



OSLO TINGRETT

KJENNELSE

Avsagt: 27.06.2025 i Oslo tingrett

Saksnr.: 25-024513TVI-TOSL/03

Dommer: Tingrettsdommer Eva Schei

Saken gjelder: EØS-rett

Bolt Services No AS

Advokat Morten Goller

Rettslig medhjelper:
Advokat Ellen Marie Eikeland Karlsen

mot

Staten
v/Samferdselsdepartementet

Advokat Anders Narvestad

Rettslig medhjelper:
Advokat Andreas Runde

Partshjelper:

Norges Taxiforbund

Advokat Espen Bakken

Rettslig medhjelper:
Advokat Olav T. Haukeli

KJENNELSE

Saken gjelder spørsmål om kravene i yrkestransportloven § 9 om tilknytningsplikt til drosjesentral og taksameterplikt er i strid med Bolts etableringsfrihet etter EØS-avtalen. Denne kjennelsen gjelder krav om midlertidig forføyning for at staten ikke skal håndheve sentraltilknytningsplikten og taksameterplikten overfor løyvehavere tilknyttet Bolt.

Framstilling av saken

Ved endringslov av 15. mars 2024 ble det vedtatt endringer i yrkestransportloven som blant annet medførte innføring av krav om sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere og krav om sentralløyve for å drive drosjesentral, med tilhørende plikter for sentralen. I tillegg ble taksameterplikten endret slik at informasjon skulle rapporteres løpende til sentralen ved bruk av taksameter. Lovendringene trådte i kraft 1. september 2024, men med overgangsperiode frem til 1. april 2025, slik at sentraltilknytningsplikten og plikten til å rapportere taksameterdata til denne drosjesentralen (taksameterplikten) fikk virkning fra dette tidspunktet.

Saksøker, Bolt Services No AS (Bolt), er del av et internasjonalt konsern med estisk morselskap. Bolt driver med digital formidling av drosjetjenester. Selskapet anser seg som en digital markeds plass for drosjesjåfører og kunder, der markeds plassen er Bolt-plattformen. Plattformen er tilgjengelig via Bolts egen app som både sjåfør og kunde må ha lastet ned. Appen tilrettelegger for transportavtaler mellom sjåfør og passasjer, og bestilling og betaling foregår digitalt via appen. Drosjesjåførene er ikke ansatt i Bolt og benytter egne biler. De omtvistede endringene i yrkestransportloven medfører at drosjesjåfører, herunder sjåførene tilknyttet Bolt, er forpliktet til å være tilknyttet en drosjesentral, samt at de via taksameter løpende og digitalt må rapporterer nærmere fastsatte data til denne drosjesentralen.

Den 12. februar 2025 tok Bolt ut søksmål med påstand om at sentraltilknytningsplikten og taksameterplikten er i strid med Bolts etableringsfrihet etter EØS-avtalen artikkel 31. Det ble samtidig begjært midlertidig forføyning for at staten, inntil rettskraftig dom foreligger, plikter å tillate at løyvehavere ikke er tilknyttet drosjesentral i samme utstrekning som før ikrafttreddelsen av lovendringen.

Staten har stilt spørsmål ved om hovedsøksmålet oppfyller kravene i tvisteloven § 1-3, og vist til at det ikke er klart at Bolts søksmål oppfyller vilkårene for å fremme et søksmål av generell karakter. Staten har ikke påstått saken avvist, under henvisning til at retten ex officio skal påse at søksmåls vilkårene er oppfylt. Kravet om midlertidig forføyning ble heller ikke påstått avvist, men staten hadde innsigelser til påstandsutformingen som følge av at det er fylkeskommunene som er løyvemyndighet. Staten påsto seg i tilsvaret frifunnet og at kravet om midlertidig forføyning ikke ble tatt til følge.

Norges Taxiforbund (Taxiforbundet) har erklært partshjelp til støtte for staten.

Som følge av at det er fylkeskommunene som er løyvemyndighet, og at staten ikke kan instruere fylkeskommunen i deres håndhevelse av sin kompetanse, har Bolt endret påstand i forføyningssaken under saksforberedelsen, slik at denne nå gjeler statens kontroll og sanksjoner etter yrkestransportloven.

Muntlig forhandling ble avholdt 3. og 4. juni. Det ble foretatt dokumentasjon og avgitt forklaringer slik det fremkommer av rettsboken.

Saksøkerens påstandsgrunnlag

Sentraltilknytning og automatisk overføring av taksameterdata i yrkestransportloven § 9 annet ledd innebærer at løyvehavere må være tilknyttet drosjesentral og rapportere omfattende informasjon til sentralen via taksameter. Drosjesentralen plikter å motta denne informasjonen fra taksameter.

Denne sentraltilknytningsplikten og taksameterplikten er en klar restriksjon på Bolts etableringsfrihet etter EØS-avtalen artikkel 31 fordi pliktene gjør det svært vanskelig for Bolt å fortsette sin virksomhet i Norge. Når drosjeturen er bestilt og betalt via Bolt-appen samles informasjon i Bolt-plattformen, og ikke i taksameteret. Informasjonen kan dermed ikke sendes drosjesentralen via taksameter. Det finnes ingen integrasjoner som kan løse dette slik at informasjonen kan gå via taksameteret.

Løyvehaverne vil som følge av at dataene ikke kan rapporteres via taksameter bryte sine plikter etter loven dersom de fortsetter med Bolt. Dette vil få betydning for Bolts tilgang på sjåfører. Når det blir færre sjåfører tilknyttet Bolt, vil det også bli færre kunder som følge av at det sjeldnere vil være ledige drosjer i nærheten. Det blir dermed mindre interessant å benytte seg av Bolt-appen.

Tidligere gjeldende taksameterplikt innebar kun at drosjene måtte ha taksameter, og at selve salget ble registrert på dette taksameteret. Denneplikten ble oppfylt ved at sjåførene, når turer var bestilt og betalt i Bolt-appen, la inn prisen manuelt i taksameteret. At Bolt har klart å etablere seg med tidligere taksameterplikt, er derfor uten betydning idet den nye sentraltilknytnings- og taksameterplikten krever helt annen informasjon fra taksameteret, som løpende rapportering av lokasjonsdata, antall turer, antall kjørte km osv., og dette i er praksis ikke mulig å løse.

Bolts virksomhet baserer seg på å ha svært mange tilknyttede sjåfører. Disse kjører også for drosjesentraler, eventuelt som selvstendige løyvehavere før 1. april 2025. Det er mange produsenter av taksametre og ulike drosjesentraler har ulike taksametre. Mange av disse

ønsker ikke å samarbeide med Bolt for å forsøke å få integrert Bolt-appen til taksametrene. Bolt har forsøkt å få kontakt med de ti største leverandørene av taksameter for å undersøke muligheten for å utvikle en integrasjon, men alle forsøk er enten avvist eller ubesvart. En slik utvikling ville uansett medført betydelige kostnader og medføre svært stor usikkerhet med tanke på mulig benyttelse.

Hindringene for Bolt kan heller ikke løses ved at Bolt blir en drosjesentral. Bolt vil fortsatt ha nøyaktig samme utfordring med at informasjonen skal komme fra taksameter. Bolts forretningsmodell er basert på at et betydelig antall sjåfører kjører noe for Bolt, når det passer for sjåførene. I praksis er det ofte når de har ledig tid mellom oppdrag for de sentralene de er knyttet til. Denne virksomheten må Bolt forlate dersom de skal bli en tradisjonell drosjesentral der sjåførene er tilknyttet dem som sentral og med deres taksameter.

Sentraltilknytningsplikten og taksameterplikten kan ikke forsvares i tvingende allmenne hensyn. Pliktene er verken egnet eller nødvendige. De påberopte formålene er ivaretatt gjennom Bolt-plattformen. Informasjonen som løyvehaverne skal rapportere via taksameter til sentralene, og som sentralene plikter å motta fra taksameter finnes i Bolt-plattformen via Bolt-appen. Informasjonen vil imidlertid ikke finnes i eller genereres av taksameteret. Pliktene er begrunnet i bedre drosjetilbud, hvit økonomi, personsikkerhet og forbrukervern. Fordi Bolt-appen genererer og samler den samme informasjonen som taksametre sender til sentralene, vil disse hensynene være like godt ivaretatt ved bruk av Bolt-appen som ved rapportering via taksameter til sentral. Bolt vil ha samme informasjon som sentralene, og på samme måte kunne formidle informasjonen til myndighetene.

