



Oslo kommune - Næringssetaten
Postboks 745 Sentrum
0106 Oslo

Kun oversendt elektronisk

Lysaker, 17. desember 2009

HØRINGSSVAR – NY DROSJEFORSKRIFT

Det vises til høringsnotat vedrørende forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune.

Vi mener at forslaget fra Oslo kommune i utgangspunktet er et godt og gjennomarbeidet forslag som kan bidra til å skape orden i drosjenæringen. Forslaget kan med fordel gis en mer generisk ordlyd slik at det enkelt og uten annen omarbeidelse enn endringer i § 2 Virkeområde og § 3 Definisjoner, direkte kan adopteres av andre kommuner / løyvemyndigheter. Vi ser det som en klar fordel å ha en nasjonal drosjeforskrift som gjelder for alle, og en at en lokal harmonisering frem til dette kan bli realitet, vil kunne bidra til å nå dette målet.

Vi mener imidlertid at forslaget, slik det foreligger nå, på enkelte områder bør spisses og/eller presiseres.

Vi ønsker å utdype ovennevnte og å kommentere forslaget som følger:

1. Bakgrunn

”0-TAXI” er markedsnavnet til den nye taxisentralen i Asker og Bærum, med godkjenning tildelt Teletopia etter vedtak i Akershus Fylkeskommune. Sentralens navn er representert av bokstavene på tastene på telefontastaturet for telefonnummer 0-8-2-9-4. Når man behøver taxi, slipper man å huske noen spesielle telefonnummer: -Man ringer helt enkelt 0-T-A-X-I.

Vår visjon i 0-TAXI er at vi skal være best på fleksibilitet og miljø. Vi skal lede utviklingen av nye produkter og tjenester, og vi har en klar målsetning om å bli den foretrukne leverandøren av drosjetjenester til privatmarkedet, bedriftsmarkedet og det offentlige.

Målsetningen til 0-TAXI er null utslipp, men frem til dette er praktisk gjennomførbart, klimanøytraliseres utslippene gjennom kjøp av klimavoter fra Mitt klima og Framtiden i våre hender. ”Folkevett” ligger i bilene som ”InFlight Magazine”.

Alle nye drosjebiler som tilknyttes sentralen skal enten ha utslipp som er lavere enn 120 g CO₂ dersom de benytter vanlig bensin eller drivstoff, eller så skal de benytte lokalt fornybare energikilder som E85 BioEtanol, BioDiesel, BioGass m.v.

0-TAXI har tatt på seg *ledertrøyen* når det gjelder miljøsatsning i drosjenæringen: Bilindustrien er invitert til å stille eksperimentelle biler og ny miljøteknologi til rådighet, som vi kan kjøre aktivt i full trafikk og derved få erfaringer om hva som fungerer i drosjekjøring og for flåtebileiere.

Gjennom en bevisst satsing på lavere priser (bl.a. ingen minstetakst), har et prisbevisst publikum lagt merke til at hovedkonkurrenten er hele 25% dyrere og derigjennom bidratt til at våre taxier har mindre ledigtid på holdeplass enn taxier tilhørende konkurrerende sentraler.

Mer informasjon er tilgjengelig på våre nettsider www.0-taxi.no.

2. Forslag til endringer i de enkelte §'er, kommentarer

Det foreslås som tidligere nevnt at teksten så langt det er mulig, gjøres generisk slik at alle tilpasninger kan skje i innledende §'er.

Til § 4:

Første setning bør lyde:

”For å kunne drive drosjesentral i *løyvedistriktet* må følgende...”

Nummer 5 beskriver at sentralen må *tilby* sine tilknyttede løyvehavere et taksametersystem som tilfredstiller kravene i forskrift. Ordlyden åpner dermed for at den enkelte løyvehaver kan velge å benytte et annet taksametersystem enn den sentralen tilbyr. Det bør vurderes om dette er en ønsket situasjon, eller om det bør presiseres at løyvehavere tilsluttet en sentral plikter å benytte det taksametersystemet som sentralen tilbyr.

Nummer 6 inneholder et krav om døgnåpen telefon for bestilling av drosje m.v.

Det finnes sentraler som med utgangspunkt i deres ekstreme priser og mangelfulle telefontjeneste etter alt å dømme har som forretningsidé å besette holdeplasser til de tider der publikum ikke har særlige andre valg enn å benytte landets dyreste taxier for i det hele tatt å komme seg hjem. Dersom kravet om ”døgnåpen telefon for bestilling..” skal ha noen realitet bør kravet formuleres slik at den døgnåpne telefonen ikke er en mobiltelefon en eller annen har i lommen. Vi foreslår derfor at første setning i § 4 nummer 6 lyder:

”Drosjesentralen skal ha døgnåpen sentralborttjeneste fra fast svarsted for bestilling av drosje og håndtering av andre henvendelser fra publikum m.v.”

