



Notat til bystyrets organer

Til:	Samferdsels- og miljøkomiteen	Dato:	21.06.2011
Fra:	Byråden for nærings- og eierskapspolitikk	Vår ref (saksnr):	201101988-2
		Arkivkode:	024
Notat nr.:	10/2011		

SPØRSMÅL FRA RUNE GERHARDBEN (A) OM TAXINÆRINGEN I OSLO

Jeg viser til brev datert 14.04.2011 vedrørende spørsmål om taxinæringen fra Rune Gerhardsen (A).

1. Løyvetallet for Oslo er i henhold til tall fra Transportøkonomisk Institutt høyere pr. 1000 innbyggere enn i de andre store byene i Skandinavia. Stockholm har 2,8 taxier pr. 1000 innbyggere, for Gøteborg er tallet 1,97 og for København 1,92. Oslo har pr. i dag 3,2 løyver pr. 1000 innbyggere. Hvilke særegne forhold gjør at det skal være behov for et høyere antall taxier i Oslo enn i de andre skandinaviske storbyene?
2. Tallene som fremkommer under punkt 1 peker i retning av at det er overkapasitet av taxiløyver i Oslo. I henhold til Yrkestransportloven skal løyvetallet være basert på en behovsprøving. I Oslo har etterspørselen etter taxi sunket hvert år siden 2008, for eksempel viser tall fra SSB at antall turer gikk ned med 3% fra 2009 til 2010. Mye av årsaken til dette er at i samme periode gikk antall reiser med trikk og buss opp med 8%. En annen årsak er at et betydelig volum av kjøreoppdrag (for eksempel TT arbeidsreiser) ikke lenger blir utført med taxiløyver. Bystyret tok den 15/12-2010 til etterretning at 250 taxiløyver som var holdt tilbake av tidligere byråder på grunn av sviktende etterspørsel, nå skal deles ut igjen. Byrådet har fullmakten til å regulere ned løyvetallet, men samtidig også en plikt til å etterleve behovsprøvingen. Vurderte byråden å regulere ned løyvetallet istedenfor å dele dem ut igjen? Dersom trenden med sviktende etterspørsel fortsetter, vil byråden vurdere å ta initiativet til å regulere løyvetallet ned i henhold til behovsprøvingen?
3. Behovsprøvingen har bl.a. til hensikt å sikre et forsvarlig inntektsnivå for sjåførene innen taxinæringen. Det vil si at sjåførlønnen skal være over minimums tarifflønn og basert på bestemmelsene om maksimal arbeidstid i Arbeidsmiljøloven. På bakgrunn av den dårlige inntjeningen i næringen for tiden blir det igangsatt en undersøkelse for å kartlegge lønnsnivået for taxisjåførene i Oslo. Dette lønnsnivået vil gå ytterligere ned når de 250 tilbakeholdte løyvene nå deles ut. Dersom det skulle vise seg at lønnsnivået ligger under akseptert minste tarifflønn og dermed kvalifiserer til betegnelsen "sosial dumping", vil dette være en alvorlig sak for Oslo kommune som løyvemyndighet. Hva vil byråden foreta seg dersom en slik situasjon skulle oppstå?

Jeg besvarer punkt en, to og tre samlet. Byrådet har ikke satt ned løyvetallet i Oslo kommune, men det har vært utsatt tildeling av ledige løyver. Den midlertidige stansen i løyvetildeling har blant annet vært i påvente av Personklagenemndas behandling av sak om utvidet vandelsvurdering og en uavhengig vurdering av løyvetallet – Econ Pöyry rapporten fra oktober 2009. Jeg overtok ansvaret for drosjenæringen i januar 2010 og vurderte at de innleverte løyvene måtte lyses ut. Dette er ikke en utvidelse av løyvetallet, men en tildeling av løyver som har blitt midlertidig holdt tilbake. Jeg viser for øvrig til prosessen rundt løyvetildelingen til de minste sentralene, som er behandlet i Samferdsels - og miljøkomiteen og avsluttet med vedtak i bystyret den 15.12.2010.

