



Oslo Kommune  
Næringsetaten  
Pb 745 Sentrum  
0106 Oslo

17.12.2009

## **KOMMENTAR TIL "HØRING – FORSLAG TIL NY DROSJEFORSKRIFT FOR OSLO KOMMUNE"**

Det vises til mottatt forslag til ny drosjeforskrift med tilhørende høringsnotat. Vi vil innledningsvis uttrykke stor tilfredshet med det mottatte forslag og berømme våre løyvemyndigheter for en vel gjennomarbeidet god forskrift.

Norgestaxi Oslo AS ønsker å knytte følgende kommentarer forskriften med høringsnotat:

### **2. Bystyrets vedtak**

Norgestaxi støtter alle tidligere vedtak fra bystyret med følgende kommentarer:

#### ***2.1 Organisere obligatorisk opplæring av sjåfører og løyvehavere slik at uavhengig part står for kursene og løyvemyndighetene for prøver og godkjenning.***

Terskelen for å tre inn i yrket som drosjesjåfør i dag er lagt for lavt. En må kunne sette betraktelig høyere krav for å ferdes i Oslotrafikken som drosjesjåfør.

En ideell situasjon for både løyvehavere og sentraler vil være at nyuteksaminerte drosjesjåfører, etter obligatorisk opplæring/kurs m/bestått prøve/eksamen, både er kjent i Oslo by m/omegn og ellers kan sitt fag som drosjesjåfør jfr. kursinnholdet i § 32. For å kunne innfri et slikt krav, vil det være behov for kurs som langt overstiger de foreslåtte 18 timer.

NTO ønsker med andre ord at det stilles ytterligere krav for å få utstedt kjøreseddel for drosje i Oslo og at nye sjåfører, etter internopplæring på taksameter, sentralens vedtekter og andre føringer fra sentralen, kan sendes ut i trafikken.

#### ***2.12 Innføre forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.***

NTO har ingen innvendinger til forslaget før de endelige reglene er utarbeidet. Det er allerede mange drosjeeiere som besitter flere løyver og flere av disse er sikkert interessert i en slik forsøksordning. Vi forventer at flere av disse, uansett sentral, kan delta på ordningen.

Vi finner videre grunn til å stille spørsmål om hvordan og hvorfor forsøksordningen knyttes opp mot punkt 2.16 (avvikling av bestyrerordningen, 2. avsnitt). Dette har vi

ikke funnet noen forklaring på i høringsutkastet. Det kan ikke være slik at noen løyvehavere allerede er øremerket til denne forsøksordningen?

#### **2.14 Oppheve løyvehavers bindingstid til sentralene og pålegge løyvehaverne en tre måneders varslingsplikt før overgang til ny sentral.**

Norgestaxi ønsker en nærmere presisering/tillegg: i høringsteksten leser vi; "Overgang innvilges tidligst tre måneder etter at sentralen ble varslet". Verken forskriften eller høringsnotatet sier noe om hvor lang tid det skal ta fra løyvehaver søker overgang til løyvemyndighetene til overgang kan skje. Behandlingstiden ved løyveetaten - bør det ikke settes noen krav om maksimal behandlingstid av løyvemyndighetene i slike saker, eller for eksempel: fra innlevert søknad skal det gå maksimalt tre og en halv måned før løyvehaver kan tilslutte seg ny sentral.

#### **2.15 Opprette felles ansiennitetsliste for tildeling av ledige løyver i Oslo Kommune**

Norgestaxi mener at dette vedtaket både er viktig og riktig i forhold til tildeling av ledige løyver i Oslo.

#### **2.7 Inndra resterende reserveløyver**

Avviklingen av reserveløyver er allerede vedtatt av tidligere Bystyre, og flere løyvehavere har pga dette allerede innlevert sitt reserveløyve.

Norgestaxi støtter Bystyrets vedtak om å avvikle reserveløyver. Vi anser oppfølgingen av dette vedtaket som essensielt også i det videre arbeid med å styrke konkurransesituasjonen i Oslo der ingen sentraler, etter annet forslag i forskriften, ikke kan inneha mer enn 50 % av det totale løyveantallet (inkludert reserveløyver) i Oslo løyvedistrikt.

Norgestaxi vil videre foreslå at løyvehavere med reserveløyver, og som er tilsluttet andre sentraler enn Oslo Taxi, får omgjort sine reserveløyver til hovedløyver.

Dersom Oslo bystyre, mot formodning, endrer standpunkt på dette punkt og opprettholder reserveløyvene, vil det være vanskelig å møte forskriftens krav om at ingen sentraler kan ha flere enn 50 % av det totale antall løyver tilsluttet sentralen. Eneste måten å tilfredsstille 50 % -kravet vil da være å tilføre næringen et så stort antall løyver, at øvrige drosjesentraler totalt sett kommer opp i antall biler/løyver tilsvarende det totale antallet ved den største sentralen.