Statens påberopte hensyn for pliktene hviler på en forutsetning om at drosjesentralene skal fungere som et samlingspunkt for informasjon for kunder og for kontrollmyndighetene. Løyvehaverne kan imidlertid lett opprette sin egen sentral, og dermed unngå denne samlingen. Sentraltilknytningsplikten er dermed ikke egnet til å ivareta de påberopte hensynene. I realiteten fremstår de begrunnet i forenklingshensyn for myndighetene.

Formålene med sentraltilknytnings- og taksameterplikten vil kunne nås like godt med betydelig mindre inngripende tiltak, og pliktene er derfor ikke nødvendige. Formidlingstjenester som Bolt kunne samlet inn samme informasjon som sentralene, men via app eller lignende istedenfor via taksameter.

Pliktene er til vesentlig skade eller ulempe for Bolt. Ingen eller færre sjåfører vil knytte seg til Bolt, og Bolt mister derved inntekter og markedsposisjon. Bolt har forsøkt å få til samarbeid med taksameterforhandlere for å få til en integrasjon, men ingen forhandlere har vært interessert i dette. Selskapet vil tvinges ut av markedet før de rekker å få til en integrasjon som gjør at de kan opprettholde et så stort antall løyvehavere som nødvendig. En slik integrasjon, hvis den skulle bli mulig, vil uansett være svært kostbar fordi den må

gjøres mot alle eller de fleste tilgjengelige taksameter. Bolt vil ikke lengre kunne videreføre sin virksomhet med sentraltilknytnings- og taksameterplikten, og det foreligger derfor sikringsgrunn.

Det er uklart hvilke ulemper staten eventuelt påføres dersom det besluttes midlertidig forføyning. Eventuelle ulemper står i hvert fall ikke i åpenbart misforhold til Bolts interesse.

At forføyningen ikke gir en 100 % løsning, siden fylkeskommunene teoretisk kan agere mot løyvehavere tilknyttet Bolt, kan ikke være til hinder for forføyning mot staten. Forføyningen er knyttet til statens håndhevelsesmuligheter. Det hadde ikke vært et alternativ å begjære forføyning mot fylkeskommunene, fordi det er staten som er riktig motpart for hovedkravet. Det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet medfører at det må være mulig å få midlertidig forføyning mot innføring av EØS-stridig regelverk.

Saksøkerens påstand

1. Staten v/Samferdselsdepartementet forbys å håndheve, jf. yrkestransportloven §§ 38 og 40, påbudet etter yrkestransportloven om å rapportere taksameterdata til en tilknyttet drosjesentral i forhold til løyvehavere som benytter Bolt Services NO AS' formidlingsplattform inntil rettskraftig dom om hovedkravet foreligger.
2. Bolt Services NO tilkjennes sakens omkostninger.

Saksøktes påstandsgrunnlag

Sentraltilknytnings- og taksameterplikten påfører ikke Bolt en «vesentlig skade eller ulempe», og sikringsgrunn er ikke sannsynliggjort.

Det framstår helt usannsynlig at drosjesentralene samlet vil nekte tilknyttede løyvehavere å kjøre for Bolt. I prinsippet er det tilstrekkelig at én sentral er villig til å tillate formidling fra Bolt. Det er 100-150 registrerte drosjesentraler i Norge, og det er kun Oslo taxi som nekter sjåførene å kjøre for Bolt. Det er heller ikke sannsynlig at Bolt-sjåfører ikke lenger velger å kjøre for Bolt pga. angivelig nye, praktiske utfordringer. Bolt-løyvehavere har hele tiden måttet «plotte» bestilte turer manuelt inn i taksameteret, og sende skiftklappen til Bolt, for å overholde bokføringsforskriften § 8-2-1 og skatteforvaltningsloven § 7-5 (7). Bolt-løyvehavere har i flere år vært pålagt å lagre opplysninger om posisjonsdata, jf. yrkestransportloven § 9 (4). De nye pliktene til å sende inn informasjon om pris og posisjonsdata til drosjesentraler legger ingen merkbare nye plikter på løyvehaverne, sammenliknet med før. Så lenge det er økonomisk rasjonelt å kjøre for Bolt, så vil neppe slike praktiske utfordringer være et hinder i praksis.

Alternativt kan Bolt selv bli en drosjesentral. Det er ikke noe rettslig i veien for at Bolt AS søker om løyve og blir en sentral, det er utelukkende kommersielle hindre. Det er heller

ikke noe teknisk i veien for at Bolt blir en drosjesentral. Bolt vil måtte ha et system for å ta imot taksameterdata, som alle andre drosjesentraler, og det er fullt teknisk mulig å helintegrere Bolt-appen i et taksameter, men det er ingen rettslig eller teknisk nødvendighet å full-integrere Bolt-appen med taksameteret, for at Bolt skal fungere som en sentral. De kommersielle hensynene som hindrer Bolt i å bli en drosjesentral er langt unna «vesentlig skade eller ulempe». Kostandsomfanget er ikke forsøkt dokumentert.

Det vil ikke oppstå noen uopprettelige skader som tilsier at forføyning likevel er nødvendig. Det er ingen holdepunkter for at en eventuell «struping» av tilgang på sjåfører er irreversibel. Dersom sentraltilknytningsplikten senere skulle underkjennes som en ulovlig restriksjon, kan sjåførene igjen knytte seg til Bolt. Sjåførene er der, og vil igjen etterspørre formidlingstjenester fra Bolt. Kostnadene ved eventuelt å opprette egen sentral er opplagt ikke irreversibel.

Bolts egen opptreden underbygger at det ikke er tale om en vesentlig skade eller ulempe. Bolt har ventet i lang tid med å begjære midlertidig forføyning. Bolt klagde Norge inn for ESA 2. september 2024, men forføyningsbegjæringen ble ikke tatt ut før 12. februar 2025, like før overgangsperioden var utløpt. Det var da stor sjanse for at forføyningen ikke ville bli avgjort før etter at sentraltilknytningsplikten trådte i funksjon. Hvis det hadde vært tale om vesentlig skade eller ulempe, ville det vært grunn til å forvente mer pågåenhet.

Forholdsmessighetskravet er uansett ikke oppfylt. Saksøkers interesse er helt eller i det vesentlige av økonomisk karakter. De vesentligste ulempene har vært der siden Bolt etablerte seg på det norske markedet. Statens interesse er å unngå uryddige og uoversiktlig forhold for markedsaktørene og myndighetene midt i et pågående regelverksarbeid. Det er i alle tilfelle uforholdsmessig med forføyning inntil rettskraftig dom. Inntil dom i tingretten er i så fall tilstrekkelig.

Hovedkravet er ikke sannsynliggjort. Sentraltilknytningsplikten og taksameterkravet utgjør ingen restriksjon på Bolts etableringsrett. Pliktene er verken direkte eller indirekte diskriminerende, og rammer alle aktørene likt. Bolt er ikke adressat for sentraltilknytningsplikten eller taksameterkravet, og virkningene for Bolt fremstår usikre og indirekte. Det er ikke et hinder for markedsadgangen, men en rammebetingelse for Bolts tilknyttede sjåfører. Det er høyst usikkert om og i hvilken utstrekning pliktene fører til at Bolt mister tilgang på sjåfører, og eventuelle andre konsekvenser er indirekte og usikre for Bolts etableringsfrihet.

Sentraltilknytningsplikten og taksameterkravet er uansett rettferdiggjort i tvingende allmenne hensyn, nemlig å bidra til et tilfredsstillende drosjetilbud, forbrukervern, personsikkerhet og hvit økonomi. Det er ikke tvilsomt at dette faktisk er hensyn som pliktene forfølger, og det er ikke omtvistet at dette er lovlige hensyn. Pliktene er egnet og nødvendig for å avhjelpe utfordringene og ivareta ønsket beskyttelsesnivå.