Vi anbefaler videre at vurderes å finne en formulering som presiserer at sentraldriften skal være *reell* og at sentralens tjenester skal markedsføres overfor publikum på annen og fyllestgjørende måte enn bare som telefonnummer og logo på biler.

Vi foreslår videre at siste setning i § 4 nummer 6 flyttes til selvstendig nytt punkt nummer 7:

”Sentralen skal ha en døgnkontinuerlig beredskap, enten i sentralen selv eller ved et vaktelskap, knyttet opp mot sentralens rans- og voldsalarm.”

Til § 6:

Siste setning i 4 ledd lyder ”Ingen drosjesentral skal som følge av forsøket med flerbilseiere ha mer enn 55% av det totale antall løyver, inklusive flerbilseiere.”

Vi kan ikke forstå hvorfor sentral med flerbilseiere skal tillates å ha mer enn 50%. Ordlyden kan dessuten oppfattes tvetydig. Vi foreslår at ordlyden skal være:

”Ingen drosjesentral skal som følge av forsøket med flerbilseiere ha mer enn 50% av det totale antall løyver, innberegnet løyver tilhørende flerbilseiere.”

Til § 7:

Nummer 2 inneholder krav om at sentralen skal oversende til løyvemyndigheten en oversikt over tilknyttede løyvehavere. Dette er en oversikt som løyvemyndigheten allerede besitter og det er neppe forslagsstillers hensikt å be sentralene sende til myndigheten informasjon man allerede har. Vi foreslår derfor innledningsvis følgende ordlyd:

”oversikt over utnyttelsesgraden for hvert enkelt løyve tilknyttet sentralen”

Vi foreslår imidlertid at løyvemyndigheten spisser dette slik at man også får relevant statistisk datagrunnlag for å foreta en realitetsvurdering av driften ved sentralen, herunder mulighet til å sammenligne driften med andre sentraler, og at punktet får følgende ordlyd:

”oversikt over utnyttelsesgraden (antall biltimer) for hver uke siste år, for hvert enkelt løyve tilknyttet sentralen”

Til § 8:

Nummer 3 mangler et ord og skal antakelig lyde:

”tidspunkt for innbetaling av sentralavgift”

Til § 9:

Annet ledd inneholder en bestemmelse om at sentralen SKAL sørge for tilstrekkelig fremmøte av drosjer ved flyplasser m.v. Bestemmelsen uthules imidlertid av at sentralen ordlyden i forslaget neste ledd ikke MÅ sørge for god drosjedekning. Vi foreslår derfor at tredje ledd lyder:

”Drosjesentralen *skal* pålegge tilknyttede løyvehavere pliktkjøring dersom det er nødvendig for å sikre...”

Siste ledd bør etter vår oppfatning spisses som følger:

”Drosjesentralen plikter *straks og uten ugrunnet opphold* å iverksette sanksjoner overfor løyvehavere som selv bryter eller har *i sin tjeneste* sjåfører som bryter vedtektene eller andre regler for virksomheten”

Bakgrunnen for at formuleringen ”i sin tjeneste” foreslås benyttet fremfor ordet ”ansatt”, er for å dekke tilfeller der sjåføren er oppdragstaker, ansatt i annen virksomhet etc.

Til § 10:

Som tidligere nevnt, bør forskriften formuleres generisk slik at den kan benyttes også andre steder. Videre bør man etter vår oppfatning la bestemmelser fungere dynamisk der det er naturlig. Vi foreslår derfor at siste ledd lyder:

”Prisinformasjon skal bl.a. inneholde opplysninger om startpris, minstepris, pristillegg for helg/natt/høytid, samt om eventuelle kjørestrekninger der sentralen tilbyr fastpris.”

Til § 12:

Første ledd pålegger sentralen å føre et eget register som i realiteten er identisk med registeret som løyvemyndigheten selv fører. Etter vår oppfatning er dette uheldig: Det bør være ett register, og dette bør finnes hos løyvemyndigheten. Bestemmelsen bør derfor omformuleres slik at sentralen plikter å sørge for at *løyvemyndighetens* register inneholder ajourført informasjon om ens tilknyttede løyvehavere, og at det er informasjon fra dette registeret som benyttes til oppfyllelse av sentralens plikter.

