

Oslo kommune  
Næringsetaten  
0157 OSLO

Oslo 21. desember 2009

postmottak@nae.oslo.kommune.no

## ByTaxis hørings svar – ny drosjeforskrift for Oslo kommune

### 1 Innledning

ByTaxi viser til Oslo kommunes brev til høringsinstansene av 30. oktober 2009 vedrørende forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune. Jeg viser også til min telefonsamtale med Astrid M. Haga 17. desember 2009, der ByTaxi ble innvilget fristutsettelse til i dag for innlevering av hørings svar. I dette brevet framsettes ByTaxis vesentligste kommentarer til forslaget.

Generelt er ByTaxi positiv til at Oslo kommune regulerer drosjenæringen gjennom en forskrift der regelverk som tidligere har vært fragmentarisk og vedtatt i strid med forvaltningslovens saksbehandlingsregler for forskrifter, samles. ByTaxi er også fornøyd med at det stilles strengere krav både til drosjesentraler, løyvehavere og sjåførere. Men som det redegjøres nærmere for i punkt 2 nedenfor, vil den overordnede konkurransereguleringen i forskriften ikke gi sentralene en praktisk mulighet for å sikre drift på en forsvarlig måte samtidig som drosjeprisene reduseres. Virkningen av konkurransereguleringen slik den er foreslått vil således bli at prisene stabiliseres på et høyt nivå. Tilføringen av nye løyver vil derfor ikke gi en slik prisreduksjon som Econ Pöyry sin rapport gir uttrykk for at vil inntre. Forutsetningen for at tilførsel av nye løyver og/eller omfordeling av eksisterende løyver vil kunne gi en prisreduksjon, er at sentralene må sikres mot at løyvehavere forsvinner til sentraler med høyere priser. Dette redegjøres det nærmere for i punkt 2.

ByTaxis øvrige kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forskriften, er inntatt i punkt 3 flg.

### 2 Konkurransereguleringen av drosjemarkedet i Oslo

I forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler, framkommer det at drosjesentraler kan fastsette felles takstregulativ for alle drosjer som er tilknyttet sentralen. Som følge av denne regelen er det i Oslo drosjesentralene som fastsetter prisene kundene må betale for å kjøre med drosjer tilknyttet de respektive sentralene. Drosjesentralenes inntekter består for de fleste praktiske formål av sentralavgift fra de tilknyttede løyvehaverne.

Løyvehavere velger i utgangspunktet hvilken sentral de ønsker å være tilknyttet. Etter at det ble åpnet for flere drosjesentraler i Oslo og fram til i dag har det likevel vært flere begrensninger i adgangen til å velge sentral, blant annet forbud mot overgang til Oslo Taxi, samt regler om bindingstid etter overgang. I tillegg har det vært gjennomført en omfordelingsordning som har medført flytting av løyver fra Oslo Taxi til de konkurrerende sentralene. I Oslo kommunes forslag til ny drosjeforskrift er det lagt opp til å fjerne disse konkurranséfremmende tiltakene, og erstatte dem med et tak i forhold til hvor mange løyver som kan være tilknyttet den enkelte sentral.

Når løyvehavere skal velge hvilken sentral de skal kjøre for, vil de normalt velge den tilknytningen som er økonomisk mest fordelaktig for den enkelte løyvehaver. Så lenge valg av sentral ikke har negative konsekvenser for antall turer som kjøres og lengden på disse, vil høye takster og lav sentralavgift være de viktigste kriteriene for løyvehaver. Oslo Taxi har gjennom svært mange år som monopolist opparbeidet seg mange lukrative offentlig betalte avtaler, herunder TT-avtaler, skolebarnttransport og pasienttransport. (En av TT-avtalene er gitt Oslo Taxi i strid med lov om offentlige anskaffelser i en årrekke. I 2008 hadde den en verdi på ca NOK 150 millioner og utgjorde ca 800 000 turer). Videre har Oslo Taxi på samme måte opparbeidet seg en unik posisjon i alle deler av bestillingsmarkedet. Dette medfører at antall forventede turer for løyvehavere er flere i Oslo Taxi enn i andre sentraler. Dette medfører igjen at Oslo Taxi kan velge å ligge noe lavere i pris enn de øvrige sentralene uten å risikere løyveflukt. Men også Oslo Taxi er bevisst på at for lave takster øker sannsynligheten for at løyvehavere velger andre sentraler, og har i den siste tiden svart på denne trusselen med å sette opp kilometerprisene sine med litt over 6 % fra 1. desember 2009. Blant de øvrige sentralene er det mindre forskjeller i bestillingsturer og faste avtaler, slik at høye priser og lav sentralavgift bortimot alene vil være de viktigste kriteriene for valg av sentral.

