

Næringssetaten  
v/ Thale Blank Torkildsen  
Postboks 745  
0106 Oslo

Dato: 17.11.2009

Deres referanse      Vår referanse  
09/01200-2          09/011-1

## Høringskommentar til "Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune"

Jeg er en løyvehaver og kjører i Oslo. Jeg legger frem følgende forslag med erfaring som løyvehaver og sjåfør. Jeg har også snakket med hundrevis løyvehavere og sjåførere.

Det vises til Deres brev datert 30.10.2009. Taxi 24/7 setter pris på at selskapet har fått mulighet til å gi kommentar i forbindelse med denne saken. I disse kommentarer nevnes sjåfør som kjører drosje og løyvehaver som har løyve.

Jeg har følgende kommentarer.

\$6      De fleste løvehavere ønsker å kjøre miljøvennlige biler, fordi de er driftsskire og bruker mindre drivstoff. Ulempene med slike biler er det er ikke er stor nok bagasjeplass for to store kofferter. Med 4 passasjerer og deres bagasje blir det vanskelig å øke farten på motorveien. Det kan skape farlige trafikksituasjoner. Hvis bagasjen ikke kan plasseres i bilen, vil det være umulig for sjåføren å kjøre.

Siden biler fra alle sentraler skal være representert på for eksempel flyplasser/togstasjoner/bussterminaler/ferger etc., kan det bli dårlig tilbud til brukeren på slike steder med små biler. Biler som Toyota Prius er ikke en bil som kan kjøres i to skift i drosje. Slike biler kan også føre til redusert løyveeffektivitet.

Jeg foreslår at i starten kan sentralen begynne med 50 % av slike biler. Resten av bilene kan være store. Samtidig vil jeg gjerne legge til at hvis det kommer nye store miljøvennlige biler, skal de erstatte gamle store biler.

\$ 7      Som vi vet har det vært mye skattesvindler i drosjenæringen. En del løyvehavere som hadde mulighet til å drive med flere biler har svindlet mest. Det ble unndratt store verdier som ellers skulle bli brukt i samfunnet. Næringssetaten har nok bedre oversikt enn meg.

Forsøket med flerbilseiere i form av aksjeselskap vil tilrettelegge for mer svindel. En løyvehaver med en ansatt kan svindle for sin skatt og sin arbeidstakers skatt etc. Men et AS med f.eks. 30 løver har mulighet til å svindle 30 ganger mer. Så forsøket med flerbilseiere må **ikke** realiseres. Samtidig må forslaget om tilknyttede løyver til en sentral være maksimalt 50 % av Oslos løyver.

En eller flere løyvehavere bør få mulighet til å danne AS. Dette bør også gjelde for løyvehavere som har en eller flere sjåførere. Det bør være opp til løyvehaver om han/hun ønsker til drive AS eller personlig bedrift.

§ 9 Løyvehaver eller sjåfør skal være ansvarlig for egne feil. Løyvehaver må ikke straffes for en ugjerning som en ansatt har gjort, fordi løyvehaver ikke er til stede når den ansatte jobber.

§ 13 Sentralen skal ikke misbruke sin makt for eksempel i forhold til sentralavgift/oppdiktede klager eller etc., fordi en sentral kan lage problemer for en løyvehaver hvis det er personlig konflikt mellom dem.

Det er løyehavere som har ansatt sjåførere. De sørger for sentralens inntekt og tilbyr tjenester til publikum. Sentraler må få sanksjoner hvis de ikke utbetaler løyehavernes kreditt på avtalt tid. Løyehavere får problemer hvis de ikke får sin kreditt. Det rammer deres personlige økonomi. Fornøyde løyehavere betyr hyggelige sjåførere som fører til best tilbud til publikum. Sanksjonen kan være å tilbakekalle godkjenning av den aktuelle sentralen.

Sentralavgiften bør økes med konsumprisindeksen og ikke betraktelig mye. En betraktelig økning i sentralavgiften kan føre til ekstra arbeid til både løyehavere og myndigheten som jobber med drosjenæring. Hvis en sentral ikke klarer å passe på egne utgifter, må den selv gjøre noe. Den kan gå konkurs som andre AS. Løyehavere skal ikke straffes for dette i form av betraktelig økning av sentralavgift.