#### **2.17 Gjennomgå Oslo Kommunes transportavtaler med drosjenæringen.**

For å styrke konkurransesituasjonen i Oslo er det av avgjørende betydning at all offentlig drosjekjøring anbudsutsettes.

Oslo Kommune er løyvedistriktets desidert største kjøper av drosjetjenester. Omfanget av disse innkjøpene utgjør så store summer årlig, at det lovmessig setter krav til at innkjøpene anbudsutsettes. At disse innkjøpene tidligere aldri har vært anbudsutsatt, har hatt stor betydning for de store skjevhetene i markedet de senere år.

### **2.18 Vurdere antall drosjeholdeplasser i Oslo sentrum og lokaliseringen av disse.**

Norgestaxi mener at antall drosjeholdeplasser i byens sentrum må utvides noe i forhold til dagens antall, og Norgestaxi vil mer enn gjerne delta i dette arbeidet før endelig vedtak fattes.

## **3. Øvrige tiltak**

### **3.1 Drosjeanalyse**

Det har i lengre tid vært stans i utstedelsen av ledige løyver. Norgestaxi foreslår at disse frigis binding i forhold til en dedikert sentral og legges i en samlet pott for utdeling blant sentraler som er innenfor størrelseskravet om 50 % tak.

Norgestaxi har ikke ønske om at det på nåværende tidspunkt skal utstedes flere drosjeløyver i Oslo. En ytterligere økning bør først kunne skje ved inndragelse av reserveløyver i byen og foreslår at nye hovedløyver utstedes i takt med innlevering av inndratte reserveløyver.

Forslaget innebærer at det totale løyveantallet opprettholdes, men at kjøretiden kan utvides til det dobbelte for antallet reserveløyver som erstattes med hovedløyver. Drosjeanalysen fra Econ Pöyry var meget bra, faktisk noe av det bedre vi har sett i beskrivelse av drosjenæringen i Oslo. Deres forslag om å utstede 300 nye løyver er stort sett basert på tall fra Oslo Taxi og vi mener det kan være noe mangelfullt i forhold til konsultentselskapets konklusjon på dette punkt.

Norgestaxi støtter ikke Econ Pöyry forslag på dette punkt og i hvert fall ikke på nåværende tidspunkt der næringen er hardt rammet av mange næringslivslederes innstramminger i forbindelse med finanskrisen.

### **3.2 "Tak" på en sentrals størrelse**

Norgestaxi støtter forslaget om at det settes "tak" på drosjesentralers størrelse basert på det totale antall løyver i Oslo. Dette vil være med på å styrke konkurranse-situasjonen i næringen, og kunne føre til at aktørene i fremtiden blir mer likeverdige enn i dag.

Tidligere ordning med omfordeling av hvert andre løyve fra Oslo Taxi til øvrige sentraler fungerte, men det tar lang tid å "bygge ned" en stor aktør og ditto "bygge opp" mindre sentraler, spesielt når det også ble åpnet for flere sentraler i næringen i Oslo.

Det er minst to måter å endre en sentral med mer enn 60 % av løyveantallet til å tilfredsstille et fremtidig tak på maks 50 %. Enten må en øke det totale antall løyver (les 1. drosjeanalyse) i markedet, eller beskjære antall løyver ved sentralen som overstiger 50 %. En kan også foreta en kombinasjon av disse to fremgangsmåtene. Norgestaxi ser det som viktig at endringer i forhold til de foreslåtte krav skjer over en forutbestemt kort periode.

Utover et øvre tak, ønsker ikke Norgestaxi at det markedet sentralene imellom skal reguleres på noen måte. Det er viktig at løyvehavere fritt kan velge sentral og at den interne konkurransen sentralene imellom opprettholdes som i dag.

## **5. Merknader til enkelte bestemmelser i forskriften**

### **Merknader til § 5, fjerde ledd – vedrørende unntaket om tak på en sentrals størrelse for forsøk med aksjeselskap.**

I Norgestaxi har vi vanskeligheter med å forstå hvorfor det skal gjøres unntak en sentrals størrelse i forbindelse med forsøksordningen om aksjeselskap for flerbilseiere. Unntaket vil kun gjelde for Oslo Taxi som i dag har mer enn 50 %.

Vi er kjent med at det er mange flerbilseiere ved denne sentralen, som det også er ved flere andre sentraler. Flere av disse vil ganske sikkert ønske å drifte sine løyver gjennom et aksjeselskap.

