

[200801178]

Sak 43 Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet - Byrådsak 117 av 05.06.2008

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møte 04/03/2009 sak 43

Habilitet:

Henning Holstad (F) ba om å få sin habilitet vurdert, da han er styreformann i Taxi 2. Tiltakene som foreslås i saken vil få konsekvenser for selskapet Holstad er styreformann i. Holstad anser seg selv som inhabil i saken. Bystyret fant Henning Holstad inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd. Camilla Wilhelmsen tok sete.

Dokumenter innkommet:

- E-post av 20.02.2009 fra Taxi 1 AS (200801178-29)
- Brev av 25.02.2009 fra Norges Taxiforbund avd. Oslo (200801178-30)

FORSLAG:

Forslag fremsatt i komiteen:

Rune Gerhardsen på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Mazyar Keshvari på vegne av F, Heidi Rømming på vegne av SV, Odd Einar Dørum på vegne av V og Roar Ellingvåg på vegne av R fremmet følgende forslag:

(Tillegg/endringer i forhold til byrådets forslag er understreket)

1. Bystyret vil be byrådet ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet om å fremme følgende forslag om lovendring:

1.1

a) Innføre krav om at løyvehaver må ha utvist uklanderlig vandel i forhold til yrkestransportlovgivningen, bestemmelser i skatte-, avgifts- og regnskapslovgivningen som har sammenheng med drift av drosjeløyve, samt annen relevant lovgivning.

b) Det forutsettes tydeliggjort hvilke overskridelser som kvalifiserer til sanksjoner overfor løyvehavere som følge av lov- og regelbrudd, basert på klare kontrollerbare vilkår. Det forutsettes også at ankemuligheter klarlegges.

1.2 (som byrådet)

1.3.1 (utgår og erstattes av nytt punkt 1.11)

1.3 med 1.3.2 og 1.3.3 (som byrådet)

1.3.4 Samle relevante data og rapportere disse til rette myndighet.

1.4 (som byrådet)

1.5 (som byrådet)

1.6 Gi løyvemyndigheten myndighet til å foreta kontroller i samarbeid med og/eller på vegne av andre kontrollinstanser.

1.7 (som byrådet)

1.8 Innføre differensierte sanksjoner overfor løyvehavere, herunder midlertidig inndragning av løyve eller kjøreseddel.

1.9 (som byrådet)

1.10 Adgang til at aksjeselskaper kan drive drosjevirkksomhet og få tildelt løyver på linje med enkeltpersoner.

1.11 Innføre krav til obligatorisk opplæring av løyvehavere og sjåfører.

2. Bystyret ber byrådet gjennomføre følgende tiltak:

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

2.2 Utgår (innarbeidet i 2.1.)

2.3 (som byrådet)

2.4 Utarbeide spesifikke krav til taksameter- og betalingsløsninger.

2.5 Pålegge sentralene å ha oppdaterte lister over sjåfører tilknyttet sentralens løyvehavere hvor det framgår at det er tegnet arbeidsavtale og lovpålagte forsikringer, samt gjort registrering i arbeidstakerregisteret. Listen skal være tilgjengelig for offentlige myndigheter.

2.6 (som byrådet)

2.7 Inndra resterende reserveløyver

2.8 (som byrådet)

2.9 (som byrådet)

2.10 Skjerpe kravene til identifikasjon av bil, løyvehaver og sjåfør. Identifikasjon av sjåføren og bilens løyve skal være godt synlig for passasjerene i bilen.

2.11 (som byrådet)

2.12 Innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper

2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnede kontroller.

2.14 (som byrådet)

2.15 (som byrådet)

2.16 Avvikle bestyrerordningen.

2.17 (som byrådet)

2.18 (som byrådet)

2.19 Undersøke om flere kontrolloppgaver kan samles på færre hender innenfor dagens lovverk, evt. som prøveordninger.

2.20 Endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning.

Forslag fremsatt i bystyret:

Ingrid Baltzersen på vegne av R fremmet følgende endringsforslag til innstillingens punkt 3:

Endring av tidligere fattede delegeringsvedtak som følge av lovendring og vedtak i denne sak, behandles i sak om nytt drosjereglement.

Mazyar Keshvari på vegne av F fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 3:

.... Fra det tidspunkt byrådet bestemmer.

Votering:

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.

Rs endringsforslag til innstillingens pkt. 3 ble forkastet mot 3 stemmet (R).

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 3 ble vedtatt mot 2 stemmer (Folkvord og de Fine).

Fs tilleggsforslag til pkt. 3 ble vedtatt mot 3 stemmer (R).

Etter dette er bystyrets vedtak:

1.

Bystyret vil be byrådet ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet om å fremme følgende forslag om lovendring:

1.1

a) Innføre krav om at løyvehaver må ha utvist uklanderlig vandel i forhold til yrkestransportlovgivningen, bestemmelser i skatte-, avgifts- og regnskapslovgivningen som har sammenheng med drift av drosjeløyve, samt annen relevant lovgivning.

b) Det forutsettes tydeliggjort hvilke overskridelser som kvalifiserer til sanksjoner overfor løyvehavere som følge av lov- og regelbrudd, basert på klare kontrollerbare vilkår. Det forutsettes også at ankemuligheter klarlegges.