Hvis en drosjesentral fastsetter lavere takster, må det som en følge av ovenstående påregnes at løyvehavere vil velge å kjøre for andre sentraler fordi lavere takster gir mindre inntekter for løyvehaver. I praksis medfører dette at større frihet for løyvehavere til å velge drosjesentral normalt vil medføre at prisene settes opp. Dette er åpenbart ikke i publikums interesse, og neppe den politiske målsettingen med den nå pågående reguleringsprosessen.

Hvis det ønskes å oppnå at prisene settes ned, må drosjesentralene først sikres at prisene kan presses uten at løyvehavere velger seg over til konkurrerende sentraler. Det må uansett fastsettes mekanismer som sikrer drosjesentralene tilstrekkelige inntekter gjennom sentralavgift til at de viktige kontrolloppgavene som foreslås regulert i forskriften, kan gjennomføres.

Flere av de mindre drosjesentralene i Oslo har små og *effektive* administrasjoner i motsetning til for eksempel Oslo Taxi. Disse sentralene har mulighet til å ivareta kontrollfunksjonene som foreslås i forskriften etter noe økning av bemanningen. Men for at sentralene skal kunne øke bemanningen og kunne forestå innkjøp av nødvendig teknisk utstyr på en bedriftsøkonomisk forsvarlig måte, må sentralene ha større sikkerhet for en viss minsteinntekt gjennom sentralavgift. Det er også et viktig poeng at det vil være svært vanskelig for sentralene å få til finansieringsavtaler for kjøp av nytt taksameterutstyr hvis risikoen er overhengende for at en ny løyvehaver vil velge seg over til en annen sentral i løpet av kort tid.

Hvis lavere priser er en politisk målsetting med reguleringen av drosjemarkedet, må det således fastsettes et gulv for hvor få løyvehavere en sentral kan risikere å få. For å sikre en forutsigbarhet for drift av sentral med ansatte og mulighet for finansiering av taksameterutstyr bør det videre opereres med en bindingstid etter sentralovergang. For å sikre muligheten for lavere priser, foreslår ByTaxi derfor at det fastsettes en gulv per sentral på 150 løyver. De sentralene som per i dag har færre løyver enn dette, kan tilføres løyver dels gjennom nye løyver slik Econ Pöyry foreslår og dels gjennom en omfordelingsordning av nåværende ledige løyver, samt gjeninnføring av omfordelingsordningen av løyver tilknyttet Oslo Taxi. Løyvene tildeles de minste sentralene først slik at de raskt når gulvet på 150. Videre må det settes en bindingstid på tre år etter sentralovergang. De ovennevnte reglene må åpne for at løyvetallet kan bli lavere enn gulvet eller at overgang innvilges i bindingstid hvis sentralen vesentlig misligholder sine forpliktelser overfor løyvehaver.

Et system med gulv i antall løyver samt bindingstid vil gi sentralene mulighet til å redusere prisene uten at løyvehavere snart velger seg bort fra sentralen. Tilførsel av flere løyver til de små sentralene vil derfor

kunne gi de lavere prisene som ønskes, og de mindre sentralene vil dermed på en forretningsmessig forsvarlig måte kunne utfordre Oslo Taxi som den billigste sentralen i Oslo.