Sentraltilknytningsplikten sørger for at alle drosjeturer underlegges et regime med logging av posisjonsdata, opplysninger om løyvehaver, sjåfør, drosje og taksameter, med plikt til på forespørsel å sende disse opplysningene til myndighetene, og er derfor egnet til å bedre personsikkerheten. Det er også grunn til å regne med at sentralens lagrings- og rapporteringsforpliktelser i seg selv virker avskrekkende. Sentralene bidrar også til bedre forbrukervern ved at de samler inn og lagrer priser, som kan gis myndighetene, og ved at de har en klageordning. Sentralene har opplysninger om drosjer tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne, og kan sørge for oppnåelse av tilstrekkelig antall gjennom vilkår, vedtekter mv., og sentralenes oversikt muliggjør at myndighetene kan treffe kompenserende tiltak ved markedssvikt. Det er ikke tvilsomt at tredjepartsrapportering generelt gir bedre etterlevelse av skatteregler, og sentralene sikrer tredjepartsrapportering ved å løpende og digitalt skal samle inn og lagre opplysninger, samt gi disse til myndighetene på forespørsel. Sentraltilknytningsplikten sikrer at alle drosjeturer underlegges logging, innsamling og tredjepartskontroll, og er derfor egnet til å bidra til oppnåelse av alle formålene.

Plattformselskapene er ikke pålagt å ha tilsvarende innsamlings- og lagringsordninger som sentralene, eller å rapportere til myndighetene. Plattformselskapene er heller ikke, som sentralene, underlagt kontrollen som ligger i løyvekrav med tilhørende vandelskrav. Eventuelle eksisterende tilsvarende ordninger med klagemulighet, innsamling av data og rapportering til myndighetene gir derfor ikke tilfredsstillende måloppnåelse. Plattformselskapene dekker heller ikke hele markedet, problemet med «friåkerne» vil fortsatt være der.

Uten sentraltilknytningsplikten mister man den forebyggende effekten som ligger i å måtte rapportere til tredjepart. Tredjepartsaspektet gjør sentralen til en mer pålitelig informasjonskilde enn løyvehaver selv. Det er dermed ingen mindre inngripende tiltak, som er like effektive som sentraltilknytningsplikten

Taksameteret beregner pris på grunnlag tid og kjørelengde, og legger til rette for at kunden kan kreve parallelltakst. Dette sikres ikke dersom man kun benytter en forhåndspris fra for eksempel en applikasjon. Kravet er derfor både egnet og nødvendig for å sikre riktig pris. Taksameter sikrer også korrekt registrering av omsetning og er egnet til å motvirke svart omsetning. Taksameteret gir bedre skattekontroll og sikrer posisjonsdata i forhold til andre innretninger fordi det har fast tilknytning til bilen, og er derfor egnet og nødvendig for å sikre hvit økonomi og bidra til økt personsikkerhet. Åpning for heldigitale løsninger vil også kunne gå ut over drosjetilbudet for ikke-digitale brukere.

Det er fylkeskommunen som er løyvemyndighet og håndhever sentraltilknytningsplikten. Brudd kan medføre inndragning av løyve. Statens kompetanse etter yrkestransportloven § 38 gjelder kontroll, ikke sanksjoner. Kontrollen kan etter ordlyden omfatte

sentraltilknytningsplikten og plikten til å sende taksameterdata til en tilknyttet sentral, men i praksis omfattes ikke dette i kontrollen. Bruksforbud etter yrkestransportloven § 40 er neppe aktuelt ved manglende sentraltilknytning eller manglende taksameter. Et forbud mot håndheving av yrkestransportloven §§ 38 og 40 får derfor ingen eller bare helt marginal betydning for Bolt.

Bolt må ha et reelt behov for å få en slik forføyning overfor staten, jf. tvl. § 1-3. Forføyningsbegjæringen må derfor avvises dersom forføyningen ikke vil ha noen praktisk betydning for Bolt, eller ikke tas til følge der betydningen er helt marginal, fordi den da ikke er «nødvendig» for å avverge vesentlig skade for Bolt.

EØS-retten får ingen betydning for denne vurderingen. Effektivitetsprinsippet innebærer at det ikke må være umulig eller uforholdsmessig vanskelig å håndheve EØS-rettigheter. Det er klart ikke tilfellet her. Bolt kunne tatt ut forføyning før kgl.res om ikrafttredelse, eller rettet forføyningskravet mot fylkeskommunen. At et senere hovedsøksmål må rettes mot staten, gjør det ikke uforholdsmessig vanskelig å håndheve EØS-rettighetene.

Saksøktes påstand

1. Begjæringen om midlertidig forføyning tas ikke til følge.
2. Staten v/Samferdselsdepartementet tilkjennes sakskostnader.

Partshjelpers påstandsgrunnlag

Sentraltilknytningsplikten er ikke en restriksjon for Bolt. Taxiforbundet slutter seg til statens innsigelser til hvem som rammes av restriksjonen. De enkelte elementene i sentraltilknytningsplikten innebærer at løyvehavere må være tilknyttet en godkjent sentral, og sentralene må oppfylle krav om faktisk og varig virksomhet i Norge, godandel, tilfredsstillende økonomisk evne og ivareta løpende krav til utøvelse av virksomheten. Det gjelder ingen krav om (eksklusiv) formidling, og Bolt har heller ikke ført bevis for at eksklusiv formidling kreves av samtlige sentraler.

Kravet er egnet og konsistent ved at det er landsdekkende og gjelder alle innehavere av drosjeløyver. Kravet er nødvendig for å ivareta formålet om bedre drosjetilbud, hvt økonomi, personsikkerhet og forbrukervern, samt har ryddige arbeidsforhold og trafikksikkerhet som positive sideeffekter.

Formålene viser klart behov for å stille krav om en kobling mellom drosjene (bil, sjåfør og løyvehaver) og en tredjepart (sentralen). Bolt har ikke godtgjort hvordan de nevnte hensynene kan ivaretas på en mindre inngripende måte enn de enkelte tiltakene i sentraltilknytningsplikten.

Taksameterplikten er ikke et hinder for Bolt. Taksameteret er fast i bilen og kan ikke enkelt skrus av, og er derfor uansett egnet og nødvendig for å ivareta forbrukerhensyn i form av korrekt prisberegning, hvit økonomi i form av riktig rapportering til skattemyndighetene og sikkerhet for passasjer og sjåfør. Det er enighet mellom partene om at det skal stilles krav til en kontrollutrustning, og det er ingen tekniske hindringer for at Bolts plattform integreres mot en eller flere taksameter typer.

Bolt har ikke påvist hvordan nye regler om kontrollutrustning er mindre inngripende enn taksameterkravet. Ingen av kravene i taksameterplikten er til hinder for at Bolt gjør som i dag, informasjonen må bare legges inn i taksameteret også.

Partshjelpers påstand

1. Begjæringen om midlertidig forføyning tas ikke til følge.
2. Norges Taxiforbund tilkjennes sakskostnader.

Rettens vurdering

Taksameter- og sentraltilknytningsplikten

Etter yrkestransportloven § 9 må den som driver persontransport mot vederlag utenfor rute (med motorvogn registrert for inntil 9 personer) ha drosjeløyve. Løyveplikten omfatter all persontransport som er rettet mot allmennheten på offentlig sted eller via digitale plattformer. Sentraltilknytningsplikten, som er tvistetema i vår sak, følger av nytt annet ledd i bestemmelsen, som lyder:

«(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c og 9 d i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameter hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.»

Bestemmelsens fjerde og femte ledd, som ikke er nye, lyder:

«(4) Den som har løyve etter denne føresegna, skal loggføre kvar drosjetur med start og slutt punkt med ein modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) til løpande registrering og logging av den geografiske posisjonen til drosja. Opplysningane skal lagrast i 60 dagar. Departementet kan gje nærare reglar om loggføring i forskrift.

(5) Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt, herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustningar, når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.»

Som følge av den nye sentraltilknytningsplikten er det også nye bestemmelser om drosjesentraler i blant annet §§ 9 b, 9 c og 9 d. Disse lyder:

«§ 9 b. *Løyve for å drive drosjesentral*

(1) Den som vil drive drosjesentral, må ha løyve. Løyve skal tildelast søkjarar som oppfyller krava i § 4 andre ledd bokstav a til c.