1.2 Innføre opplysnings- og meldeplikt for høringsinstansene.

1.3 Innføre lovfestede krav til sentralene, herunder:

1.3.1 (Utgår)

1.3.2 Holde oversikt over løyvehavernes ansatte sjåførere.

1.3.3 Melde fra til løyvemyndighetene ved lov- og regelbrudd.

1.3.4 Samle relevante data og rapportere disse til rette myndighet.

1.4 Innføre tidsbegrensning av løyver og kjøresedler.

1.5 Innføre tidsbegrenset gyldighet for kjøreseddel ved første gangs utstedelse

1.6 Gi løyvemyndigheten myndighet til å foreta kontroller i samarbeid med og/eller på vegne av andre kontrollinstanser.

1.7 Gjeninnføre at bilen som er registrert på løyvet påføres løyvedokumentet.

1.8 Innføre differensierte sanksjoner overfor løyvehavere, herunder midlertidig inndragning av løyve eller kjøreseddel.

1.9 Innføre sanksjonsmuligheter for sentralene ovenfor løyvehavere og sjåførere.

1.10 Adgang til at aksjeselskaper kan drive drosjevirksomhet og få tildelt løyver på linje med enkeltpersoner.

1.11 Innføre krav til obligatorisk opplæring av løyvehavere og sjåførere.

2.

Bystyret tar til orientering at byrådet vil gjennomføre følgende tiltak:

2.1 Organisere obligatorisk opplæring av sjåførere og løyvehavere slik at uavhengig part står for kursene og løyvemyndigheten for prøver og godkjenning.

2.2 (Utgår)

2.3 Pålegge drosjesentralene å sørge for innhenting av skiftdata med rapporteringsplikt til skattemyndighetene.

2.4 Utarbeide spesifikke krav til taksameter- og betalingsløsninger.

2.5 Pålegge sentralene å ha oppdaterte lister over sjåfører tilknyttet sentralens løyvehavere hvor det framgår at det er tegnet arbeidsavtale og lovpålagte forsikringer, samt gjort registrering i arbeidstakerregisteret. Listen skal være tilgjengelig for offentlige myndigheter.

2.6 Samarbeide med sentralene om føring av kjørestatistikk.

2.7 Inndra resterende reserveløyver

2.8 Innføre meldeplikt for sentralene ved lov- og regelbrudd.

2.9 Pålegge sentralene å informere publikum om takster og fritt valg av drosjer.

2.10 Skjerpe kravene til identifikasjon av bil, løyvehaver og sjåfør. Identifikasjon av sjåføren og bilens løyve skal være godt synlig for passasjerene i bilen.

2.11 Pålegge sentralene å ha oversikt over alle biler som er registrert på tilknyttede løyver.

2.12 Innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnede kontroller.

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

2.15 Opprette felles ansiennitetsliste for tildeling av ledige løyver i Oslo kommune.

2.16 Avvikle bestyrerordningen.

2.17 Gjennomgå Oslo kommunes transportavtaler med drosjenæringen.

2.18 Vurdere antallet drosjeholdeplasser i Oslo sentrum og lokaliseringen av disse.

2.19 Undersøke om flere kontrollopgaver kan samles på færre hender innenfor dagens lovverk, evt. som prøveordninger.

2.20 Endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning.

3.

Bystyret delegerer til byrådet all den myndighet som er tildelt kommunen etter lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 med forskrifter. Bystyrevedtak av 06.05.1997, sak 220, (jf. 13.03.1996, sak 175), bystyrevedtak av

11.11.1998, sak 790, og bystyrevedtak av 03.12.1997, sak 779, oppheves fra det tidspunkt byrådet bestemmer.

Oslo bystyres sekretariat, den 05. mars 2009


Siv Songedal

[200801178]

Sak 9 Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet - Byrådsak 117 av 05.06.2008

Sendt til bystyret.

Samferdsels- og miljøkomiteen har behandlet saken i møte 11/02/2009 sak 9

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:

Rune Gerhardsen (A), Mazyar Keshvari (F), Rina Mariann Hansen (A), Annelise Høegh (H), Eivind Heløe (H), Øystein Sundelin (H), Terje Lauritzen (F), Heidi Rømming (SV), Anne Cathrine Berger (A), Odd Einar Dørum (V), Roar Ellingvåg (R).

Arbeidsgruppe:

I arbeidsutvalgets møte 08.09.2008 ble følgende arbeidsgruppe nedsatt:

Rune Gerhardsen (A) leder, Mazyar Keshvari (F), Annelise Høegh (H), Heidi Rømming (SV), Guro Fjellanger (V), Roar Ellingvåg (R).

Møte 20.08.2008:

Det ble arrangert møte med drosjesentralene, Norges Taxiforbund Oslo og Transportarbeiderforbundet.

Møte 13.11.2008:

Politiinspektør Jan Kristiansen som redegjorde for politiets synspunkter og direktør Gunnhild Haugen i Næringsetaten redegjorde om personale og saksbehandlingen av drosjeløyver.

Deputasjon 18.12.2008:

ByTaxi v/Jarle Kanaris la fram synspunkter.