Det vil også være problematisk, om enn umulig, for de små sentralene å være en tilbyder ved utlysning av anbud fra både offentlig og privat sektor all den tid all makt i den nye forskriften overføres fra sentralene til løyvehaverne, blant annet gjennom forslag om tre måneders varslingsfrist for overgang til annen sentral.

En gjennomføring av forskriften slik den er foreslått vil medføre høye priser for å hindre løyveflukt. Det vil også være svært risikabelt forretningsmessig å skulle kjøpe inn dyrt taksameterutstyr til nye løyvehavere som vil kunne forlate sentralen nesten umiddelbart. Den store usikkerheten rundt varigheten av en sentraltilknytning vil også gjøre det vanskelig for å framforhandle akseptable finansieringsavtaler for slikt utstyr.

### **3        Kommentarer til de enkelte bestemmelser**

#### **Kapittel 1.        Formål og definisjoner**

##### **§ 1 Formål**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

##### **§ 2 Virkeområde**

Forskriften er ment å gjelde i Oslo. Fram til forskriften blir endelig vedtatt gjelder felles reglement for Oslo og Akershus. Vi tolker kommunen dit hen at man nå ønsker ordningen med felles kjøreområde/reglement avvirket. Det er bra og noe vi støtter. Slik det fungerer i dag er det en betydelig lekkasje av Akershus-drosjer som kjører i Oslo til alle døgnets tider. Særlig gjelder det de nye aktørene i Asker og Bærum og på nedre Romerike all den tid disse sentralene ikke har noe tilbud til løyvehaverne sine utover plassturer. Videre er det urimelig for lojale sjåførere i Akershus at sjåførere fra Oslo kan få tilbud om løyve i en Akershus-sentral når disse sjåførene i all hovedsak har opparbeidet seg ansiennitet i Oslo og fortsetter å kjøre i Oslo etter at de har blitt tildelt løyve i en Akershus-sentral.

Når det gjelder Gardermoen må det gis unntak for Oslo-sentralene slik at de kan hente og konkurrere om publikum der.

Vi bemerker for øvrig at regelen om kørdning på drosjeholdeplass (§ 38) ville ha løst mange av problemene på holdeplassen på Gardermoen, men da forskriften kun gjelder i Oslo, vil Taxi Depot AS trolig fortsette å fastsette regler for holdeplassen etter eget forgodtbefinnende inntil videre.

##### **§ 3 Definisjoner**

Vi har ingen kommentarer til punktene 1, 3, 4, 5, 6 og 7 i bestemmelsen. Punkt 2 kan fjernes da punktet dekkes i ovenstående § 2. Setningen i ledd 8 må endres til:

*Med biltimer skal forstås den samlede tid drosjens taksameter er aktivert i status; opptatt, ledig, avmeldt eller pause.*

## Kapittel 2 Drosjesentraler

### § 4 Vilkår for å drive drosjesentral

Vi har ingen kommentarer til § 4 første ledd første punkt første setning. Andre setning bør slettes. Begrunnelsen er som følger:

Kommunen foreslår i andre setningen at drosjesentralgodkjenningen skal gjelde for 5 år av gangen. Oslo kommune har i brev av 7. september 2007 gitt ByTaxi AS godkjenning som drosjesentral. Denne godkjenningen er *ikke* tidsbegrenset. Løyvemyndigheten har ikke rettslig grunnlag for å gjøre denne godkjenningens tidsbegrenset gjennom den foreslåtte drosjeforskriften.

Videre vil det være nærmest umulig å investere og drive en forutsigbar drosjesentral, både i forhold til løyvehavere og kunder, om man må operere med et femårsperspektiv på sentralgodkjenningen. Ikke minst vil det være krevende, om enn umulig, å få finansieringsinstitusjoner til å finansiere taksametre m.v. med en slik potensiell tidshorisont på driften. Det vil heller ikke være mulig å legge inn anbud all den tid anbudsperiodene mest sannsynlig ikke samsvarer med den foreslåtte femårsperioden.