(2) Drosjesentralen skal ha ein dagleg leiar.

§ 9 c. *Drosjesentralen sine plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon*

(1) Drosjesentralen skal ha opplysningar om:

- a. løyvehavarar som er knytte til sentralen,
- b. sjåførar som er tilsette hos tilslutta løyvehavarar,
- c. drosjer som er knytte til sentralen og registreringsnummeret på drosjene,
- d. taksameter som er installert i drosja, inkludert serienummer,
- e. talet på drosjer som til kvar tid er tilgjengelege for sentralen og kva for geografiske område drosjene dekker,
- f. dei drosjene dei tilknytte løyvehavarane disponerer som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne.

(2) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre opplysningar om posisjonsdata for drosjeturar som drosjeløyvehavaren har loggført etter § 9 fjerde ledd. Sentralen skal lagre opplysningane i 60 dagar.

(3) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre dei opplysningane som vert kravde med heimel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring for dei løyvehavarane som er knytte til sentralen. Sentralen skal lagre opplysningane i fem år etter slutten av rekneskapsåret.

(4) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre pris for drosjetransport i område der det er fastsett pristak med heimel i lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak for dei løyvehavarane som er knytte til sentralen.

(5) Drosjesentralen sine administrative system skal årleg gjennomgå ein systemrevisjon for å sikre datatryggleik og datakvalitet. Systemrevisjonen skal dokumenterast gjennom ei uavhengig revisorfråsegn eller gjennom godkjent sertifiseringsordning.

(6) Drosjesentralen skal, når styresmaktene ber om det, sende inn dei opplysningane som følgjer av første til femte ledd.

(7) Opplysningar som er nemnde i første til femte ledd skal lagrast i EØS-området og vere tilgjengelege for styresmaktene på det formatet dei krev.

§ 9 d. *Drosjesentralane sine øvrige plikter*

(1) Kvar drosjesentral skal ha ei klageordning. Kundar og andre med klageinteresse kan klage på pris og kvalitet på både sentralen og drosjeløyvehavar sine tenester. Drosjesentralen skal sørge for at kunden får opplysningar om klageretten, og om at klaga kan sendast til Forbrukertilsynet dersom kunden ikkje får medhald i klagen.

(2) Drosjesentralen skal sørge for at ein tilstrekkeleg del av dei drosjene som er knytte til sentralen er utforma eller utstyrt for transport for personar med nedsett funksjonsevne i samsvar med gjeldande føresegner om tekniske krav til universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport.

(3) Om det er fleire sentralar i same område, kan dei samarbeide om å oppfylle pliktene i andre ledd.

(4) Ein drosjesentral som vil drive verksemd i fleire fylke, skal sende melding om dette til dei aktuelle fylkeskommunane.»

I forbindelse med innføringen av disse nye bestemmelsene i yrkestransportloven, ble det også gjort endringer i yrkestransportforskriften, blant annet nærmere regler om taksameter. Det følger av forskriftens § 48d at

«Loggføring av posisjonsdata for drosjeturer i henhold til yrkestransportloven § 9 (4) skal skje i taksametersystemet, og skal inneholde opplysninger om sjåførens navn, løyvenummer, registreringsnummer på drosjen, dato og tidspunkt for start- og stopposisjon og GNSS posisjonsdata for drosjeturen.»

Drosjesentralen skal løpende og digitalt samle inn disse dataene fra taksametret, jf. yrkestransportloven § 9 c annet ledd, i tillegg til å registrere betalingen.

Også forut for innføringen av de nye taksameter- og sentraltilknytningspliktene var det påbud om taksameter i drosjer. Etter bokføringsforskriften, som ikke er endret ved innføringen av taksameter- og sentraltilknytningsplikten, skal kontant- og kredittsalg registreres ved bruk av taksameter. Sjåførene tastet derfor den avtalte prisen for hver enkelt Bolt-tur manuelt inn i bilens taksameter for å oppfylle kravene i bokføringsloven. Øvrig informasjon myndighetene skulle ha, ble lagret elektronisk fra appen, og dokumentasjon som kreves etter bokføringsforskriften og skatteforvaltningsforskriften ble sendt inn fra Bolt-plattformen av sjåførene og Bolt. Partene er uenige om dette var tilstrekkelig oppfyllelse, eller om slik dokumentasjon også tidligere skulle vært registrert i taksameter. Det er imidlertid ikke bestridt at myndighetene rent faktisk aksepterte denne måten å gjøre det på.

Sentraltilknytningsplikten og taksameterplikten må sees i sammenheng ved vurderingen av om disse kravene er i strid med Bolts etableringsfrihet etter EØS-avtalen og ved vurderingen av om vilkårene for midlertidig forføyning er oppfylt. Pliktene henger nøye sammen fordi en rekke av sentralens oppgaver er å løpende og digitalt samle inn data fra

taksametre, og drosjeløyvehaver plikter å loggføre posisjonsdata og en rekke andre opplysninger i taksametersystemet og å rapportere opplysningene sentralen trenger.

Bolt er en formidler av drosjetjenester. Drosjesentraler kan også være formidlere, men trenger ikke være det. Bolts formidling foregår via Bolt-appen. Kundene registrerer i appen hvor de vil kjøre fra og til, og får tilbud fra sjåfører i nærheten. Kundene bestiller og betaler deretter turene i appen. Informasjon om turene lagres i appen og elektronisk hos Bolt.

Bolt har anført at det ikke er mulig for deres sjåfører å sende informasjonen sentralene skal ha via taksameter når turen er bestilt og betalt i Bolt-appen. Øystein Treveland, styreleder i Norges Taxiforbund, bekreftet i sin forklaring i retten at det ikke er mulig å legge alt som skal rapporteres til drosjesentralene inn på taksameteret manuelt. Sjåførene kan derfor ikke rapportere alle data fra Bolt-turene via taksameter. Dette innebærer at dersom Bolt fortsetter sin virksomhet som i dag, vil de tilknyttede sjåførene som fortsetter å ta oppdrag via Bolt-appen, bryte sine plikter etter yrkestransportloven.

Løyvemyndighetene

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for både drosjeløyve og drosjesentralløyve, jf. yrkestransportloven § 12 annet ledd. Løyve skal gis dersom søker oppfyller de objektive løyvekravene. Løyve kan tilbakekalles når løyvehaver ikke lengre oppfyller vilkårene, eller ikke retter seg etter forskrifter og vilkår som gjelder for å drive virksomheten, jf. yrkestransportloven § 29, og også denne myndigheten ligger til løyvemyndigheten, altså fylkeskommunen. Dette innebærer at løyve blant annet kan tilbakekalles ved brudd på sentraltilknytningsplikten eller taksameterplikten. Løyvemyndigheten har ingen plikt til å kalle tilbake løyvet, men en adgang til det på bakgrunn av en skjønnsmessig vurdering. Statens prosessfullmektig har i retten opplyst at flere løyvemyndigheter allerede har fulgt opp etterlevelsen av de nye pliktene og innledet tilbakekallssaker.

Retten finner det sannsynlig at sjåførene, eller i hvert fall mange av dem, vil slutte å ta oppdrag for Bolt dersom dette kan medføre risiko for at de får inndratt drosjeløyvet. Retten finner det også sannsynlig som forklart av Bolt at selskapet vil få betydelig færre kunder dersom de har betydelig færre sjåfører, og at Bolts virksomhet dermed i hvert fall vil bli redusert.

Sikringsgrunn

Bolt har anført at taksameter- og sentraltilknytningsplikten er til vesentlig skade eller ulempe for Bolt, og at midlertidig forføyning er nødvendig for å avverge denne skaden eller ulempen, jf. tvisteloven § 34-1 første ledd bokstav b. Som redegjort for ovenfor, er det ikke mulig for sjåførene å rapportere alle nødvendige data fra Bolt-turene via

taksameter. Sjåførene som fortsetter å ta oppdrag via Bolt-appen, vil derfor bryte sine plikter etter yrkestransportloven dersom Bolt fortsetter sin virksomhet som i dag.