Dokumenter innkommet:

- Åpent brev av 13.08.2008 til byråd Anette Wiig- Bryn fra 33 drosjesjåfører tilknyttet Oslo Taxi – Flerbileiere. (200801178-3)
- Brev av 19.09.2008 fra Oslo Taxi – Høring i samferdselskomiteen om byrådsak 117/08 - Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet. (200801178-4)
- Notat av 04.06.2008 til finanskomiteen - Svar på spørsmål nr. 78/2007 fra Ivar Johansen (SV) - Samferdselsetaten og drosjeløyver. (200801178-5)
- Brev av 20.08.2008 fra Norges Taxiforbund – Kommentarer. (200801178-6)
- By Taxis presentasjon i møte 20.08.2008. (200801178-7)
- Brev av 20.08.2008 fra Norges Taxiforbund (200801178-8)
- Brev av 23.10.2008 fra Homblesby advokatfirma AS (200801178-9)
- Brev av 27.10.2008 fra Norgestaxi. (200801178-10)

- Notat nr. 39/2008 av 28.10.2008 fra byråd for næring og idrett, Anette Wiig Bryn - Rapport PWC - undersøkelse saksbehandlingspraksis Samferdselsetaten drosjer. (2008001178-14)
- E-post av 31.10.2008 fra ByTaxi AS - Rettelser til brev av 23.10.2008 fra dem. (200801178-11)
- Brev av 06.11.2008 fra Taxi2. (200801178-12).
- E-post av 07.11.2008 fra ByTaxi AS. (200801178-13)
- Notat nr. 43/2008 av 10.11.2008 fra byråd for næring og idrett, Anette Wiig Bryn - Svar på spørsmål nr. 68/2008 fra samferdsels- og miljøkomiteens arbeidsgruppe - Drosjeløyver. (200801178-15)
- Notat av 18.11.2008 - Svar på spørsmål nr. 77/2008 fra Roar Ellingvåg (R) - PWCs granskningsrapport Samferdselsetaten 19.12.2007 og Kommuneadvokatens vurdering. (200801178-16)
- Brev av 20.11.2008 fra Advokatfirmaet Hestenes og Dramer & Co. (200801178-17)
- Notat nr. 50/2008 av 03.12.2008 fra byråd for næring og idrett, Anette Wiig Bryn - Innsynsbegjæring - Usladdet versjon av PWCs granskningsrapport om løyvebehandling i Samferdselsetaten. (200801178-19)
- Notat av 04.12.2008 fra byråd for næring og idrett, Anette Wiig Bryn - Svar på spørsmål fra arbeidsgruppen for drosjesaken - uhederlig forretningsdrift. (200801178-20)
- E-post av 19.12.2008 fra ByTaxi AS v/Jarle Kanaris. (2008/01178-21)
- Notat nr. 1/2009 av 08.01.2009 fra byråd for næring og idrett, Anette Wiig Bryn - Svar på spørsmål nr. 90/2008 fra arbeidsgruppe - avvikling av reservedrosjeløyver. (200801178-22)
- Notat nr. 5/2009 av 05.02.2009 fra byråd for næring og idrett, Anette Wiig Bryn - Svar på spørsmål nr. 4/2008 fra arbeidsgruppen for drosjesaken - utdeling av drosjeløyver. (200801178-24)
- Brev av 08.02.2009 fra Taxi2 til medlemmene i Oslo bystyre. (200801178-25)
- E-post av 05.02.2009 fra Homble Olsby advokatfirma AS v/Rune Homble - (200801178-26)

MERKNADER:

1. Generelt

Komiteen vil innledningsvis understreke at drosjenæringen har en viktig samfunnsmessig oppgave som supplement til og i noen tilfeller som erstatning for ordinær kollektivtransport, og som et alternativ til privat kjøring. For fullt ut å ivareta denne oppgaven må næringen være hensiktsmessig dimensjonert og organisert, og den må ha allmenn tillit.

Komiteen viser til at det har vært problemer i drosjenæringen i Oslo gjennom mange år.

Stikkord:

- skattesnyteri, dels organisert
- trygdejuks
- ID-juks
- dårlig opplæring, dårlig publikumsservice, manglende lokalkjennskap blant mange

sjåfører

- dårlig kjennskap til regler blant en del løyvehavere
- vold og utrygghet i enkelte drosjer
- misbruk av retten til å kjøpe brukt drosje billig etter tre år
- uryddighet i forbindelse med disponering av andres løyver
- pirattaxivirksomhet
- overkapasitet i næringen
- dårlig inntjening for seriøse, lovlydige aktører
- kundenes valgmulighet på holdeplassene fungerer ikke godt nok
- uoversiktlig takstsystem
- manglende tillit til løyvemyndigheten

Komiteen mener at drosjenæringen i Oslo er uoversiktlig og vanskelig å kontrollere med dagens lov- og regelverk. Det er svært mange aktører; i prinsippet 1820 enpersonsforetak (løyvehavere) og mange kontrollinstanser. Alt i alt innebærer dette svært mange kontrollrelasjoner for en forholdsvis liten næring. Fragmenteringen av næringen med mange sentraler, firmaer (løyvehavere) og sjåfører medfører at det også er vanskelig å drive en effektiv kontroll innenfor næringen, bl.a. fordi det ikke er gitt tilstrekkelig myndighet til det leddet som evt. kunne ha utøvet intern kontroll, nemlig sentralene. Resultatet er at det er lett å være useriøs aktør i næringen, og det har blitt en ukultur i visse deler av den. Som en konsekvens av dette er det også blitt vanskelig å drive seriøst med rimelig inntjening.

På denne bakgrunn mener komiteen at det er nødvendig å ta initiativ til noen grunnleggende endringer i drosjenæringen bl.a. ved å legge til rette for at drosjevirksomheten også kan drives av aksjeselskaper, ikke bare som enpersonsforetak. Noe av dette vil kreve endringer i lov- og regelverk og vil derfor ta noe tid å få på plass, mens andre ting kan gjennomføres raskt, bl.a. som prøveordninger.