Med bakgrunn i dette, finner vi det urimelig at sentralen skal unntas fra femtiprosentstaket.

### **Kapitel 2. Drosjesentraler**

#### **Merknader til § 4 – Vilkår for å kunne drive drosjesentral**

##### **Punkt 1 "Det innføres et nytt krav om at godkjenningen må fornyes hvert 5. år".**

Norgestaxi samtykker i denne endringen under forutsetning av at sentraler som opptrer korrekt innenfor det som kreves i § 4 automatisk har rett til å drifte videre, og tilsvarende; at de som grovt bryter mot denne paragrafen, kan miste retten til å drive drosjesentral.

#### **Merknader til § 6 – Godkjenning som sentral, tredje ledd: .....**

##### **"løyvemyndigheten kan gi fortrinnsrett til søker med miljøkonsept ved godkjenning til opprettelse av ny drosjesentral."**

Norgestaxi er ingen motstander av at det opprettes nye sentraler i Oslo. Derimot er vi meget opptatt av at det settes meget strenge krav både til nye og eksisterende sentraler.

Næringen har de siste to årene hatt flere svært negative hendelser av negativ betydning for løyvehavere og like ille; svært negativ omtale i pressen.

Nyetablerte sentraler som innvilges konsesjon med spesielle konsepter, kjøremønster osv må følges tett i forhold til sine oppgitte konsepter/grunnlaget for tildeling. I inneværende år er det etablert to sentraler i Akershus for konkurranseutsetting av områdene Asker/Bærum og Nedre Romerike. Så langt kjører biler fra disse selskapene utelukkende i Oslo sentrum.

### **Kapittel 5. Drosjesjåfør og kjøreoppdrag**

#### **Merknader til § 37 – Takster, betaling m.v.**

##### **I § 37 tredje ledd innføres ny plikt for sjåføren til på eget initiativ å innføre kunden dersom forventet pris på turen er over 1000.**

Vi synes dette er en nødvendig paragraf i en forskrift fordi kr 1000 er en statisk sum – relativt mye for en drosjetur i 2009/2010, men om få år går denne summen "ut på dato" – det blir et akseptabelt beløp. Når skal denne summen endre og hvilke trinnvise beløp skal den endres med? 100 eller 500?

Hva om sjåføren opplyser om dette, men passasjeren ikke oppfatter det? Vi ser for oss unødige konflikter på grunnlag av dette punktet.

Videre forventes det at innføring av ny taksstruktur med priseksemples, i langt større grad vil ivareta informasjon til kunder.

Kunder som tar drosje over lengre strekninger og/eller nattetid, må belage seg på å betale relativt mer enn ved korte turer på dagtid innen sentrumsnære områder.

### **Kommentar/ forslag til forskriftens kapitel 3 Drosjeløyve, § 18 Tildeling av drosjeløyve**

Fra arbeidsgruppens arbeid, ref. Byrådssak 117/08, foreslås det at hvert annet ledig løyve tildeles eksisterende løyvehavere basert på fjorårets omsetning. Uten at det er omtalt i høringsdokumentene, ser vi ikke bort i fra at dette forslaget er ivaretatt i forbindelse med den foreslåtte prøveordningen med drift etter en aksjeselskapsmodell.

Norgestaxi mener at alle eksisterende løyvehavere etter søknad skal ha mulighet for å få tildelt tilleggsloyver. Det er mange løyvehavere med en eller flere biler som driver godt og som ønsker flere løyver. Tilleggsloyve i denne sammenheng bør derfor ikke være bundet i forhold til driftsformen. (Det siste også nevnt fordi vi ikke kjenner kriteriene eller begrensningene i forhold til hvem som får delta i prøveordningen med aksjeselskapsdrift.)

#### **Sluttkommentar:**

Norgestaxi stiller seg, som nevnt innledningsvis, meget positive til den fremlagte forskriften. Vi er enige i at det er en nødvendighet å få på plass klare kjøreregler for alle parter i drosjenæringen, samt at det skal sanksjoneres mot de som bryter mot gjeldende regelverk

Vi har i vårt svar vurdert den mottatte teksten i høringsnotatet og svart på bakgrunn av denne. Vi ser at det kan stilles spørsmål om lovligheten til enkelte punkter i høringsdokumentene, men har valgt å se bort i fra disse i vårt tilsvare ettersom vi forutsetter at dette vil bli ivaretatt av Oslo Kommune.

Vi imøteser den videre behandling av forskriften, samt den påfølgende oppfølgingen fra løyvemyndighetene.

Med vennlig hilsen  
for Norgestaxi Oslo AS



Petter Torgersen  
Daglig leder