Nummer 6 benytter ordet ”skift” uten at dette er nærmere definert eller presisert.

Nummer 8 bør spesifiseres bedre i forhold til den tiltenkte bruken og løyvemyndighetens behov for effektivt å kunne sammenfatte sammenlignende statistikker, behovsanalyser osv. Med dagens datasystemer er det svært rimelig å lagre data og det er enkelt å løpende generere statistisk materiale . Vi foreslår derfor et punkt som lyder:

”Løpende registrering hvert 15. minutt over antall ledige og antall opptatte biler”

Nummer 9 pålegger at trafikkavviklingen med drosjer føres i en vaktjournal. Vi tror dette kan være feil ordbruk: En vaktjournal er en journal over hendelser under en vakt, og benyttes normalt for å se *hendelser utenom det vanlige*. Alminnelige drosjeturer registreres normalt ikke i en ”vaktjournal”, men i et dataregister som i analog språkdrakt kan omtales som en ”kjørejournale”. Vi anbefaler at dette klargjøres.

Til § 13:

5. ledd omtaler ”drosjesjåfører ansatt av løyvehavere tilknyttet sentralen”. Etter vår oppfatning bør benevnelsen være ”drosjesjåfører i tjeneste for løyvehavere tilknyttet sentralen”. Siste setning bestemmer at identifikasjonskort skal fornyes hvert annet år. Med dagens lave priser på kort og kortproduksjon, sammenholdt med lave kostnader for elektronisk administrasjon og distribusjon, mener vi at identifikasjonskort bør fornyes *hvert* år, og at kortet med godt lesbar skrift er påført *årstallet* som kortet er gyldig.

Siste ledd bestemmer at sentralen skal sperre et løyve for *turtildeling* straks man forstår at løyvet ikke kan drives på vanlig måte. Flertallet av sentralene i Oslo kommune har få eller ingen turer som tildeles via sentralen og en sperring av *turtildeling* for deres tilknyttede biler ikke vil ha noen all den tid bilene fortsatt kan fortsette sin vante virksomhet, nemlig å kjøre holdeplassturer. For at punket skal ha en faktisk effekt, anbefaler vi følgende ordlyd:

”Drosjesentralen plikter uten ugrunnet opphold å hindre bruk av en løyvehavers kjøretøys taksameter, dersom den får melding om...”

Til § 15:

Vi foreslår at tredje ledd får ordlyd:

”Drosjesentralen plikter uten ugrunnet opphold å rapportere til løyvemyndigheten...”

Fjerde ledd, 2. setning inneholder ordet ”ansatt sjåfør”. Her bør velges ordlyden ”sjåfør i tjeneste for løyvehaver”.

Til § 20:

Femte ledd inneholder ordet ”ansatt drosjesjåfør”. Her bør velges ordlyden ”sjåfør i tjeneste for løyvehaver”.

Til § 21:

Første ledd fastsetter begrensninger i forhold til hvordan løyvehaveren kan organisere sin virksomhet mht sine sjåførere. Bl.a. vil den frata løyvehaveren en mulighet til å leie arbeidskraft fra andre næringsdrivende herunder vikarbyråer. Den foreslåtte bestemmelsens ordlyd vil også begrense flere løyvehavere i å slå seg sammen i en organisering der en egen juridisk person har arbeidsgiveransvar, ettersom ordlyden viser til den enkelte løyvehaveren.

Vi mener derfor at § 21 bør omformuleres slik at det der det er relevant, omfatter *den som har arbeidsgiveransvar* for drosjesjåføren, og ikke spesifikt den enkelte løyvehaver. Andre ledd omfatter *løyvehaveren* og ikke arbeidsgiveren, eksempelvis fjerde og femte ledd som omhandler førerkort, kjøreseddel osv., at man skal følge vedtekter m.v.

Sjette ledd bør således lyde:

”Løyvehaver plikter å føre ansiennitetsbok for drosjesjåfører i hans tjeneste...”

Siste ledd bør lyde:

”Løyvehaver plikter å gi drosjesjåfører i sin tjeneste skriftlig tjenesteuttalelse ved avslutning av tjenesteforholdet...”

Til § 23:

Annet ledd pålegger løyvehaver å underrette *løyvemyndigheten* om endring av bopel innen en uke. Dersom forskriften skal inneholde krav om at også drosjesentralen skal vedlikeholde ajourført register over løyvehaveres adresse m.v. (forslagets § 12 nr 1), må løyvehaveren også pliktes å underrette sentralen på samme måte.