Komiteen er enig med byrådet i at det er nødvendig å gå inn på de aktuelle problemer som gjør seg gjeldende i næringen og treffe tiltak som kan bedre service og kontroll på kort sikt og innenfor det gjeldende regelverket. I denne sammenheng er drosjereglementet et viktig virkemiddel, som fastsettes av kommunen som løyvemyndighet.

Komiteen er opptatt av at lov- og regelverk, herunder drosjereglementet, skal sikre tydelighet og etterprøvbare forhold til hvilke krav som stilles til drosjenæringen. Det er viktig at sentralene oppfattes som seriøse og at det sørges for løpende og effektiv kontroll i bransjen. Komiteen vil presisere at oversiktlig, gjennomskiktighet og gode kontrollrutiner er avgjørende for hvilken tillit drosjenæringen nyter hos publikum.

Komiteens medlem fra R beklager sammensetningen av den partssammensatte arbeidsgruppa nedsatt av byrådet som følge av bystyrevedtak 246/06 og viktigste premissgiver for byrådssaken. Når samtlige av bransjens representanter har klar tilknytning til den samme og markedsdominerende sentralen, Oslo Taxi, bidrar det ikke til å konsolidere ei sterkt splitta og intrigerende taxinæring i Oslo. Det gjør også at det har blitt sådd tvil om motivasjonen bak arbeidsgruppas og dermed langt på vei byrådets konklusjoner. Dette medlemmet mener likevel at byrådssaken bortsett fra

manglende gjennomgang av kommunens egen organisering og samferdselspolitiske målsetning med næringa, behandler de viktigste problemstillingene knytta til drosjevirkksomheten i Oslo.

Komiteen støtter byrådets vurderinger og forslag i saken dersom annet ikke framkommer av merknader og forslag.

2. Opplæring og godkjenning av sjåfører

Komiteen mener at kravene til opplæring av drosjesjåfører må skjerpes, og det må være felles krav til opplæring og godkjenning for alle sjåfører i Oslo. Kursene skal ikke arrangeres av sentralene, men av f.eks. Taxiforbundet. Løyvemyndigheten skal fastsette minimumskrav til innhold i kursene og stå for eksamen og godkjenning av sjåførene. De samme prinsippene skal gjelde for obligatorisk opplæring av løyvehavere.

3. Krav til sentralene

Krav til taksametre og kortterminaler

Komiteen påpeker at drosjereglementet må revideres slik at det stilles klare krav til taksameter- og betalingsløsninger og sentralenes plikt til å innhente og rapportere opplysninger fra disse. Innen overskuelig framtid må pålitelige data fra taksametre være kilden til skiftinformasjon, betalingsinformasjon, produktiv og uproduktiv kjøretid/strekning, og annen relevant kjøreinformasjon for planlegging, statistikk eller kontroll. Slike data må hentes fra taksameter og systematiseres og rapporteres rutinemessig fra sentralene til løyvemyndighet. Det må kreves at elektroniske betalingsløsninger som brukes er knyttet til taksameteret, og at hver enkelt kontantbetaling også framgår av taksameterinformasjonen.

Arbeidsavtaler

Komiteen mener at sentralene må påse at alle sjåfører ansatt hos tilknyttede løyvehavere har gyldig arbeidsavtale, lovpålagte forsikringsordninger og er registrert i arbeidstakeregistret. Sentralene må også gjennom innhentet taksameterinformasjon påse at lovfestede bestemmelser om arbeids- og hviletid overholdes. Avvik fra dette må rapporteres til løyvemyndighet og annen relevant myndighet.

Reservedrosjer

Komiteen viser til at byrådet 15.06.2006 vedtok å avvikle ordningen med reserveløyver (byrådssak 1091/06). *Komiteen* har merket seg at dette ikke er gjennomført fullt ut. I notat 1/2009 opplyser byråd Bryn at ordningen avvikles gradvis ettersom reservedrosjeløyver leveres inn, og at det fortsatt er mer enn 200 reservedrosjeløyver i drift.

Komiteen går inn for at reserveløyvene avvikles så fort som mulig gjennom inndragning av slike løyver.

Komiteen flertall, medlemmene fra A, H, F, V og R viser imidlertid til at det er behov for ekstra kapasitet i perioder med særlig stor etterspørsel etter drosje. Disse medlemmer mener det er bedre å løse dette gjennom ordinære løyver, og dermed la den enkelte løyvehaver sette inn den kapasiteten som til enhver tid er nødvendig.

Et annet flertall, medlemmene fra A, H, F og V mener at med tilstrekkelig ordinær kapasitet vil markedsmekanismene bidra til at det er tilstrekkelig med drosjer på veiene. Løyvemyndigheten må dermed vurdere om det er behov for å øke antallet ordinære løyver når reserveløyvene inndras.

Takster

Komiteen understreker at takstene må være lett synlige for publikum i drosjene og på holdeplassene, og på en slik måte at de er lette å sammenlikne.

Komiteens medlemmer fra SV og R går inn for at kommunen etter dialog med sentralene fastsetter en bindende takststruktur slik at det blir mulig for reisende å sammenligne priser mellom de ulike sentralene.

Komiteens medlem fra R er også tilhenger av politisk vedtatte maksimalpriser.