I punkt fem bør det tilføyes en setning som pålegger sentralene å benytte kun ett taksametersystem av gangen. Dersom sentralen velger å bytte taksameterleverandør skal dette være utført innenfor rimelighetens grenser og ikke vare lenger enn tre måneder fra første nye anlegg er montert. I dag er det slik at to aktører, City Taxi og Christiania Taxi, benytter to forskjellige taksametersystemer som ikke benytter samme plattform og dermed "snakker de ikke sammen". I en slik situasjon vil sentralen vanskelig kunne oppfylle plikten om å levere like tjenester til lik pris til løyvehaverne, for eksempel fordi turtildeling ikke kan skje til mer enn en plattform (per tur). Vi er også vel kjent med at et av anleggene Christiania Taxi benytter er enkelt å manipulere slik at midler kan unndras beskatning.

### § 5 Maksimalt antall løyver tilknyttet en sentral – minste antall løyver tilknyttet en sentral

Hele denne bestemmelsen må endres for at konkurransen skal kunne bedrives på like, objektive ikke diskriminerende vilkår. Jeg viser til omtalen under punkt 2 over. Bestemmelsen bør lyde:

*En drosjesentral skal ikke ha mindre enn 150 løyver og mer enn 40 % av det totale antall ordinære drosjeløyver i Oslo. Dersom en sentral har færre løyver enn bestemt skal nye løyver ha tilknytningsplikt til denne sentralen.*

Begrunnelsen for at det må være et "tak" på den største aktøren og et "gulv" på de mindre er at det ikke vil være mulig å konkurrere om publikum/kunder om det skal være slik at de to største aktørene kan dele markedet av løyvehavere mellom seg. Econ foreslår at den største aktøren skal ha et tak på 50 %. Det åpner for at Oslo Taxi ikke trenger å redusere sin flåte om det blir 300 nye løyver. I Sverige er det ikke anledning for den største aktøren å ha mer enn 40 %. I dagens virkelighet er det kamp mellom sentralene for å tiltrekke seg løyvehavere på bekostning av dyrere og dårligere tjenester til publikum. I den anledning foregår det en utstrakt bruk av økonomiske virkemidler for å tiltrekke seg løyvehavere. Norgestaxi gir sine løyvehavere kr 10 000,00 i vervesum om de klarer å tiltrekke seg løyvehavere. De nye løyvehaverne tilbys tre måneders gratis sentralavgift og vi har snakket med løyvehavere som har fått tilbud om rentefrie lån på flere hundretusen kroner. Dersom sentralene gis forutsigbarhet i sine inntekter vil det åpenbart kunne gi seg utslag i betydelig lavere priser enn dagens kunstig høye prisnivå som er framtvunget av løyvehavere som "presser" sentralene til å sette opp prisene. Løyvehaverne sitt press består i at de flytter løyvene til en sentral som har dyrere priser om ikke sentralene gjør som de sier. Det beste eksemplet på dette er

Norgestaxi som hadde som målsetning å være billigere enn Oslo Taxi. Etter massiv løyveflukt over til andre sentraler bestemte Norgestaxi seg for å øke prisene betydelig og er nå på enkelte tider av døgnet den dyreste sentralen. Dette har resultert i at løyvehavere blir værende i sentralen og andre løyvehavere søker seg til Norgestaxi.

Forslaget om flerbilseiere bør utgå all den tid dette forslaget betinger et ikke ubetydelig antall nye løyver til kun et fåtall løyvehavere.

## **§ 6 Godkjenning som drosjesentral**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen.

## **§ 7 Fornyelse av godkjenning til drift av drosjesentral**

Oslo kommune har ikke grunnlag for i forskrift å fastsettes krav om fornyelse av tillatelse til allerede gitte sentralgodkjenninger.

## **§ 8 Drosjesentralens vedtekter**

Forskriften baserer seg på et krav om at drosjesentraler skal være organisert som aksjeselskap. Aksjeselskapet må derfor ha vedtekter som oppfyller kravene i aksjeloven. Formålet med aksjelovens krav til vedtekter er et helt annet enn formålet med bestemmelsene kommunen foreslår i utkastet til forskrift § 8 punkt 2 flg. Det vil være helt unaturlig at slike bestemmelser inntas i et aksjeselskaps vedtekter i aksjelovens forstand.