Til § 24:

Første ledd har ved en inkurie fått en ordlyd som kan tolkes slik at man må ha godkjenning for å *ønske* overgang. Vi antar at rett ordlyd bør være:

”Overgang til annen sentral kan ikke skje uten godkjennelse fra løyvemyndigheten.”

Siste ledd bør omarbeides noe, jf at det kan oppfattes dit hen at løyvehaver i en periode kan utstyres med to løyvedokument; et for hver sentral. Dette er neppe tilsiktet, ettersom en løyvegaranti kun kan være tilknyttet ett løyve og at løyvehaver da vel kun kan være i besittelse av ett løyvedokument om gangen. Tidsfristen på en måned kan også ha en uønsket effekt, jf at det skal være tre måneders varsling før skifte av sentral etter at godkjenning for overgang er gitt. Det bør derfor skilles mellom administrativ godkjenning og det formelle vedtaket om utferdigelse av nytt løyvedokument.

Vi foreslår derfor følgende ordlyd:

”Løyvehaver som etter forvaltningsvedtak har fått godkjent overgang til annen sentral, plikter å innlevere gammelt løyvedokument og å hente det nye løyvedokumentet innen en måned etter at vedtaket er fattet. Dersom løyvehaver ikke overholder denne plikten, er det nye løyvedokumentet å anse som annullert.”

Et praktisk spørsmål som vel bør problematiseres, er hva som skjer dersom løyvehaver etter at overgangssøknad er godkjent forholder seg passiv: Vil hans tidligere løyvedokument fortsatt være gyldig, og vil han da være pliktig tilknyttet sin tidligere sentral, eller vil han da ha mistet sitt drosjeløyve i og med opphør av det gamle?

Til § 27:

Nummer 4 angir at godkjenningsoblatet skal være festet i bilvinduet. Vi anbefaler at det angis en standardplassering, eksempelvis i frontvinduets nederste høyre hjørne, slik at det da er lett synlig fra fortau på holdeplass m.v.

Til § 28:

Vi foreslår at taksameteret alltid (dvs. automatisk) skal skrive ut kvittering og i tillegg være konstruert slik at taksameteret ikke fungerer dersom skriveren ikke fungerer: Dette er bestemmelser som finnes i bl.a. Sverige, og som har vist å hindre fusk. Samtlige taksametersystem på det norske markedet i dag benyttes også i Sverige og har derfor denne funksjonen tilgjengelig.

Til § 29:

Kjøretøyforskriftens bestemmelser om ”taklykt for drosje” fastsetter at:

”Lykten skal være plassert utvendig på bilens tak, symmetrisk på bilens midtlinje foran fremre sidedørers bakkant.”

Siste ledd om at Maxi-Taxi skal ha taklampe festet ”foran på taket” er derfor unødig: Alle drosjer skal ha lampen festet ”foran på taket”.

Til § 33:

Nest siste ledd: ”ansatt drosjesjåfør” bør byttes med ”drosjesjåfør i tjeneste for løyvehaver”.

Til § 35:

Annet ledd angir at sjåføren plikter å ta *alle* kjøreoppdrag når sjåføren er ledig. Dette kan komme i konflikt med sentralens behov for å flytte bilen til annet område, eksempelvis

dersom en drosje som er hjemmehørende i et distrikt, nettopp har levert, og sentralen har kjøreoppdrag ventende og derfor er avhengig av at drosjen returnerer snarest. Det bør ikke være nødvendig at sjåføren i slike tilfeller melder seg i ”pause” for å unngå å bryte regelverket. Ordlyden bør derfor være:

”Med mindre drosjesentralen har beordret drosjesjåføren om snarest mulig å kjøre til annet sted, plikter drosjesjåføren å ta alle kjøreoppdrag når drosjen er ledig og publikum anmoder om det.”

Til § 36:

Sjette ledd har muligens en utilsiktet bieffekt i at passasjerer kan kreve at automatisk videoovervåkning skal skrur av. Vi foreslår derfor ordlyd:

”Bruk av opptaks- og avspillingsutstyr annet enn utstyr som benyttes i sikkerhetsøyemed, skal ikke benyttes uten passasjerens samtykke.”

Til § 43:

Klagenemden bør defineres innledningsvis i ”definisjoner” og i denne §’en kun omtales med generisk begrep.

. o O o .

Vi takker for å ha blitt forespurt som høringsinstans og håper våre innspill og anbefalinger er nyttige i så måte. Ta gjerne kontakt dersom noe er uklart eller ønskes utdypet.

Vennlig hilsen

0-TAXI



Robert Hercz

Adm. dir.