



NORGES TAXIFORBUND AVD. AKERSHUS

OSLO KOMMUNE

V/ Byrådsavdelingen for samferdsel, miljø og næring

HØRINGSUTTALELSE - DROSJEFORSKRIFTEN

NT avd. Akershus har med stor interesse lest forslaget til ny Drosjeforskrift for Oslo. Vi vil med dette komme med våre uttalelser og håper disse vil bli hensyntatt i den videre behandlingen.

Gjennomgående synes vi forskriften tar for seg viktige problemstillinger og belyser dem på en ryddig og grei måte. Vår største motforestilling er at den kun retter seg mot forhold i Oslo. Fordi Oslo og Akershus er ett løyvedistrikt, har vi liten forståelse for at sentraler og løyvehavere skal forholde seg til forskjellige regelverk. Vi kan i den sammenheng påpeke at Oslo og Akershus har hatt felles Drosjereglement i alle fall de siste 40 år. Det er derfor vårt ønske at de to løyvemyndighetene bestreber seg på felles regler på viktige områder.

Vi har følgende konkrete innspill:

§ 3 Definisjoner

2. Så vidt vi forstår er Oslo ikke et løyvedistrikt, men en del av løyvedistriktet Oslo og Akershus.

§ 4 Drosjesentraler

2. Kravet om at sentraler skal være organisert som et aksjeselskap virker ikke rimelig. Med ny samvirkelov bør vel et SA tilfredsstillende ønskene.

§ 5 Maksimalt antall løyver knyttet til en sentral

I denne paragrafen omtales mulighetene for "forsøk med flerbilseiere i form av aksjeselskap". Dagens regler oppfordrer til varsomhet ang. tildeling av løyver til AS, ikke minst fordi slike selskaper kan selges og kontroll med slikt kan være utfordrende. Vi anbefaler at man i prøvetiden eventuelt tildeler flere løyver til enkeltmannsforetak.

§ 8 Drosjesentralens vedtekter

5. "Sentralens sanksjoner" jfr. § 9 "plikter å iverksette sanksjoner" er av stor interesse, men det bør avklares hvilke muligheter sentralene har før de kan vedtektsfestes og iverksettes. Det er ikke tilfredsstillende med de punkter som er nevnt i høringsnotatet.

Videre bør forskriften omfatte et minimum av sanksjoner som kreves av sentralene. Dette for å unngå for store forskjeller. I praksis har det vist seg at ikke alle sentraler har hatt interesse av å rydde opp.

§ 11 Drosjesentralens plikter overfor publikum

Det bør redegjøres for *når* en bestilt drosje er forsinket og tilføyes "når praktisk mulig".

§ 13 Drosjesentralens plikter overfor løyvehaver og sjåfør

Siste avsnitt bryter om det dagens sentraler står for. I slike situasjoner bør sentralen heller hjelpe enn straffe løyvehaver.

§ 24 Overgang til ny sentral

I denne paragrafen bør tas inn at sentral *ikke* er pliktig til å ta imot eksisterende løyvehaver som ønsker overgang. På den måten har sentralene mulighet til unngå løyvehavere som ikke står for sentralens holdninger.

Vi savner at forholdene rundt Gardermoen ikke er tatt inn i forskriften. I den forrige revisjonen av reglementet ble det brukt mye tid på denne saken. Ikke minst omkring gjeldende avtale mellom Taxi Depot AS og OSL.

Med vennlig hilsen

Norges Taxiforbund avd. Akershus

Tom Tysland
styreleder

Mailadr: tom@abtaxi.no

Postadr.: c/o Tom Tysland, Jarenveien 2a, 1340 SKUI