De sentralene som har misligholdt sine avtaler må få konsekvenser. Disse sentralene har nok plaget løyehavere. Slike sentraler må ikke få flere løyver videre inntil et år før næringssetaten ser at de er egnet til å drive en sentral. Næringssetaten må ikke tilbakeholde noen løyver for slike sentraler.

Det er greit at en løyvehaver har sine plikter overfor sin sentral. Det legges ingen plikt til sentraler overfor sine tilsluttede løyehavere. Dette gjelder særlig kreditt. Hvis en sentral tilbakeholder løyehaverens kreditt, skal den løyvehaver automatisk bli medeier i den aktuelle sentral for det aktuelle beløpet. Han skal ha rett til å selge sine aksjer videre. Det er en forutsetning at slikt misligholdt dokumenteres til næringssetaten. Et par dagers sent utbetaling skal ikke medføre noen sanksjoner hvis det skjer av og til.

§ 14 Klagene må alltid undersøkes. Det er ikke alltid at det som kunden sier er riktig. Hvis det foreligger bevis kan vedkommende sjåfør være skyldig.

§17 Mislighold av avtale bør føre til sanksjoner. For sent utbetaling eller tilbakeholde kreditt må være en grunn for å tilbakekalle godkjenning.

§21 Det er arbeidsgiverens ansvar å passe på at en ansatt er lovlydig. Hver enkel sjåfør skal være ansvarlig for sine feil. Ansattes feil må ikke forårsake ulemper for løyvehaver.

§ 26 Hver enkel sjåfør skal straffes for egne feil. Løyvehaver skal ikke straffes for ansattes feil.

§ 33 Løyvehaver eller sjåfør som plager kollegaer bør få bøter eller vedkommendes kjøreseddel må tilbakestrekkes. Det har vært store konflikter på Gardermoen der en person har plaget mange ved å bryte taxidepotet sine regler.

§ 37 Drosjesjåføren skal være plikt å informere passasjer dersom forventet pris er over kr 1250.

§ 38 Det må stå på drosjeholdeplasser om hvor mange drosjer som kan stå der. Denne reglen skal gjelde for hele året uten noen unntak.

Det bør ordnes med strøm og stikkontakter på holdeplasser. Det er fordi at hvis noen ønsker å bruke elbil skal vedkommende ha mulighet til å lade batteriet. Samtidig ønskes det forslag for å holde biler varme når det er kaldt ute. For unødig tomgangskjøring er straffbart.

Drosjeholdeplasser bør utformes slik at det skal være lettere å kjøre ut for utvalgte biler slik at unødig trafikkaos kan hindres.

§ 39 Det oppleves mange ganger at passasjeren ønsker å parkere/stanse på slike steder som er lovstridig i forhold til veitrafikkloven. Disse regler er veldig strenge, særlig for drosjesjåfører. Sjåføren skal ikke ha noen plikt til å stoppe/parkere/bære baggasje til og fra bilen på slike steder. Dette er ikke omtalt om dyr.

## Kommentar til bystyrets vedtak

2.17 TT brukere må få et personlig kort slik at de skal være i stand til å bruke hvilken som helst drosjesentral. Det oppleves ofte at slike brukere som trenger bil så fort som mulig venter lenge på bil fra et bestemt selskap. Det er disse brukere og syke som skal ha fortrinnsrett for å ta drosje. Med dagens ordning taper slike grupper. Det samme bør gjelde for syketransport. Næringsetaten bør utarbeide en takst for TT-kjøring og syketransportkjøring. Næringsetaten må pålegge alle sentraler å kjøre slike brukere på den bestemte taksten.

3. Jeg er enig i at det er overkapasitet av drosjer i Oslo. Jeg mener at det er ca. 450 ekstra løyver. Det foreslås at løyveantallet i Oslo ikke bør økes. Det er allerede for få turer per time. Med flere drosjer kan arbeidet gå betraktelig ned. Jeg er redd for at det kan føre til svart arbeid og stressende og slitne sjåfører. Det kan føre til dårlig service til publikum.

Med vennelig hilsen

Mansoor Ahmad  
Dagligleder  
Taxi 24/7  
Tlf. 46621910