For at drosjesjåfører skal kunne oppfylle sine plikter når de gjennomfører turer bestilt via Bolt-appen, og dermed ikke risikere tilbakekall av drosjeløyvene, må Bolt sørge for en løsning der alle data som skal lagres og rapporteres, formidles til taksametrene i sjåførenes biler. Dette kan slik retten forstår det enten gjøres ved en integrasjon mellom Bolt-appen og de ulike taksametrene, eller ved at turene formidles via sentralene sjåførene er tilknyttet, som var måten Treveland forklarte at sjåførene kunne oppfylle sine plikter på. Begge disse mulige løsningene vil kreve avtaler med en rekke andre aktører, enten forhandlere av de ulike taksametrene som brukes, eller de ulike drosjesentralene sjåførene er tilknyttet. Ut fra de forklaringene som er gitt, finner retten at det er svært uklart om Bolt vil klare å få i stand disse nødvendige avtalene, og hvor mye det i tilfelle vil koste. I tillegg er det sannsynlig at det vil være vanskelig og kostbart å utvikle nødvendig teknisk løsning. Dette skyldes særlig det store omfanget av ulike taksametre, hvilket medfører at det vil måtte utvikles en rekke ulike integrasjoner eller tekniske løsninger. Ut fra bevisførselen under rettsmøtet, må det uansett legges til grunn at det i hvert fall vil ta lang tid før nødvendige tekniske løsninger og avtaler med sentraler eller taksameterforhandlere eventuelt kommer på plass.

Frem til Bolt eventuelt får på plass løsninger som innebærer mulighet for å formidle data fra Bolt-appen til sjåførenes taksametre (eventuelt via sjåførenes sentraler), vil sjåførene bryte sine plikter etter yrkestransportloven. Retten har funnet det sannsynlig at dette vil medføre reduksjon i antall sjåfører som vil ta oppdrag via Bolt-appen som følge av risikoen for å få inndratt drosjeløyvet. Dette vil gjøre bruken av Bolt mindre attraktiv for kundene fordi det vil ta lengre tid å få tak i en drosje. Det er derfor sannsynlig at taksameter- og sentraltilknytningsplikten vil medføre reduserte inntekter og markedsposisjon for Bolt. På denne bakgrunn finner retten det sannsynlig at taksameter- og sentraltilknytningsplikten vil medføre vesentlig skade eller ulempe for Bolt.

Staten har anført at Bolt kan løse problemene taksameter- og sentraltilknytningsplikten medfører ved selv å bli eller opprette en sentral. Dette vil innebære at Bolt må endre sin virksomhet vesentlig. Bolts virksomhet innebærer at de knytter til seg sjåfører som er tilknyttet en rekke ulike sentraler. Disse sjåførene tar både oppdrag via Bolt-appen og for den andre sentralen de er knyttet til. Selv om det per i dag ikke er forbud mot å være tilknyttet mer enn én sentral, er det dette som er praksis. Treveland har forklart at ingen er tilknyttet flere sentraler, og at slik tilknytning ville innebære at sjåførene måtte ha ett taksameter fra hver sentral. Realiteten vil da være at sjåførene må velge mellom å kjøre for Bolt og for andre sentraler. Dette vil heller ikke endre seg i fremtiden da det etter avholdelse av muntlig forhandling i saken er vedtatt lovendring som innebærer at løyvehaverne bare kan være tilknyttet én sentral. Retten er ikke kjent med når denne endringen vil tre i kraft. Bolts forretningsidé, som langt på vei baserer seg på at sjåførene

kan ta oppdrag for Bolt når de ikke får oppdrag fra sentralene, vil da ikke fungere om Bolt skulle bli en drosjesentral. Retten finner på denne bakgrunn at den skade eller ulempe Bolt påføres som følge av taksameter- og sentraltilknytningsplikten dermed ikke kan unngås ved at Bolt blir eller oppretter en drosjesentral.

Midlertidig forføyning kan bare besluttes hvis det er nødvendig for å avverge den skaden eller ulempen Bolt påføres. Den sentrale årsaken til at taksameter- og sentraltilknytningsplikten påfører Bolt skade, er at det er sannsynlig at sjåførene ikke vil ta oppdrag via Bolt-appen fordi de er redde for at det vil medføre tilbakekall av løyve. Det er risikoen for slike sanksjoner Bolt ønsker å avverge ved den midlertidige forføyningen. Dersom risikoen for dette avverges, mener retten det er sannsynlig at sjåførene vil fortsette å ta oppdrag via Bolt-appen på samme måte som før ikrafttreddelsen av reglene om taksameter- og sentraltilknytningsplikt.

Staten ved politiet og Statens vegvesen er kontrollmyndighet etter yrkestransportregelverket, jf. yrkestransportloven § 38. Bestemmelsen gir hjemmel til «å føre kontroll med føresegner som er gjevne i eller med heimel i denne lova», og omfatter således også taksameter- og sentraltilknytningsplikten. Også en rekke andre statlige myndigheter utfører tilsyn, kontroll og/eller håndheving av regelverk som er relevant for drosjesjåførere, men dette er ikke tilknyttet disse pliktene. Justervesenets kontroll av taksametre går slik retten forstår det på tekniske krav m.m., ikke bruken.

Det fremgår av NOU 2024:15 at Statens vegvesen er kontrollmyndighet for «løyve, enerettsområde, miljøkrav, kjøreseddel, taksameter, taklykt/merking, registrering i kjøretøyregisteret mm», mens politiet er kontrollmyndighet for «Dokumentkontroll, løyve, kjøreseddel, enerettsområde, taksameter, miljøkrav». Politiet og Statens vegvesen kan utføre kontrollene sammen eller hver for seg. Statens prosessfullmektig har i retten opplyst at Statens vegvesens og politiets kontroll av taksameter innebærer at de kontrollerer visuelt at drosjen faktisk er utstyrt med et taksameter, men at de ikke kontrollerer at taksameteret fungerer, eller at data lagres og rapporteres i taksameteret. Det er videre opplyst at verken Statens vegvesen eller politiet faktisk utøver kontroll av sentraltilknytningsplikten.

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for både drosjeløyve og drosjesentralløyve. Av NOU 2024:15 fremgår det at fylkeskommunens oppgaver er «løyvemyndighet, kontrollere inngangsvilkår og driftsvilkår, tilbakekall av løyve når vilkår ikke er oppfylt, retting». I henhold til dette kontrollerer fylkeskommunen at drosjeløyvehaverne er knyttet til drosjesentraler.

Etter yrkestransportloven § 40 kan Statens vegvesen og politiet (kontrollmyndighetene) «forby bruken av kjøretøy som vert nytta til transport av personar eller gods utan påbode løyve eller anna godkjenning etter denne lova». Retten er enig med staten i at denne bestemmelsen ikke hjemler bruksforbud ved manglende sentraltilknytning eller manglende

taksameter. I de tilfellene må løyvet først trekkes tilbake av fylkeskommunen. Først da er vilkåret om uten påbudt løyve eller annen godkjenning oppfylt.

Bolt har begjært forføyning for at staten skal forbys å håndheve, jf. yrkestransportloven §§ 38 og 40, påbudet etter yrkestransportloven om å rapportere taksameterdata til en tilknyttet drosjesentral overfor løyvehavere som benytter Bolt-appen. Et slikt forbud for staten vil i realiteten innebære at Statens vegvesen og politiet ikke kan kontrollere at løyvehaver overholder taksameter- og sentraltilknytningsplikten, og ikke kan ilegge bruksforbud som følge av at disse pliktene ikke overholdes. I og med at bruksforbud uansett ikke kan ilegges i disse tilfellene, og Statens vegvesen og politiet uansett ikke foretar slike kontroller, vil en slik forføyning få minimal betydning for statens faktiske håndheving av yrkestransportregelverket. Samtidig vil en slik forføyning ikke medføre noen begrensninger i fylkeskommunenes mulighet til å kontrollere løyvehavernes oppfyllelse av taksameter- og sentraltilknytningsplikten, og heller ingen begrensninger på fylkeskommunenes mulighet til å inndra løyvene dersom pliktene ikke overholdes.