Det vises for øvrig til Oslo byfogdembetes rettskraftige kjennelse av 03.03.2011. I kjennelsen slås det blant annet fast at yrkestransportforskriften § 46 gir løyvemyndigheten vidt rom for skjønnsutøvelsen. Det har vært vurdert ulike forhold som jeg mener har betydning for å oppnå målsetning om reell konkurranse i drosjemarkedet, herunder et bedre og billigere tilbud til publikum. Kjennelsen av 03.03.2011 viser at jeg ikke har gått ut over min kompetanse ved kunngjøringen av 01.06.2010.

Løyvehavere er selvstendig næringsdrivende som selv må avgjøre om det er lønnsomt å drive som løyvehaver. Det er løyvehaver som ansetter sjåfører og løyvehaverne har arbeidsgiveransvaret for sine ansatte sjåfører. Jeg vil at publikum skal få drosje ved behov og at publikum skal kunne velge selskap ut fra pris og kvalitet. På sikt vil jeg ha hevede kvalitetskrav og økt kontroll av løyvehavere og sjåfører. Dette er Oslo kommune i dialog med Samferdselsdepartementet om.

For øvrig vil jeg vise til at i forbindelse med lokal drosjeforskrift for Oslo kommune foreslår byrådet årlig behovsprøving. Det er foreslått at det skal gjennomføres en årlig ekstern behovsprøvningsanalyse av drosjemarkedet. Den eksterne årlige analysen skal være basert på faste parametere hvor løyvetallet skal blant annet vurderes opp mot det totale kollektivtilbudet i Oslo kommune, løyvetallet i Akershus, publikumsundersøkelse, næringens tilbakemelding, etc. Byrådet tar sikte på at dette skal gjennomføres for første gang høsten 2011.

4. Oslo og Akershus er et felles kjøreområde for taxi i henhold til en avtale mellom Samferdselsetaten og Samferdselsstyret i Akershus Fylkeskommune (sak 66/97), gjeldende fra 1/1-1998. Denne avtalen skulle gjelde i 2 år som prøveperiode og deretter evalueres og evt. fornyes. Det synes som om det ikke er foretatt en skikkelig evaluering og det hersker uklarhet om Akershus har fornyet ordningen. Dersom dette er tilfelle og ordningen kan mangle formell gyldighet, når og hvordan vil byråden rydde opp i dette?

Jeg viser til at Oslo og Akershus fylkeskommune fikk godkjent utvidelse av løyvedistrikt den 15.02.2002 av Samferdselsdepartementet. Godkjennelsen forutsetter at ansvaret for administrasjonen og håndheving av regelverket for løyver følger lovens grenser. Med utvidet løyvedistrikt menes at bilene kan kjøre på tvers av kommunegrensen og at ansiennitet opparbeidet i en Akershus-basert sentral kan gjøres gjeldende ved søknad om løyve i Oslo kommune. Løyvemyndigheten i Oslo kommune kan således ikke nekte Akershus taxier å levere og å hente publikum i Oslo, så lenge denne avtalen foreligger.

5. Det rapporteres at et stort antall taxier fra sentraler i Akershus nesten utelukkende kjører i Oslo. Man kan særlig observere biler fra Taxi 3 Romerike, Follo Taxi, O-taxi i Bærum og Asker og Bærum Taxi. Årsaken er at disse kommunene har etablert et høyere antall løyver enn det er næringsgrunnlag for. Et skriv fra Samferdselsdepartementet (ved Arnfinn Øen) av 25.11.2010 besvarer en henvendelse fra Norges Taxiforbund om denne problemstillingen. Taxiforbundet hevder overfor departementet at "Etter vårt syn skal en drosje som har et oppdrag ut av stasjoneringområdet returnere til stasjoneringområdet etter at oppdraget er utført, bl.a. av hensyn til den lokale dekningsplikten" Departementet fastslår i brevet av 25.11.10 at de slutter seg til denne vurderingen og det henvises videre til et tidligere skriv fra departementet om samme tema: "Dersom hele fylket er et løyvedistrikt, må det godtas at en drosjesjåfør påtar seg oppdrag til andre steder/kommuner og lignende. Når de derimot står uten oppdrag, oppstår det en plikt til å returnere til stasjoneringstedet, om så uten passasjerer, for å utføre oppdrag derfra. Ellers vil man kunne stå i fare for å undergrave prinsippet om behovsprøving og stasjoneringsted".