Hvis kommunen ønsker en kontroll med endringer av forhold omtalt i § 8 punkt 2 til 5, jf. § 4 punkt 3, må disse "vedtektene" holdes adskilt fra vedtektene i aksjelovens forstand.

## **§ 9 Drosjesentralens plikter med hensyn til drift av drosjesentralen mv.**

Vi har ingen kommentarer til punktene 1-5 og 7-8 i denne bestemmelsen

Punkt 6 bør lyde:

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

## **§ 10 Drosjesentralens plikter mht takstreglement og prisinformasjon**

Forslaget til krav om prisopplysning synes å være dårlig koordinert med ny felles takstoblat forbrukerrådet med flere utarbeider.

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

Første ledd bør endres til:

*drosjesentralen plikter å informere publikum om avvik i bestilte oppdrag dersom sentralen har blitt gjort kjent med avviket og sjåføren selv er forhindret fra å gi slikt varsel*

Vi har ingen kommentarer til annet ledd.

14-dagersfristen i tredje ledd må endres til 30 dager, da det i mange tilfeller ikke vil være mulig å foreta en forsvarlig saksbehandling i løpet av to uker.

#### **§ 12 Drosjesentralens plikter med hensyn til å føre journal, holde register, lagre taksameterdata mv.**

Vi har ingen kommentarer til denne bestemmelsen, under forutsetning av at den aksepteres av personvernmyndigheten.

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

Vi har ingen kommentarer til første ledd.

Hvis ikke ByTaxis kommentarer som forhindrer rask overgang mellom sentraler hensyntas i den endelige forskriften, vil varslingsplikten på tre måneder for endring av sentralavgift i annet ledd bli urimelig. Varslingsplikten bør i tilfelle være på én måned. Dersom sentralene, for eksempel som følge av fastsetting av lavere takster, opplever løyveflukt, vil sentralens kostnader raskt måtte dekkes opp av færre løyvehavere. I en slik sammenheng vil en varslingsfrist på tre måneder kunne bli for lang.

Setningen i tredje ledd om at en sentral ikke skal ha anledning til å motregne krav mot løyvehaver i løyvehavers kredittomsetning, må fjernes. Vi kan nå oppleve at løyvehaver søker overgang til annen sentral for deretter å foreta handlinger som berettiger gebyrer eller benytter egen betalingsterminal slik at vi ikke kan innkreve avgiften og sentralen vil vi ikke kunne innkreve utestående.

#### **§ 14 Drosjesentralens meldeplikt til løyvemyndigheten**

Ingen kommentarer til denne bestemmelsen.

#### **§ 15 Drosjesentralens rapporteringsplikt til løyvemyndigheten og politiet**

Ingen kommentarer til denne bestemmelsen.

#### **§ 16 Bortfall av godkjenning som drosjesentral**

Bestemmelsen i sin helhet utgår. Løyvemyndigheten ønsker her, med tilbakevirkende kraft, å legge begrensninger i eierforholdet i sentralen. Sentralgodkjenningen vi har er gitt til aksjeselskapet ByTaxi AS, uavhengig av selskapets aksjonærsammensetning ved godkjenningstidspunktet. Vi betviler lovligheten av en slik begrensning. Videre vil en slik begrensning ødelegge muligheten for sammenslåing av sentraler eller at sentralen ønsker å tilby tilknyttede løyvehavere eierandeler i sentralen.

#### **§ 17 Sanksjoner**

ByTaxi er positive til at kontrollen med sentralene er streng. Men slik bestemmelsen er utformet, gir den løyvemyndigheten hjemmel til å tilbakekalle godkjenningen ved *ethvert* brudd på reglene i §§ 9 til 15 (og § 4). Dette har neppe vært kommunens mening, og en slik regel vil uansett være i strid med de sentraltillatelsene som allerede er gitt. Vi foreslår således at ordet "vesentlig" legges inn før ordet "misligholder".

