte også selskapet Oslo Maxitaxi AS i 2005, hvor han var daglig leder frem til 2007. Esperum eier og driver drosjeløyvet A 1180, som har vært tilsluttet Oslo Taxi siden 1992 og driver dette fortsatt.



- Marion Pettersen er hovedeier, finansiell partner og styremedlem i DartRide.
- Joachim Svenstad McLean er med som styremedlem og forretningsutvikler. McLean har utdannelse innen finansiell økonomi fra NHH og har solid erfaring innen prosjektledelse. McLean drifter til daglig et enkeltmannsforetak hvor han yter tjenester til vekstbedrifter igjennom Venturelab AS. McLean drifter også gründerhubben XLR8HUB på Skøyen.
- Roger Dørum Pettersen er en av initiativtakerne bak Dart. Han er styremedlem og deltidsansatt som prosjektleder. Pettersen er utdannet markedsøkonom og har lang og bred erfaring fra drosjenæringen i Oslo, både i form av å ha jobbet som drosjesjåfør siden 1992 og som leder med ansvar for oppstarten av Norgestaxi sin virksomhet i Oslo. Pettersen har inngående kunnskaper om drosjenæringen også solid kompetanse på nyskaping. Pettersen har vært med på å etablere flere entreprenørvirksomheter med støtte fra Innovasjon Norge.

For øvrig følger det av yrkestransportforskriften § 10, jf. § 4, at der hvor søkeren er et selskap eller annen juridisk person, må den til enhver tid daglige leder fylle kravene til vandel og faglige kvalifikasjoner i § 6 og § 8, og til økonomi i § 7 der hvor søker er et nyopprettet selskap.

DartRide AS bekrefter at selskapets daglige leder, Jon Esperum, oppfyller ovennevnte vilkår, og vil om nødvendig fremlegge dokumentasjon om dette blir forespurt.

3 Regelverk

I brev datert 22. februar 2017, «*Letter of reasoned opinion*», til norske myndigheter, slår EFTAs overvåkingsorgan, ESA, fast at nasjonal lovgivning -og praksis på Fylkeskommunalt løyvemyndighetsnivå for å regulere drosjevirkosmhet, må være kompatibel med de generelle reglene i traktaten -og være hjemlet i EØS-Avtalen.

Videre slår tilsynet fast at EØS-avtalen, artikkel 31, er direkte anvendbar, når det gjelder nasjonale tiltak som regulerer adgangen til markedet for drosjetjenester. Artikkel 48 (1) EØS tilsier at dagens nasjonale tiltak som regulerer drosje ved undertegningen av EØS-avtalen ikke kan opprettholdes, uavhengig av deres restriktive eller diskriminerende aspekter.

I brevet konkluderer EFTAs overvåkingsorgan, ESA, med følgende:

Ved å opprettholde en regulering for adgang til taximarkedet som er basert på en ordning med drosjeløyver, som (1) inneholder en numerisk begrensning (2) med betingelser for tildeling av nye drosjeløyver som ikke er objektive, som er diskriminerende og ikke kjent på forhånd og (3) som



pålegger drosjeløyvehavere å være tilknyttet en drosjesentral, så har Norge unnlatt å oppfylle sine forpliktelser i henhold til artikkel 31 (1) i EØS-Avtalen.

I henhold til andre ledd i artikkel 31, i avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol, krever «EFTAs Surveillance Authority» at Norske myndigheter treffer de tiltak som er nødvendige for å etterkomme krav som fremgår av «Letter for reasoned opinion», innen to måneder fra mottagelsesdatoen, den 22. februar 2017.02.26

Vedlegg 2: «Letter of reasoned opinion» fra EFTAs overvåkingsorgan, ESA

I «Letter of reasoned opinion», har ESA forholdt seg til den norske regjeringen som part.

I herværende søknadssak er det DartRide AS og Fylkeskommunen, som løyvemyndighet og behandlende instans, som er partene.

DartRide AS, støtter imidlertid ESAs syn på at en reguleringspraksis som, (1) inneholder en numerisk begrensning (2) med betingelser for tildeling av nye drosjeløyver som ikke er objektive, som er diskriminerende og ikke kjent på forhånd, er i strid med EØS-avtalens artikkel 31.

DartRide AS krever, av overstående grunner, at fylkeskommunens behandling av herværende søknad er hjemlet i EØS-avtalen. Et eventuelt vedtak, med restriksjoner på etableringsadgangen som rammer DartRide AS, må være hjemlet EØS-avtalen Artikkel 31, og begrunnes med «tvingende allmenne hensyn».

Det anføres at vedtak i herværende sak kommer til uttrykk på en slik måte at det er mulig å prøve det.