Når det her synes dokumentert at dagens praksis i Oslo strider mot retningslinjene fra Samferdselsdepartementet, må det være påkrevet at Næringssetaten nå rydder opp i disse forholdene, særlig fordi næringsbyråden også skal ha et ansvar for å beskytte næringslivet i Oslo mot utilbørlig konkurranse utenfra. Hvilken myndighet har Næringssetaten og Oslo kommune til å kontrollere taxier fra Akershus-kommunene som hele tiden kjører i Oslo, og akter næringsbyråden å ta initiativ til å rydde opp i dette?

Jeg viser til at løyvemyndigheten i Oslo kommune ikke har hjemmel til å kontrollere drosjene fra Akershus. Akershus fylkeskommune er rette løyvemyndighet til å håndtere eventuelle brudd på kjøreplikten i eget området. Jeg vil ta dette opp med Akershus fylkeskommune.

6. Byråden og Næringsetaten har ansvaret for å kontrollere at gjeldende Drosjereglement følges i Oslo. Det er lovløse tilstander på enkelte områder der reglementet ikke blir fulgt. Et eksempel på dette er at taxier åpenlyst kaprer kunder i umiddelbar nærhet av holdeplassene eller stiller seg opp utenfor hoteller og utesteder for å kapre kunder på bekostning av sine kolleger. Hvor mange utekontroller av taxinæringen ble utført av Næringsetaten eller andre aktører i 2010?

Det vises her til mitt brev av 15.12.2010 hvor jeg har søkt om samtykke til at løyvemyndigheten i Oslo kommune kan føre kontroll med drosjenæringen etter yrkestransportloven. Samtykke skal blant annet innebære at løyvemyndigheten gis rett til å kontrollere hvorvidt drosjene i tråd med regelverket oppbevarer løyvedokument i bilen eller om løyvedokumentet er originalt eller et forfalsket dokument. Jeg har understreket at det ville være ønskelig at løyvemyndigheten kan utføre ID kontroll i sitt løyvedistrikt. Jeg vurderer at løyvemyndigheten har mulighet til å utøve kontroller mer hyppig enn hva politiet og Statens vegvesen kan med sine kontroller. I Samferdselsdepartementets svar av 02.02.2011 fremgår det at det ikke er forenlig med regelverket å utføre kontroll på den måten kommunen ønsker. Dagens lovverk forutsetter at kontrollene utøves integrert med annen utekontroll av kjøretøy, som gjennomføres av politiet og Statens vegvesen.

Løyvemyndigheten deltar etter invitasjon fra Statens vegvesen på slike integrerte kontroller i dag, men på grunn av ressursituasjonen til politi og Statens Vegvesen har det ikke vært satt av midler til årlige kontroller. Ved siste felleskontroll, den 03.12.2010, var det fire anmeldelser på manglende løyvedokumenter. Det var ikke stedlig kontroll i 2009 og det er ikke varslet kontroll i 2011.

Samferdselsdepartementet har signalisert at de vil vurdere forslag om eventuell lovendring som kan åpne for at løyvemyndigheten kan utføre kontroll, slik kommunen har foreslått.

7. Det er blitt kjent blant byens TT-brukere at sjåførene som er tilknyttet Norgestaxi og Christiania Taxi nekter å kjøre TT-turer, særlig de lengre turene. Bakgrunnen for dette er å unngå tap i henhold til kontrakten fordi turene er betalt med stykkpris. Disse forholdene er ikke i henhold til kontrakten med Oslo Kommune. Vil byråden ta initiativ til å rydde opp i dette, eventuelt ved å heve TT- kontrakten med disse sentralene?

TT- transport ligger under Byråd for helse og eldreomsorg. På generelt grunnlag kan jeg informere om at Helse- og velferdsetaten følger opp hver klage på drosjesjåfører som ikke vil kjøre TT-transport etter avtalen. Dette gjelder for alle sentraler. Avvikene sanksjoneres etter kontrakten.

Med vennlig hilsen

Øystein Sjøtveit
Byråd for nærings- og eierskapspolitikk

Godkjent og ekspedert elektronisk

Kopi: Rune Gerhardsen (A)