Skjerpede krav til ID

Komiteen mener at sjåførenes ID-papirer og bilens løyveinformasjon må være synlige i drosjene og lett tilgjengelige for kontroll.

4. Ordning med flerbilseiere

Komiteen viser til at drosjenæringen historisk har arvet sin struktur fra vognmennene; en mann - en hest. Dette har ført til at næringen er basert på enbilseiere, og dette er videre lagt til grunn for lovverket for næringen. I yrkestransportloven er enkeltpersoner/enbilseiere prioritert foran flerbilseiere/selskaper som drosjeløyvehavere.

Komiteen mener at målet må være å utvikle en næring som er oversiktlig og gjennomsiktig, slik at den er lett å kontrollere for myndighetene, og som har en struktur som legger grunnlaget for god intern kontroll, gode ansettelsesforhold og god publikumsservice, samtidig som den gir en bra inntjeningsmulighet for seriøse og serviceorienterte aktører.

Komiteen mener at målet best kan oppnås ved at det blir flere som får adgang til å drive drosjevirksomhet gjennom aksjeselskaper med mange løyver og ansatte. Dette vil gi bedre mulighet for kontroll av næringen, og legger samtidig til rette for profesjonell ledelse av virksomheten og bedre forhold for sjåførene. Drosjeselskapene må få ansvar både for økonomi og regnskap, for andre krav som myndighetene stiller og for publikumsservicen for alle som er ansatt i selskapet, på samme måte som for firmaer i f.eks. serveringsnæringen.

Komiteen peker på at en generell åpning for at aksjeselskaper kan drive drosjevirkksomhet krever endringer i lovverket, og ber byrådet ta opp dette med departementet. Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i et brev av 11.01.2008 til Norges Taxiforbund i Bergen uttaler at departementet, med visse forbehold, ikke ser vesentlige ulemper ved å drive drosjevirkksomhet i selskapsform. Forbeholdene knytter seg til hvem som skal være ansvarlig for drift av løyvene i et selskap.

Komiteen mener at flerbilseiere/selskaper bør likestilles med enbilseiere i lovverket når det gjelder muligheten til å få tildelt løyver.

Komiteen støtter byrådets forslag om en forsøksordning med flerbilseiere etter aksjeselskapsmodellen, slik at en kan komme raskt i gang med en slik ordning.

Komiteen mener at kommunen som løyvemyndighet bør prioritere slike selskaper ved tildeling av løyver i prøveperioden, og viser til at det for tiden ligger 130 løyver som ikke er fordelt i Oslo.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R peker på at dersom slike drosjeselskaper er av en viss størrelse vil det kunne være naturlig for dem å etablere egne sentraler, men kommunen må sette krav til sentralenes servicetilbud. Mindre selskaper og evt. enkeltløyvehavere må knytte seg til en sentral, som i dag.

Komiteen peker også på et mer vidtgående alternativ der det er sentralene som er løyvehavere og ansvarlige for økonomi, ansatte, myndighetskrav og service for alle som er knyttet til sentralen. Byrådet bes om å ta dette opp med Samferdselsdepartementet.

Komiteens medlemmer fra SV og R viser til at kommunen er en viktig bestiller av drosjetransporttjenester, bl.a. i form av TT-kjøring. Disse medlemmer mener at det bør vurderes å organisere hele eller deler av drosjevirkksomheten i et kommunalt eller interkommunalt selskap, etter mønster av dagens Ruter AS.

5. Regulering av løyveantallet

Komiteen støtter byrådets syn om at regulering av kapasiteten i næringen og antall drosjeløyver er mer en faglig enn en politisk sak. Myndigheten til å regulere antall løyver bør derfor ligge hos den etat som utøver løyvemyndigheten på vegne av kommunen. Vurderingen må bygge på statistikk for utnyttelsen av eksisterende løyver og biler, og det må stilles krav til løyvehavere, sentraler og teknisk utstyr slik at statistikkgrunnlaget er tilstrekkelig, pålitelig og aktuelt.

6. Bedre kontroll med drosjenæringen

Komiteen mener at det er et problem i dag er at det er mange kontrollinstanser som hver for seg har begrenset myndighet, og at kontrollfunksjonen utøves til dels tilfeldig, jfr. byrådssaken pkt. 2.9. Byrådet bes undersøke om flere kontrolloppgaver kan samles på færre hender innenfor dagens lovverk, evt. som prøveordninger.

Komiteen mener at det bør vurderes å gi sentralene en formell kontrollfunksjon overfor løyvehavere og sjåfør. I noen tilfeller kan det imidlertid være for tette bånd og felles interesser mellom sentraler og løyvehavere/sjåfør, slik at en "internkontroll" ikke vil fungere.

Komiteen mener også at sentralene må kunne stille en del betingelser for løyvehavere som vil være tilknyttet sentralen, og selv kontrollere om det overholdes. Det gjelder f.eks. uniformering av bil og sjåfør, kommunikasjonsutstyr, taksameterutstyr som gir de informasjon som både myndigheter og sentralen selv krever, kursing utover den obligatoriske opplæringen, mv.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R viser til at drosjene er en del av kollektivtransporten i Oslo. Disse medlemmer mener derfor at det bør stilles strenge utslippskrav til drosjene, på samme måte som til bussene i Oslo. Disse medlemmer mener at skjerpede utslippskrav bør stilles umiddelbart til nyanskaffede biler og med en frist på 2-3 år for drosjebiler som alt er i trafikk.