Yrkestransportloven § 12, andre ledd, utpeker Fylkeskommunene som løyvemyndighet med adgang til å forvalte og administrere drosjeløyveordningen i sitt definerte løyvedistrikt, som en adgangsordning til distriktets drosjemarked. Fylkeskommunene er følgelig selv forpliktet til å treffe tiltak som fører til at forvaltningen av løyveordningen hjemles i EØS-avtalen.

Av løyvemyndigheten følger et eget ansvar for Fylkeskommunen å forvalte løyveordningen i tråd med gjeldende lover og regler, herunder i tråd med EØS-avtalen.

Det utledes ikke av det norske lovverket for drosje noe som tilsier at det skal settes et øvre tak på antallet drosjeløyver. Dette er en ulovfestet praksis som drosjeforvaltningen i mange norske fylkeskommuner selv har innført, noe som tilsier at den rent antallsbegrensende delen av praksisen kan avvikles når den anses for å være i strid med EØS-avtalen. Det er altså på tale om en ulovfestet praksis som må tilpasses og hjemles i EØS-avtalen av den fylkeskommunale løyvemyndigheten.

Det nasjonale lovgrunnlaget for å forvalte løyveordningen, kommer til uttrykk i Yrkestransportloven § 9, "Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute". Fylkeskommunenes praksis for å forvalte løyveordningen har vært basert på behovsprøvinger av antallet løyver, selv om loven ikke sier noe å behovsprøve antall.

I følge DartRide AS og ESA er en slik praksis ikke berettiget og i strid med EØS-avtalen.

Beslutning om å innvilge løyver tilhører løyvemyndighetens skjønn jf. Yrkestransportloven § 9 tredje ledd jf. Yrkestransportforskriften §46. Når det gjelder krav om at drosjeløyver skal være behovsprøvde, utledes ikke av Yrkestransportloven med forskrifter noen kriterier for *behov* eller for det skjønn som skal utøves.

Lovens intensjon er imidlertid at løyvemyndigheten forvalter løyveordningen til beste for publikum, noe som også samsvarer med intensjonen bak EØS-avtalen, Artikkel 31.

Etableringsfriheten anses som drivstoff for virksom konkurranse, innovasjon og utvikling både i næringslivet og markedene, noe som i sin tur kommer forbrukerne til gode. Dette gjelder også for drosjemarkedene, ifølge det som kommer til uttrykk i brev fra ESA til norske myndigheter.

Drosjeløyveforvaltningen må ihht EØS-avtalen utøves rettferdig -også ihht. det generelle forbudet mot usaklig/urimelig forskjellsbehandling, som i sin tur bygger på et krav om likhet for forvaltningen, og at et slikt likhetsprinsipp anvendes som rettesnor for å forvalte løyveordningen.

Likhetsprinsippet er samtidig et ulovfestet prinsipp om at like tilfeller skal behandles likt i den grad ikke relevante hensyn begrunner forskjellsbehandling. Etter DartRide AS sitt syn, er det intet som tyder på at en forskjellsbehandling kan rettferdiggjøres som til beste for samfunnet hva angår regulering av drosjemarkedet.

EØS-avtalen forutsetter at dersom løyvemyndighet mener det er berettiget å utøve forskjellsbehandling, så må berettigelsen begrunnes med «tvingende allmenne hensyn». Hensynet til etablerte drosjeløyvehaveres økonomiske interesser er ikke tilstrekkelig.

Dette innebærer bl.a. at markedets behov for DartRide AS sitt konsept, som et nytt og annerledes konsept, ikke kan måles ut ifra graden av etterspørsel etter tjenestene som de etablerte konkurrentene til DartRide med drosjeløyver tilbyr i dag.

Dersom vilkårene er oppfylt, skal drosjeløyver innvilges i henhold til herværende søknad.

4 Om å innvilge mange drosjeløyver til DartRide AS – Flerbilseie



Hordaland Fylkeskommune – Søknad om 100 drosjeløyver til DartRide AS

I brev til norske myndigheter tar ikke ESA stilling til spørsmålet om tildeling av mange drosjeløyver til AS, men slår fast at reguleringen av drosjevirkosomhet, som sådan, ikke kan unntas EØS-avtalen.

I henhold til EØS-avtalen har ikke løyvemyndigheten adgang til å fastsette en konkret begrensning på antallet drosjeløyver til DartRide AS, ihht. søknad, uten at det vil være i strid med artikkel 31, - med mindre det kan begrunnes i «tvingende allmenne hensyn».