Retten utelukker ikke at en midlertidig forføyning mot staten i henhold til Bolts påstand, også vil kunne ha en viss effekt overfor fylkeskommunene. Det er ikke usannsynlig at fylkeskommunene vil være mer forsiktige med, eller unnlate, å tilbakekalle løyver som følge av manglende oppfyllelse av taksameter- og sentraltilknytningsplikten dersom staten ved midlertidig forføyning er gitt forbud mot å håndheve disse pliktene. I hvilken grad en forføyning mot staten vil ha en slik virkning på fylkeskommunenes utøvelse av sin myndighet, er i midlertid usikkert. For at Bolts skade eller ulempe skal avverges er det uansett ikke nok at fylkeskommunene frivillig avstår fra å tilbakekalle løyver.

Drosjeløyvehaverne må også innrette seg etter at fylkeskommunene vil komme til å gjøre dette.

Etter rettens syn er det ikke sannsynlighetsovervekt for at en midlertidig forføyning mot staten vil ha den effekt at drosjeløyvehaverne vil føle seg så trygge på at fylkeskommunene ikke vil benytte muligheten til å tilbakekalle løyvene deres dersom de ikke overholder taksameter- og sentraltilknytningsplikten, at de som følge av forføyningen vil fortsette å ta oppdrag via Bolt-appen på samme måte som før ikrafttredelsen av taksameter- og sentraltilknytningsplikten. En forføyning om at staten forbys å håndheve taksameter- og sentraltilknytningsplikten i medhold av yrkestransportloven §§ 38 og 40, vil dermed ikke avverge den skaden eller ulempen Bolt påføres av disse pliktene.

Retten kan heller ikke se at det på annen måte kan gis midlertidig forføyning mot staten som medfører at fylkeskommunen ikke kan tilbakekalle løyver i medhold av yrkestransportloven § 29. Partene synes å være enige om at staten ikke direkte kan instruere fylkeskommunene i deres håndhevelse av sin kompetanse, når denne kompetansen, som her, er tillagt fylkeskommunen ved lov. Det kan da heller ikke gis midlertidig forføyning for at staten skal instruere fylkeskommunen til ikke å tilbakekalle

løyver etter § 29. At departementet kan føre lovlighetskontroll med fylkeskommunens vedtak, jf. kommuneloven § 27-1, medfører heller ikke at staten på noen måte kan instruere fylkeskommunen til ikke å treffe vedtak om tilbakekall. Retten kan etter dette ikke se at staten bindende kan sørge for at fylkeskommunene ikke håndhever taksameter- og sentraltilknytningsplikten, og det kan dermed ikke gis forføyning mot staten med et innhold som i tilstrekkelig grad avverger at løyvehaverne frykter tilbakekall av løyve.

Generelt er retten enig med Bolt i at det at selskapet muligens også må innlede tvister eller begjære forføyning mot fylkeskommunen, ikke medfører at det ikke også kan gis midlertidig forføyning mot staten. Retten er også enig i at det at forføyningen ikke gir en 100 % fullgod løsning for Bolt heller ikke nødvendigvis er til hinder for en forføyning mot staten. Dersom det er nødvendig med forføyning mot to subjekter for en fullgod løsning er det ikke nødvendigvis et hinder for en forføyning mot én av dem. For at midlertidig forføyning skal kunne gis, må imidlertid forføyningen kunne avverge skaden. Det vises i denne sammenheng til Flock, Midlertidig sikring. Arrest og midlertidig forføyning, Universitetsforlaget, 2011 s. 106, der det fremgår at «Det er et selvstendig krav etter bokstav b at forføyningen er egnet til å avverge skade eller ulempe». Det må derfor slik retten ser det være et vilkår at hele eller en vesentlig del av skaden avverges ved forføyning mot ett av to relevante subjekter, i vårt tilfelle mot staten. En forføyning mot staten avverger ikke skaden for Bolt i dette tilfellet, veken fullt ut eller en vesentlig del av den, og vilkårene for forføyning mot staten er derfor ikke oppfylt. Dette fordi staten uansett ikke driver kontroll eller gir sanksjoner som medfører vesentlig skade eller ulempe for Bolt. Staten verken kontrollerer eller sanksjonerer taksameter- og sentraltilknytningsplikten, og det er ikke sannsynlig at en forføyning mot staten vil medføre at sjåførene fortsetter å ta oppdrag via Bolt-appen.

Interesseavveiningen som skal foretas etter tvisteloven § 34-1 annet ledd er ikke relevant når øvrige vilkår for midlertidig forføyningen ikke er oppfylt. Selv om staten ikke får særlige ulemper av ikke å håndheve påbudet om taksameter- og sentraltilknytningsplikt, og Bolt påføres store ulemper som følge av disse pliktene, kan det ikke besluttes midlertidig forføyning når dette uansett ikke avverger Bolts ulemper.

Det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet

Bolt har anført at de som følge av det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet må kunne få midlertidig forføyning mot staten i saken. Prinsippet innebærer at det ikke må være umulig eller uforholdsmessig vanskelig å håndheve EØS-rettigheter. EØS-avtalen har ikke regler om nasjonal saksbehandling av krav om midlertidig forføyning for sikring av krav som bygger på EØS-avtalen. I hvert fall der eventuelle brudd på EØS-avtalen medfører irreversible skader eller skader som ikke nødvendigvis kan rettes opp med erstatning fra staten for brudd på EØS-regelverket, må imidlertid det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet

og det tilgrensende prinsippet om vern av EØS-rettigheiter innebære at det må være praktisk mulig å sikre krav gjennom midlertidig forføyning.

Dersom de vinner frem med sitt krav i hovedsaken, vil Bolt kunne kreve erstatning fra staten for eventuelt økonomisk tap som følge av innføringen av taksameter- og sentraltilknytningsplikten. Denne muligheten for erstatning vil imidlertid ikke nødvendigvis være et tilstrekkelig godt vern av Bolts EØS-rettigheiter. Bolt har påpekt at dersom taksameter- og sentraltilknytningsplikten får virke over noe tid vil de kunne bli presset helt ut av det norske markedet. Retten har likevel kommet til at effektivitetsprinsippet ikke medfører at Bolt må få medhold. Effektivitetsprinsippet og prinsippet om vern av EØS-rettigheiter er ivaretatt fordi Bolt hatt andre muligheter til å sikre sitt krav gjennom midlertidig forføyning, og Bolt kan nå ikke få medhold i sin begjæring om midlertidig forføyning mot staten, fordi slik forføyning ikke vil avverge en vesentlig skade eller ulempe.

Bolt kunne, som anført av staten, tatt utbegjæring om midlertidig forføyning før kongelig resolusjon om ikrafttredelse. Staten kunne unnlatt å sette loven i kraft, eller truffet ny beslutning om utsatt ikrafttredelse, men kan ikke sette gjeldende lovbestemmelse ut av kraft. En slik forføyningsbegjæring kunne for eksempel gått ut på at de omstridte lovbestemmelsene ikke skulle tillates iverksatt før hovedsaken var rettskraftig avgjort, jf. ankende parts påstand i Rt-1995-1789. Både Bolts kjennskap til lovarbeidet om de nye reglene, og den relativt lange overgangsperioden som ble gitt etter at lovreglene ble vedtatt, medfører at Bolt hadde tilstrekkelig tid til å ha en reell mulighet til å begjære slik midlertidig forføyning. Det vises i denne sammenheng til at Bolt innga høringsinnspill til lovforslaget allerede 11. september 2023. Vedlagt dette høringsinnspillet var Advokatfirmaet Wiersholm AS' vurdering av om forslaget var i tråd med EØS-avtalen. I tillegg sendte Bolt klage til ESA 2. september 2024. På disse tidspunktene må Bolt således ha hatt relativt god innsikt i de forholdene som nå påberopes i forføyningssaken. Likevel ble begjæring om midlertidig forføyning først tatt ut 11. februar 2025.