Komiteens medlemmer fra A, SV og R mener at det bør stilles tilsvarende krav til løyvehavere i drosjenæringen som i serverings- og skjenkenæringen mht. økonomi, skatteforhold, overholding av bransjens regelverk, osv.

Vandelskrav, opplysnings- og meldeplikt

Komiteen støtter byrådets ønske om endringer i yrkestransportloven slik at vandelskravet skjerpes tilsvarende kravet til bevillingshavere etter alkoholloven.

Komiteen viser til notat fra byråd Bryn av 03.02.2009 der det går fram at Datatilsynet har pålagt kommunen å slutte å innhente opplysninger om søkerne fra andre myndigheter. Byrådet har påklaget vedtaket, men vil inntil klagen er behandlet gå tilbake til tidligere praksis for tildeling av drosjeløyver.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F, SV og V støtter byrådets arbeid med å få tilgang til relevante og nødvendige opplysninger for å vurdere løyvesøkernes vandel, og ber om å bli orientert om utfallet av klagen på Datatilsynets pålegg.

Flertallet støtter byrådets forslag om at offentlige instanser skal ha plikt til å utlevere opplysninger om søkere som er av relevans når løyvemyndigheten skal vurdere søkerens vandel mv, herunder taushetsbelagte opplysninger. For å hindre problemer med lagring og lekkasje av følsomme personopplysninger skal løyvemyndigheten på sin side slette slike opplysninger når søknaden er ferdigbehandlet og klagefristen er utløpt.

Komiteens medlem fra R kan ikke støtte at byrådet i påvente av lovendring har tatt seg til rette. Næringsetatens krav om innsyn som om slik lovhjemmel eksisterte for å tildele eller opprettholde løyve, forankret i byrådssak 1055/08, er bekreftet lovstridig av datatilsynet. Byrådsvedtaket og etatens praksis framstår også som mer demonstrativ enn hensiktsmessig siden kommunerevisjonens rapport 6/08 viser at løyvemyndigheten har store problemer med å hente inn, holde orden på og nyttiggjøre seg informasjon de har lovlig adgang til. Dette medlem forventer at byrådet omgjør sitt vedtak og at etaten endrer praksis slik at denne blir i samsvar med gjeldende

lovverk.

Differensierte sanksjoner

Komiteen viser til at det i dag er vanskelig og tidkrevende å ta løyve eller kjøreseddel fra drosjeeiere og sjåførere som begår ulovligheter eller utviser dårlig yrkesetikk. Lovverket må endres slik at det er mulig å suspendere løyve og kjøreseddel på grunnlag av status som mistenkt eller tiltalt.

Komiteen støtter byrådet i at det må gis adgang til mer differensierte reaksjoner mot løyvehavere og sjåførere, f.eks. bøter og midlertidig inndragning av løyver og kjøresedler. Myndigheten til å ilegge reaksjoner må i utgangspunktet ligge hos løyvemyndigheten, med mulighet til å delegerer deler av den videre til sentralene gjennom drosjereglementet.

Komiteen vil understreke at drosjenæringen er en utadrettet servicenæring, og det påhviler drosjesjåførene spesielt og næringen generelt et stort ansvar for å sikre god publikumsservice og kvalitet. På denne bakgrunn er det nødvendig å ha adgang til virkemidler som suspensjon av eller midlertidig inndragning av løyve eller kjøreseddel for drosjeeiere og sjåførere som begår ulovligheter, bryter drosjereglementet eller som åpenbart utviser dårlig yrkesetikk. *Komiteen* støtter på denne bakgrunn forslaget om å innføre differensierte sanksjoner.

Komiteen vil samtidig fastholde og hegne om de liberale rettsprinsippene om uskyldighet inntil det motsatte er bevist og at tvilen skal komme tiltalte til gode.

Samarbeid mellom kontrollmyndighetene

Komiteen viser til at kontrollen av drosjenæringen er vanskelig fordi det er mange kontrollinstanser som hver for seg har begrenset myndighet. Politiet skal kontrollere identifikasjon og kjøresedler, Vegvesenet skal kontrollere kjøretøyet. Skattemyndighetene og NAV har kontrolloppgaver ifht. mottak av trygdeytelser, og kommunen har ansvaret for løyvene. *Komiteen* viser til at lovverket åpner for at departementet kan gi kontrollmyndighet til løyvemyndigheten, og støtter byrådets forslag om dette.

Komiteen mener at kommunen bør organisere samordnede kontroller av drosjene, etter mønster fra skjenkenæringa, der de ulike kontrollinstanser er til stede samtidig slik at alle relevante forhold kan undersøkes på stedet og uten å risikere at noe faller mellom to stoler. Det vises til at kommunen har god erfaring med slike kontroller i serverings- og skjenkenæringen.

Komiteen viser til de muligheter som finnes for at løyvemyndigheten kan utføre kontroller på vegne av politiet. I møte med arbeidsgruppen har Oslo politidistrikt gitt uttrykk for det samme, f.eks. i forbindelse med samordnede kontroller. *Komiteen* påpeker at representanter for politiet likevel bør delta ved slike kontroller for å representere politimyndigheten og for å bistå i vanskelige situasjoner, f.eks. dersom noen må holdes tilbake. *Komiteen* er ikke enig med byrådet i at det bør øremerkes egne politiressurser til å kontrollere drosjer.