Et «drosjeløyve» er ihht. norsk lov en fylkeskommunal tillatelse til å drive persontransport med et kjøretøy. Allikevel er det utbredt med ulike konstellasjoner i Norge som eier og/eller driver mange drosjer. Noen har fått tildelt flere drosjeløyver, bl.a. som følge av at det ikke har vært nok søkere til utlyste løyver. En privatperson i Oslo eier eksempelvis 16 drosjeløyver tildelt av Oslo kommune. Det finnes en rekke enkeltpersoner og AS som eier og driver mange drosjeløyver i rundt om i Norge.

Mer vanlig er det imidlertid at drosjeløyver leies ut løyvehavere imellom, noe som har ført til at mange disponerer og driver opp mot 30 drosjeløyver.

Fremfor at løyvene kalles tilbake når en innehaver går av med pensjon, kan løyvehaveren leie det ut.

Dette skjer primært gjennom to ordninger.

Den mest begrensede løsningen kalles «bestyrerordning», der en løyvehaver kan leie ut løyvet sitt til andre i maksimalt tre år. Tanken er at andre kan ta over ved for eksempel langtids sykdom. I dag er det eksempelvis 48 slike taxiløyver som er bestyrt bare i Oslo.

Det finnes ingen oversikt over hvordan drosjeløyvene i ulike fylkeskommuner faktisk administreres, men omfanget av drosjeløyveutleie skal være omfattende, særlig i de større norske byene.

Norsk lov er heller ikke til hinder for at løyvemyndighetene kan tildele mange drosjeløyver til AS dersom den selv finner det hensiktsmessig. En anledning flere Fylkeskommuner i Norge allerede har anvendt -og som har blitt ordinær praksis i Norge.

Hordaland Fylkeskommune tildelte eksempelvis 68 drosjeløyver direkte til selskapet Taxi1 AS, og nylig så vi også en omtale i tidsskriftet «Transportarbeideren», der Trøndelag Fylkeskommune tildelte 12 taxiløyver til Nidaros Taxi AS. <http://frifagbevegelse.no/transportarbeideren/ny-avtale-kan-gi-mindre-cowbofaktori-itaxinaringa-6.158.423912.d86a4f5ae1>

Tildeling av mange drosjeløyver til selskap er i dag å regne som alminnelig innført praksis i Norge og er dermed ikke bare fullt ut lovlig, men i tråd med EØS-avtalen.

I henhold til Yrkestransportforskriften, § 43, er loven klar på hvordan et ledig løyve skal defineres:



Hordaland Fylkeskommune – Søknad om 100 drosjeløyver til DartRide AS

«... fortrinnsrett til løyve som blir ledig ved at løyvehaver dør eller opphører med virksomheten ...»

Her er det da på tale om eksisterende løyver som sirkuleres -og tildeles videre til nye innehavere.

Når det gjelder forskriftens § 44. tildeling av løyve, uten fortrinnsrett (nye løyver) er loven like klar:

«... det tilhører fylkeskommunens eget skjønn hvem som skal tildeles løyve. Herunder kan det gis løyve til innehaver av drosjeløyve og til selskap eller annen juridisk person.»

Norsk lov gir følgelig fylkeskommunene adgang til å fatte vedtak om å innvilge det antall løyver som DartRide AS søker om i herværende søknad.

Men dette er, slik DartRide AS ser det, underordnet den forpliktelse til å innvilge det antall drosjeløyver som DartRide AS søker om, som følge av EØS-avtalens krav om etableringsfrihet iht. artikkel 31. Fylkeskommunen har ikke anledning til, uten å begrunne det med tvingende allmenne hensyn, å avkorte eller begrense det antallet drosjeløyver som DartRide AS søker om.

Etter DartRide AS sitt syn, vil en innvilgelse av herværende søknad om drosjeløyver være i tråd med både gjeldende norsk lovverk -og EØS-avtalen.

Et eventuelt vedtak om avslag vil kunne medføre at de rettslige sidene ved vedtaket vil bli prøvd. Et vedtak om avslag innebærer, under alle omstendigheter, at DartRide enten rettmessig eller urettmessig blir nektet adgang til det drosjemarkedet som Fylkeskommunen forvalter en adgangsordning til. Et vedtak om avslag som ikke er tilstrekkelig rettslig fundert, vil også kunne medføre erstatningsansvar for Fylkeskommunen.

6 Kontakt

Henvendelser vedrørende søknaden kan rettest til:

DartRide AS v/Roger Dørum Pettersen, Nedre Skøyenvei 11, 0276 Oslo, e-post: rodpe@live.no, telefon: 90803678

-eller DartRide AS v/ Joachim Svenstad McLean, Nedre Skøyenvei 11, 0276 Oslo, e-post: jsm@venturelab.no – telefon: 48074883