### Kapittel 3 Drosjeløyve

#### § 18 Tildeling av drosjeløyve

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### § 19 Driveplikt

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### § 20 Løyvehavers plikter overfor sentralen

Vi har ingen kommentarer til første, annet, fjerde og femte ledd.

Fjerde ledd bør endres til:

*Løyvehaver plikter å fremstille drosjen for sentralens kontroll.*

Det er ikke hensiktsmessig at forskriften legger begrensninger på sentralens mulighet til å kontrollere drosjen utover den årlige kontrollen.

#### § 21 Løyvehavers plikter overfor ansatt sjåfør

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### § 22 Løyvehavers plikter mht rengjøring og vedlikehold av drosjen

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### § 23 Løyvehavers rapporteringsplikt til løyvemyndigheten, politi og andre offentlige myndigheter

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### § 24 Overgang til ny sentral

Vi har ingen kommentarer til første, tredje, fjerde og femte ledd.

I annet ledd må varslingsfristen endres, jf. våre løpende kommentarer om behov for forutsigbarhet for sentralene, slik at disse kan tilby publikum gode og billigere produkter.

#### § 25 Opphør av virksomheten og innlevering av løyvedokument

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### § 26 Sanksjoner

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen.

## Kapittel 4 Drosjen

### § 27 Krav til drosjens utstyr, identifikasjon mv

Ingen kommentarer til punktene 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11 og 12.

Punkt 8 bør endres til: *Cappelens kartbok ikke eldre enn 2 år*. Krav om GPS-utstyr bør utgå.

Punkt 10 er alt for strengt da alle drosjer i tilfelle må fylle opp bagasjerommet med barneseter. Bestemmelsen bør omformuleres med sikte på at sentralen ved turbestilling må sende biler som har sikkerhetsutstyr som etterspurt ved bestilling.

### § 28 Krav til drosjens taksameter

Ingen kommentarer til første ledd første punktum. I første ledd annet punktum må det kreves at transaksjoner ved bruk av betalingsterminal skal være sporbare i drosjesentralens systemer.

### § 29 Drosje med utvidet setekapasitet

Ingen kommentarer til bestemmelsen

### § 30 Drosje som er skadet eller til reparasjon

Ingen kommentarer til første og annet ledd.

I tredje ledd bør det tillegges en setning om at løyvedokumentet også skal overflyttes til den drosjen som benyttes for skadet ordinærdrosje.

## Kapittel 5 Drosjesjåfør og kjøreoppdrag

### § 31 Krav til drosjesjåfør

Ingen kommentarer til bestemmelsen

### § 32 Sjåførkurs

Et 18-timerskurs er alt for lite. Kurset bør minimum ha en varighet på 70 timer inkludert minimum 10 timer med kjøreruter og glattkjøringskurs. I dag opplever vi at sjåfører kommer med utenlandske førerkort og de har aldri vært i nærheten av kjøreforhold vi opplever i Norge om vinteren. Videre er det åpenbart at det er enklere å studere Oslo ved lesning enn praktisk kjøring. Vi forventer at sentralene blir med i utforming av kursene.

### § 33 Drosjeførerens plikter mht identifikasjon, vedlikehold av drosjen mv

Siste ledd er lite egnet for å fastslå rettigheter og plikter (jf. fvl. § 2) og bør av denne grunn utgå eller omformuleres.

### **§ 34 Røykeforbud i drosjer**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

### **§ 35 Kjøreoppdrag**

Vi har ingen kommentarer til første, annet, tredje, fjerde, åttende, niende og tiende ledd.

Femte ledd bør endres til:

*Drosjesjåføren plikter å ta med førerhund.*

Til orientering har vi løyve for *personbefordring* mot betaling og bedriver i utgangspunktet ikke dyretransport. Det kan ikke være slik at vi i det ene øyeblikket skal ta med en våt hund som garantert hopper opp i setet for så ved neste tur å skulle kjøre noen i en begravelse med våte seter. Samferdselsdepartementet har tidligere redegjort for at plikten relaterer seg til førerhund og vi tror det bør holde med det.