Komiteen støtter for øvrig byrådets forslag om bedre kontrolltiltak i næringen.

7. Fast rådgivende organ for drosjenæringen

Komiteen mener at det på nåværende tidspunkt ikke er hensiktsmessig med et rådgivende organ bestående av næringens aktører.

Komiteen støtter derimot byrådets forslag om et forum der kontrollinstansene kan drøfte og samkjøre tiltak overfor drosjenæringen.

8. Andre forhold

Godkjenning av nye drosjesentraler

Komiteen viser til at det har vært varierende praksis mht. å godkjenne nye sentraler. I byrådssak 1091/06 sier byrådet at nye sentraler bør ha minst 50 løyver ved oppstart. Likevel er det blitt godkjent sentraler med ned mot 20 løyver.

Komiteen viser til at de færreste av drosjesentralene i Oslo i dag kan sies å være fullverdige sentraler som dekker drosjebehovet i hele Oslo. Noen av sentralene betjener bare sentrumsområdet og har i praksis ikke telefonbestilling.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R mener at det er vanskelig å sette et bestemt tall for antall løyver en sentral skal ha for å bli godkjent, men det må stilles krav til service, tilgjengelighet, sikkerhet, datalevering og annet som er omtalt ovenfor.

Komiteen påpeker at slike krav til sentralene ikke hindrer at noen sentraler kan profilere seg med, f.eks. med ekstra godt kjennskap til enkelte deler av byen, gunstige avtaler med storkunder, kvinnelige sjåfører, miljøvennlige biler, osv.

Overgang mellom sentraler

Komiteen støtter byrådet i at det ikke skal være nødvendig å søke om overgang til en annen sentral, men at det klarer seg med å gi melding om dette til løyvemyndigheten minst 3 måneder før overgangen skjer. Sentralene må på sin side kunne avvise løyvehavere som ikke fyller de krav som den enkelte sentral stiller, og å bortvise/ekskcludere løyvehavere som bryter regler eller yter dårlig service til publikum.

Komiteen støtter også byrådets synspunkt om at sentralene skal kunne avvise eller ekskludere løyvehavere når de eller deres sjåfører bryter sentralens bestemmelser.

Tildeling og omfordeling av løyver

Komiteen støtter forslaget om en felles ansiennitetsliste for søkere av drosjeløyve i Oslo, også for de 130 ledige løyvene, og forutsetter at dette innebærer at omfordelingsordningen mellom Oslo Taxi og de andre sentralene dermed blir borte.

Bestyrerordninger

Komiteen viser til at ordningen med bestyring av drosjeløyver for andre har ført til en del uryddige forhold og skapt risiko for ulovligheter, og mener at ordningen bør avvikles.

Drosjeløyvehavere står i samme stilling som andre selvstendige næringsdrivende når det gjelder sykdom. Det er ingen grunn til at drosjeløyvehavere skal ha noen særordninger.

Komiteen viser til at en løyvehaver ofte vil kunne bestyre sitt løyve selv om han er syk og ikke kan kjøre selv. Det innebærer at sjåfører som er fast eller midlertidig ansatt kan fortsette å kjøre selv om løyvehaveren er syk. Dersom løyvehaveren ikke er i stand til å bestyre sitt løyve må det legges på is og sjåførene permitteres.

Oslo kommunes transportavtaler med drosjenæringen

Når det gjelder transportavtaler om TT-kjøringen henviser *komiteen* til den bebudede saken om evaluering av TT-tjenesten. For øvrig støtter komiteen byrådets forslag.

Drosjeholdeplasser

Komiteen støtter byrådets forslag, og understreker at drosjeholdeplassene må utformes slik at kundenes valgmulighet mellom drosjer og sentrale er reell.

Drosjeholdeplassen på Gardermoen

Komiteen er enig med byrådet om at drosjeholdeplassen på Gardermoen i prinsippet bør fungere som enhver annen drosjeholdeplass, og at en må finne en praktisk måte å drive den på i tråd med dette prinsippet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Komiteen viser til at organisering av administrasjonen, herunder byrådsavdelinger og etater, er byrådets ansvar.

Komiteens medlemmer fra A, SV og R vil likevel påpeke at drosjenæringen primært må ses på som en del av byens kollektivtrafikk, ikke som næringsvirksomhet generelt, og at den bør administreres i tråd med det.

Komiteens medlem fra R mener at kommunens samferdsels- og miljøpolitiske målsetninger må være retningsgivende for kommunens virke som løyvemyndighet, og er derfor kritisk til at byrådet valgte å flytte løyvemyndigheten fra samferdselsetaten til næringsetaten fra 01.03.2008.

Komiteens medlemmer fra SV og R ser omorganiseringen som en følge av påvist uryddige rutiner og kameraderi som dokumenteres av revisjonsfirmaet PwC på oppdrag av byrådet og seinere bekreftes av kommunerevisjonens rapport 6/08. Flyttingen framstår som en tom signalhandling, særlig siden enheten som er gjenstand for kritikk i de to rapportene flyttes på rot fra en etat til en annen sammen med oppgavene. Det er ytterligere kritikkverdig at det, utover endrede oppgaver for enkelte

ansatte, virker som at lite eller ingen ting er gjort for å rette på forhold påvist i de to rapportene. Mer enn noe framstår løyvemyndigheten som handlingslammet. Disse medlemmer vil peke på at byrådssaken, bortsett fra i tittelen, i liten grad omhandler Oslo kommune som løyvemyndighet.