Bolts prosessfullmektig har påpekt at berammelsen av muntlig forhandling i saken ble forsinket som følge av advokatenes berammelsesprogram, og at dette ikke kan holdes mot Bolt. Retten er enig i at det som utgangspunkt ikke skal gå ut over Bolt at prosessfullmektigene ikke hadde mulighet til å avholde muntlig forhandling i saken før ikrafttredelsen av lovbestemmelsene. På den annen side kan det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet ikke trekkes så langt at det at prosessfullmektigene var opptatt, må medføre at Bolt skal få medhold i en midlertidig forføyning som ikke er egnet til å avverge skaden eller ulempen Bolt påføres, eller at staten skal pålegges å utføre handlinger ut over sin normale kompetanse. Også problemet med prosessfullmektigenes muligheter for å møte til muntlig forhandling kunne vært løst dersom begjæringen hadde blitt tatt ut tidligere, eventuelt ved å benytte andre prosessfullmektiger.

Alternativt mener retten at Bolt kunne sikret sine rettigheter etter EØS-avtalen ved begjæring om midlertidig forføyning mot fylkeskommunene. Fylkeskommunene kunne vært saksøkt sammen med staten i søksmålet i hovedsaken. Det vises i denne sammenheng til Rt-2007-538 der ugyldighetssøksmål mot staten vedrørende reguleringsplan ble kombinert med et søksmål mot Oslo kommune for å hindre at kommunen ga tillatelser før gyldighetsspørsmålet var rettskraftig avgjort. Selv om staten i vår sak er rett saksøkt i søksmålet om taksameter- og sentraltilknytningsplikten er i strid med Bolts rettigheter etter EØS-avtalen, mener retten at Rt-2007-538 må forstås slik at fylkeskommunene samtidig kunne vært saksøkt med påstand om at de ikke var berettiget til å legge taksameter- og sentraltilknytningsplikten til grunn for vedtak om tilbakekall av løyve. Det kunne da vært begjært midlertidig forføyning for kravet mot fylkeskommunene. Bolts partsrepresentant har i retten forklart at Bolt ikke opererer i andre byer i Norge enn i Oslo. Selv om det er mange fylkeskommuner i landet, ville det derfor i praksis være tilstrekkelig å trekke Oslo inn i søksmålet, og begjære midlertidig forføyning overfor Oslo kommune.

Kravet om midlertidig forføyning kan etter dette ikke tas til følge.

Sakskostnader

Avgjørelse om midlertidig sikring regnes som egen sak i relasjon til tvisteloven § 20-8 første ledd. Sakskostnader knyttet til forføyningskravet skal avgjøres særskilt basert på utfallet av dette sidekravet, ikke som del av hovedsaken, jf. Rt-2012-1665 avsnitt 28 med videre henvisninger.

Staten har vunnet forføyningssaken, og har krav på full erstatning for sine sakskostnader, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd. Retten kan ikke se at det er grunner som tilsier at Bolt skal fritas for ansvar etter § 20-2 tredje ledd, og dette er heller ikke anført.

Advokat Narvestad har levert omkostningsoppgave på kr 514 300 som i sin helhet er salær. Bolt har ikke hatt innvendinger til oppgaven. Etter tvisteloven § 20-5 skal full erstatning for sakskostnader dekke partens nødvendige kostnader ved saken. Ved vurderingen av om kostnadene har vært nødvendige, legges det vekt på om det ut fra betydningen av saken har vært rimelig å pådra dem. Dette innebærer at det skal foretas en proporsjonalitetsvurdering.

Vurderingen av advokatsalæret omfatter både advokatens timepris og antallet medgåtte timer, jf. HR-2020-1515-U avsnitt 23. Det følger av forarbeidene og rettspraksis at dersom timeprisen er særlig høy, må det forventes en spesialkompetanse som vil medføre at advokaten har behov for å bruke færre timer på saken enn andre. Det samlede salærkravet staten krever dekket, er etter rettens syn ikke så høyt at det isolert sett ikke ligger innenfor det som er rimelig å pådra denne saken. Grunnen til dette er at timeprisen statens prosessfullmektiger har benyttet, er betydelig lavere enn det svært mange advokater med EØS-rett og prosedyre som spesialfelt opererer med. Dette illustreres godt ved timeprisen

til de ulike advokatene i saken. Advokat Narvestad og advokat Runde har en timepris på kr 1 850, mens timeprisen for de øvrige advokatene i saken varierer mellom kr 3 200 for advokat Karlsen, kr 4 000 for advokat Haukeli, kr 5 000 for advokat Bakken og kr 7 500 for advokat Goller. Årsaken til at statens prosessfullmektig og rettslig medhjelper har betydelig lavere timesats enn de øvrige advokatene i saken, er at staten benytter advokater fra Regjeringsadvokaten. På samme måte som man kan måtte akseptere høy timesats for advokater «som har solid erfaring på de aktuelle rettsfelt og derfor kan utføre arbeidet mer effektivt enn andre», jf. HR-2021-1320-U, kan man måtte akseptere høyere antall timer enn normalt der for eksempel en uerfaren advokatfullmektig har særlig lav timesats. Dette er i imidlertid ikke tilfellet for statens prosessfullmektig og rettslig medhjelper i saken. Selv om statens prosessfullmektig har forholdsvis lav timesats, kan det ikke benyttes flere timer enn nødvendig og få erstatning også for disse innenfor tvisteloven § 20-5.

I dette tilfellet er det krevd erstatning for arbeid utført av flere, og det må da «vurderes om dette fremstår som nødvendig eller hensiktsmessig for å få oppdraget utført på en effektiv måte, eller om de nødvendige kostnadene kunne ha vært lavere dersom det bare hadde vært benyttet én advokat», jf. HR-2020-1515-U avsnitt 26. Etter rettens syn kunne kostnadene vært lavere dersom det bare hadde vært benyttet én advokat. Under de muntlige forhandlingene holdt advokat Narvestad innledningsforedrag mens advokat Runde holdt avsluttende innlegg. Retten kan ikke se at en slik fordeling medførte noen form for effektivisering av arbeidet, slik tilfellet for eksempel kan være i saker med problemstillinger innenfor ulike fagområder og der advokatene deler disse områdene seg imellom fordi de har ulik fagekspertise. Saken var etter rettens syn ikke så omfattende at det var nødvendig med to advokater i retten, og i hvert fall timene i retten har da vært unødvendige for én av dem. Dette utgjør til sammen 14 timer over to rettsdager. Også ut over timene i rettsmøtet, finner retten at det normalt vil medføre noe dobbeltarbeid der flere advokater utfører arbeidet med prosessoppdraget. Retten kan ikke se at dette ikke er tilfellet også her, med den arbeidsfordelingen advokat Narvestad og advokat Runde har hatt i saken. Det er vanskelig for retten å vite hvor mye dobbeltarbeid det er snakk om, og retten finner at nødvendig tidsbruk ved saken skjønnsmessig må reduseres med fem timer i tillegg til de 14 timene rettsmøtet varte.

Retten er etter dette kommet til at antallet timer som er krevd dekket overstiger det som må anses som nødvendig med 19 timer, og erstatningene for sakskostnader må av den grunn reduseres tilsvarende, jf. tvisteloven § 20-5. Med en timepris på kr 1 850 utgjør dette til sammen kr 35 150. Bolt dømmes etter dette til å erstatte statens sakskostnader med kr 479 150.

Også statens partshjelper, Norges Taxiforbund, har i utgangspunktet krav på å få erstatning for sine sakskostnader, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd, jf. § 20-1 tredje ledd. Om parten vinner saken, kan sakens prinsipielle betydning for partshjelperen imidlertid begrunne at motparten i medhold av unntaket i § 20-2 tredje ledd fritas for å erstatte partshjelperens,

men ikke partens, sakskostnader, jf. Schei mfl., Tvisteloven. Lovkommentar, § 20-1. Dette er også lagt til grunn av Høyesterett i en rekke saker, for eksempel HR-2023-93-A avsnitt 77.

Av forarbeidene til tvisteloven, Ot.prp.nr.51 (2004–2005) kapittel 29, Til § 20-1, fremkommer det at lovutvalget opprinnelig foreslo «en særskilt bestemmelse om at partshjelpere som nevnt i lovforslaget § 15-7 første ledd bokstav b (NOU § 15-8, dvs. organisasjoner og offentlige organer) bare kan tilkjennes sakskostnader når særlige grunner tilsier det». Departementet fulgte ikke utvalgets forslag på dette punktet. I begrunnelsen heter det: «Nettopp organisasjoner – og også offentlige organer – kan yte viktige bidrag til saksbehandlingen som partshjelpere og også begrense kostnadene for den part de hjelper. Reglene om sakskostnader i kapittel 20 er fleksible nok til å unngå at motparten må betale organisasjonens eller et offentlig organs sakskostnader som partshjelper der dette vil være urimelig.»

