

Patentstyret
PB 4863 Nydalen
0422 Oslo

**ADV. OLAV CHR. MYHR
STEINAR STENVAAG, UTREDER
I KONTORFELLESSKAP MED
ADV. HANNE GILBO AS
ADV. KOLBJØRN WISTH
ADV. ØYVIND HASLIE
ADV. TOMASZ NIERZWICKI
ADV. ATLE HOVDEN
SIV.ØK. KNUT ISACHSEN
ADV.FLM. NINA BLUSZKO**

2019 -09- 3 0

Saksnr.: 201908463 – FOLLO TAXI SA

INNVEDINGER TIL PATENTSTYRETS KONKLUSJON

Etter et samlingsmøte på vårt kontor ønsker Follo Taxi å gi et tilsva på begrundelsen fra Patentstyret med noen forhåpentlig sentrale innvedinger.

I styrets begrundelse heter det at «Varemerket mangler det varemerkerettslige særpreg som er nødvendig for å kunne registreres.»

Videre heter det: «Vi kan etter varemerkeloven § 14 ikke registrere et varemerke som bare består av tegn, figurer eller ord som forteller noe om varenes eller tjenestenes art, egenskaper, formåleller geografisk opprinnelse, eller på andre måter beskriver varene eller tjenestene. Vi kan heller ikke registrere et varemerke som en gjennomsnittsfbruker ikke vil oppfatte som et kjennetegn for én bestemt tilbyder av varer eller tjenester».

Dette er overraskende, fordi det er over 100 års praksis i Norge for å definere drosjene i henhold til ansvarsområdene de bestyrer. Vi er ganske overbevist om at en gjennomsnittsfbruker vil identifisere «Follo Taxi» som nettopp én bestemt tilbyder.

Drosjemarkedet reguleres av Yrkestransportloven på landsbasis. Det er nedfelt i Yrkestransportloven at den enkelte fylkeskommune skal sikre publikum adgang til drosjetransport natt og dag i bestemte geografiske områder. Det har frem til nå vært et krav at drosjer skal organiseres under en drosjesentral, og denne sentralen har ansvar for en viktig del av kollektivtransporten i fylket. Den som søker og får innvilget drosjeløyve, må tilknytte seg en sentral og har i henhold til dette «rett og plikt» til å betjene sin drosje innenfor dette avgrensede distriktet.

På denne måten har alle byer i Norge fått sine spesifikke «fornavn» foran «taxi». En person som roter seg bort f.eks. i Bergen by, skal vite at hun ved å søke på Bergen Taxi får rask tilgang til drosje. Dette er et gjennomgående system i Norge, etablert i samarbeid mellom bransjen og fylkeskommunene.

At det i de senere år er blitt noen nyetablerte konkurrenter som kaller seg «Null taxi» o.l. rokker ikke ved hovedkarakteren på arrangementet.

Nettopp den typiske kombinasjon av geografisk identitet og «taxi» peker på de veletablerte selskaper med landsdekkende ansvar organisert i Norges Taxiforbund.

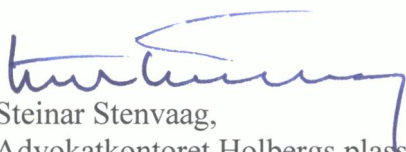
En gjennomsnittsforbruker vet f.eks. meget godt at Oslo Taxi er noe spesielt i forhold til de andre bilene i drosjekøen; de færreste tenker at dette er en «drosje i Oslo» - nærmest en «fritt-flytende» drosje. Det store flertall forbinder Oslo Taxi med noe etablert og seriøst – i motsetning til flere andre selskaper der man risikerer å betale uforutsigbare summer for en nattetur fra Gardermoen til Oslo.

Vi håper styret ser mønsteret; Oslo Taxi, Asker og Bærum Taxi, Drammen Taxi, Follo Taxi – dette er ikke generelle tilbydere – de er del av et system der man bevisst har påtatt seg et samfunnsansvar med pliktkjøring og døgnvakt. Det dreier seg om kjente sentraler. Og Fylkeskommunen ville grepe tinn dersom noen nye aktører forsøker å komme inn på markedet med tilsvarende navn. Sånn sett er varemerket allerede beskyttet til en viss grad. Dermed antar vi at styret tar feil når det skrives at «Næringsdrivende må fritt kunne bruke teksten FOLLO TAXI i markedsføring av sine tjenester uten å krenke noens varemerkerettigheter.»

Like sikkert som en Tromsøværing forstår at Drammen Taxi ikke er en hvilken-som-helst drosje som beveger seg i Drammen, like sikkert er det at vedkommende vil identifisere både Trondheim Taxi og Follo Taxi som drosjer tilhørende det gamle og veletablerte system med drosjesentraler i de respektive områder.

På vegne av Follo Taxi anmoder vi herved om en revurdering av styrets vedtak.

Oslo 26. sept. 2019



Steinar Stenvaag,
Advokatkontoret Holbergs plass.
Tlf direkte 2222 3512/928 28088