Sjette ledd bør fjernes. Det er ikke mange drosjesjåførere som har kompetanse til å vurdere om en person trenger medisinsk hjelp på stedet eller bør kjøres til sykehus. Veitrafikkloven regulerer bilførers opptreden ved trafikkuhell og lignende. Vi mener det er hensiktsmessig at ambulanspersonell, brannvesen og politi er rette instanser ved skader.

Sjuende ledd bør endres til: *drosjesjåføren plikter å velge den kjøreruten som er billigst for kunden om ikke kunden ønsker å kjøre en raskere vei.*

### **§ 36 Drosjeførerens opptreden overfor publikum mv**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen.

### **§ 37 Takster, betaling mv**

Vi har ingen kommentarer til første, annet, fjerde, femte, sjette og sjuende ledd.

Tredje ledd må fjernes. Hvis kunden er opptatt av et prisanslag, vil vedkommende kunne få dette i medhold av annet ledd. Videre vil det ofte være vanskelig å anslå hva prisen på en tur vil bli, og således svært vanskelig å praktisere en prisopplysningsplikt som utløses uten forespørsel fra kunden. Den foreslåtte regelen blir heller ikke mer praktiserbar når kommunen i kommentarene til bestemmelsen skriver at "over kr 1000" (forskriftsteksten) betyr "ikke er usannsynlig at prisen kan ligge opp under 1000 kroner". I kommentarene angis således en annen regel enn den som følger av selve forskriftsteksten.

### **§ 38 Drosjeholdeplass**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

### **§ 39 Gratispassasjer (påsitt)**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### **§ 40 Transport av bagasje**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

#### **§ 41 Hittegoods**

Vi her ingen kommentarer til bestemmelsen

### **Kapittel 6 Kontroll**

#### **§ 42 Kontroll**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen, under forutsetning av at Oslo kommune har hjemmel til å fastsette den.

### **Kapittel 7 Klage**

#### **§ 43 Klageinstans**

Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen

### **Kapittel 8 Overgangsbestemmelse og ikrafttredelse**

#### **§ 44 Overgangsbestemmelse**

I forskriften er det som nevnt over fastsatt flere regler som strider mot de allerede gitte tillatelsene til Oslos eksisterende drosjesentraler. Videre er det foreslått regler om overgang mellom sentraler som skaper fullstendig uforutsigbarhet i forhold til sentralenes drift. Det vil naturlig nok være viktigst at disse reglene ikke vedtas overhodet, men i den grad Oslo kommune ender opp med å vedta regler som skaper stor uforutsigbarhet for sentralens inntekter samtidig som disse pålegges en rekke kostbare kontrollfunksjoner, må sentralenes omstillingstid gjøres vesentlig lengre enn foreslått.

## **4 Avsluttende kommentarer**

ByTaxi har ved flere anledninger kommentert hvordan Oslo kommunes drosjepolitikk har favorisert Oslo Taxi. Vi har også kommentert de sterke bindingene mellom Oslo Taxi på den ene siden og Norges Taxiforbund sentralt og lokalt i Oslo på den andre siden. I saker som angår drosjepolitikk i Oslo, er Norges Taxiforbund langt på vei et talsrør for Oslo Taxi. Dette preget også den såkalte arbeidsgruppens innstilling til ny drosjepolitikk i Oslo, et dokument som har lagt mange premisser for det nå foreliggende forslaget til ny drosjeforskrift. ("Bransjens" representanter var fra forbundet med svært sterke bindinger til Oslo Taxi). Vi har nå også lest Taxiforbundets kommentarer til forslaget, og noterer oss at forbundet fortsatt primært kjemper Oslo Taxis sak.

ByTaxi presiserer igjen de sterke bindingene mellom Norges Taxiforbund og Oslo Taxi, og advarer mot at Oslo kommune legger til grunn at forbundets kommentarer er representative for synet til andre sentraler enn Oslo Taxi.



Med vennlig hilsen  
for ByTaxi AS

Jarle Kanaris (sign.)  
Styreleder

**Dokumentet er godkjent og ekspedert uten underskrift**