Sakens prinsipielle betydning for partshjelpen og eventuelle bidrag til å begrense kostnadene for parten synes etter dette å stå sentralt for vurderingen av om motparten i medhold av unntaket i § 20-2 tredje ledd skal fritas for å erstatte partshjelperens sakskostnader.

I vår sak er det ikke holdepunkter for at Taxiforbundet har gitt viktige bidrag til saksbehandlingen eller begrenset kostnadene for staten. Taxiforbundets deltakelse som partshjelp har således vært et fordyrende element i saken, og ikke vært nødvendig for staten. I motsetning til i HR-2023-2068-A har innlegget fra Taxiforbundet ikke vært en integrert del av statens prosedyre, og Taxiforbundets prosessfullmektig har ikke prosedert deler av saken som statens prosessfullmektig ellers måtte håndtert, jf. dommens avsnitt 79.

Som begrunnelse for å erklære partshjelp etter tvisteloven § 15-7 anførte taxiforbundet at spørsmålene i saken «ikke bare vil påvirke bransjens rammebetingelser og omdømme, men også påvirke de politiske, økonomiske, faglige og organisasjonsmessige interessene for medlemmene». Dette må forstås slik at spørsmålene i saken har stor generell betydning for foreningen og dets medlemmer. Dette taler for at foreningen må bære sine egne sakskostnader, jf. blant annet HR-2022-2251-A avsnitt 64 og HR-2023-93-A avsnitt 77.

Samlet sett er det etter dette grunn til å gjøre unntak etter § 20-2 tredje ledd i dette tilfellet. Det foreligger etter rettens syn tungtveiende grunner som gjør det rimelig å frita Bolt fra erstatningsansvar for Norges taxiforbunds sakskostnader.

SLUTNING

1. Begjæringen om midlertidig forføyning tas ikke til følge.
2. I erstatning for sakskostnader betaler Bolt Services No AS 479 150 – firehundreogsyttinitusenetthundreogfemti – kroner til staten v/Samferdselsdepartementet innen 2 – to – uker fra forkynnelse av avgjørelsen.
3. Norges Taxiforbund tilkjennes ikke erstatning for sakskostnader.

Retten hevet

Eva Schei

Veiledning om anke i sivile saker vedlegges.

Veiledning om anke i sivile saker

I sivile saker er det reglene i tvisteloven kapitler 29 og 30 som gjelder for anke. Reglene for anke over dommer, anke over kjennelser og anke over beslutninger er litt ulike. Nedenfor finner du mer informasjon og veiledning om reglene.

Ankefrist og gebyr

Fristen for å anke er én måned fra den dagen avgjørelsen ble gjort kjent for deg, hvis ikke retten har fastsatt en annen frist. Disse periodene tas ikke med når fristen beregnes (rettsferie):

- fra og med siste lørdag før palmesøndag til og med annen påskedag
- fra og med 1. juli til og med 15. august
- fra og med 24. desember til og med 3. januar

Den som anker, må betale behandlingsgebyr. Du kan få mer informasjon om gebyret fra den domstolen som har behandlet saken.

Hva må ankeerklæringen inneholde?

I ankeerklæringen må du nevne

- hvilken avgjørelse du anker
- hvilken domstol du anker til
- navn og adresse på parter, stedfortredere og prosessfullmektiger
- hva du mener er feil med den avgjørelsen som er tatt
- den faktiske og rettslige begrunnelsen for at det foreligger feil
- hvilke nye fakta, bevis eller rettslige begrunnelser du vil legge fram
- om anken gjelder hele avgjørelsen eller bare deler av den
- det kravet ankesaken gjelder, og hvilket resultat du krever
- grunnlaget for at retten kan behandle anken, dersom det har vært tvil om det
- hvordan du mener at anken skal behandles videre f.eks. om det bør være muntlig behandling i rettsmøte, skriftlig behandling og/eller rettsmekling.

Hvis du vil anke en tingrettsdom til lagmannsretten

Dommer fra tingretten kan ankes til lagmannsretten. Du kan anke en dom hvis du mener det er

- feil i de faktiske forholdene som retten har beskrevet i dommen
- feil i rettsanvendelsen (at loven er tolket feil)
- feil i saksbehandlingen

Hvis du ønsker å anke, må du sende en skriftlig ankeerklæring til den tingretten som har behandlet saken. Hvis du fører saken selv uten advokat, kan du møte opp i tingretten og anke muntlig. Retten kan tillate at også prosessfullmektiger som ikke er advokater, anker muntlig.

Det er vanligvis en muntlig forhandling i lagmannsretten som avgjør en anke over en dom. I ankebehandlingen skal lagmannsretten konsentrere seg om de delene av tingrettens avgjørelse som er omtvistet, og som det er knyttet tvil til.

Lagmannsretten kan nekte å behandle en anke hvis den kommer til at det er klar overvekt av sannsynlighet for at dommen fra tingretten ikke vil bli endret. I tillegg kan retten nekte å behandle noen krav eller ankegrunner, selv om resten av anken blir behandlet.

Retten til å anke er begrenset i saker som gjelder formuesverdi under 250 000 kroner

Hvis anken gjelder en formuesverdi under 250 000 kroner, kreves det samtykke fra lagmannsretten for at anken skal kunne bli behandlet.

Når lagmannsretten vurderer om den skal gi samtykke, legger den vekt på

- sakens karakter
- partenes behov for å få saken prøvd på nytt
- om det ser ut til å være svakheter ved den avgjørelsen som er anket, eller ved behandlingen av saken

Hvis du vil anke en tingretts kjennelse eller beslutning til lagmannsretten

En *kjennelse* kan du som hovedregel anke på grunn av

- feil i de faktiske forholdene som retten har beskrevet i kjennelsen
- feil i rettsanvendelsen (at loven er tolket feil)
- feil i saksbehandlingen

Kjennelser som gjelder saksbehandlingen, og som er tatt på bakgrunn av skjønn, kan bare ankes dersom du mener at skjønnsutøvelsen er uforsvarlig eller klart urimelig.

En *beslutning* kan du bare anke hvis du mener

- at retten ikke hadde rett til å ta denne typen avgjørelse på det lovgrunnlaget, eller
- at avgjørelsen åpenbart er uforsvarlig eller urimelig

Hvis tingretten har avsagt dom i saken, kan tingrettens avgjørelser om saksbehandlingen ikke ankes særskilt. Da kan dommen isteden ankes på grunnlag av feil i saksbehandlingen.

Kjennelser og beslutninger anker du til den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Anken avgjøres normalt ved kjennelse etter skriftlig behandling i lagmannsretten.

Hvis du vil anke lagmannsrettens avgjørelse til Høyesterett

Høyesterett er ankeinstans for lagmannsrettens avgjørelser.

Anke til Høyesterett over *dommer* krever alltid samtykke fra Høyesteretts ankeutvalg. Samtykke gis bare når anken gjelder spørsmål som har betydning utover den aktuelle saken, eller det av andre grunner er særlig viktig å få saken behandlet av Høyesterett. Anke over dommer avgjøres normalt etter muntlig forhandling.

Høyesteretts ankeutvalg kan nekte å ta anker over *kjennelser* og *beslutninger* til behandling dersom anken ikke reiser spørsmål av betydning utover den aktuelle saken, og heller ikke andre hensyn taler for at anken bør prøves. Anken kan også nektes fremmet dersom den reiser omfattende bevisspørsmål.

Når en anke over kjennelser og beslutninger i tingretten er avgjort ved kjennelse i lagmannsretten, kan avgjørelsen som hovedregel ikke ankes videre til Høyesterett.

Anke over lagmannsrettens kjennelser og beslutninger avgjøres normalt etter skriftlig behandling i Høyesteretts ankeutvalg.