FORSLAG:

Rune Gerhardsen på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Mazyar Keshvari på vegne av F, Heidi Rømming på vegne av SV, Odd Einar Dørum på vegne av V og Roar Ellingvåg på vegne av R fremmet følgende forslag:

(Tillegg/endringer i forhold til byrådets forslag er understreket)

1. Bystyret vil be byrådet ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet om å fremme følgende forslag om lovendring:

1.1

a) Innføre krav om at løyvehaver må ha utvist uklanderlig vandel i forhold til yrkestransportlovgivningen, bestemmelser i skatte-, avgifts- og regnskapslovgivningen som har sammenheng med drift av drosjeløyve, samt annen relevant lovgivning.

b) Det forutsettes tydeliggjort hvilke overskridelser som kvalifiserer til sanksjoner overfor løyvehavere som følge av lov- og regelbrudd, basert på klare kontrollerbare vilkår. Det forutsettes også at ankemuligheter klarlegges.

1.2 (som byrådet)

1.3.1 (utgår og erstattes av nytt punkt 1.11)

1.3 med 1.3.2 og 1.3.3 (som byrådet)

1.3.4 Samle relevante data og rapportere disse til rette myndighet.

1.4 (som byrådet)

1.5 (som byrådet)

1.6 Gi løyvemyndigheten myndighet til å foreta kontroller i samarbeid med og/eller på vegne av andre kontrollinstanser.

1.7 (som byrådet)

1.8 Innføre differensierte sanksjoner overfor løyvehavere, herunder midlertidig inndragning av løyve eller kjøreseddel.

1.9 (som byrådet)

1.10 Adgang til at aksjeselskaper kan drive drosjevirkksomhet og få tildelt løyver på linje med enkeltpersoner.

1.11 Innføre krav til obligatorisk opplæring av løyvehavere og sjåførar.

2. Bystyret ber byrådet gjennomføre følgende tiltak:

2.1 Organisere obligatorisk opplæring av sjåførar og løyvehavere slik at uavhengig part står for kursene og løyvemyndigheten for prøver og godkjenning.

2.2 Utgår (innarbeidet i 2.1.)

2.3 (som byrådet)

2.4 Utarbeide spesifikke krav til taksameter- og betalingsløsninger.

2.5 Pålegge sentralene å ha oppdaterte lister over sjåførar tilknyttet sentralens løyvehavere hvor det framgår at det er tegnet arbeidsavtale og lovpålagte forsikringer, samt gjort registrering i arbeidstakerregisteret. Listen skal være tilgjengelig for offentlige myndigheter.

2.6 (som byrådet)

2.7 Inndra resterende reserveløyver

2.8 (som byrådet)

2.9 (som byrådet)

2.10 Skjerpe kravene til identifikasjon av bil, løyvehaver og sjåfør. Identifikasjon av sjåføren og bilens løyve skal være godt synlig for passasjerene i bilen.

2.11 (som byrådet)

2.12 Innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper

2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnede kontroller.

2.14 (som byrådet)

2.15 (som byrådet)

2.16 Avvikle bestyrerordningen.

2.17 (som byrådet)

2.18 (som byrådet)

2.19 Undersøke om flere kontrolloppgaver kan samles på færre hender innenfor dagens lovverk, evt. som prøveordninger.

2.20 Endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning.

Votering:

A, H, F, SV, V og Rs forslag ble enstemmig tiltrådt.
Byrådets forslag pkt 3 ble tiltrådt mot 1 stemme (R).
Byrådets forslag pkt 4 ble ikke tatt opp.

Etter dette er samferdsels- og miljøkomiteens innstilling:

1.

Bystyret vil be byrådet ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet om å fremme følgende forslag om lovendring:

1.1

a) Innføre krav om at løyvehaver må ha utvist uklanderlig vandel i forhold til yrkestransportlovgivningen, bestemmelser i skatte-, avgifts- og regnskapslovgivningen som har sammenheng med drift av drosjeløyve, samt annen relevant lovgivning.

b) Det forutsettes tydeliggjort hvilke overskridelser som kvalifiserer til sanksjoner overfor løyvehavere som følge av lov- og regelbrudd, basert på klare kontrollerbare vilkår. Det forutsettes også at ankemuligheter klarlegges.

1.2 Innføre opplysnings- og meldeplikt for høringsinstansene.

1.3 Innføre lovfestede krav til sentralene, herunder:

1.3.1 (Utgår)

1.3.2 Holde oversikt over løyvehavernes ansatte sjåførere.

1.3.3 Melde fra til løyvemyndighetene ved lov- og regelbrudd.

1.3.4 Samle relevante data og rapportere disse til rette myndighet.

1.4 Innføre tidsbegrensning av løyver og kjøresedler.

1.5 Innføre tidsbegrenset gyldighet for kjøreseddel ved første gangs utstedelse

1.6 Gi løyvemyndigheten myndighet til å foreta kontroller i samarbeid med og/eller på vegne av andre kontrollinstanser.

1.7 Gjeninnføre at bilen som er registrert på løyvet påføres løyvedokumentet.

1.8 Innføre differensierte sanksjoner overfor løyvehavere, herunder midlertidig inndragning av løyve eller kjøreseddel.

1.9 Innføre sanksjonsmuligheter for sentralene ovenfor løyvehavere og sjåførar.

1.10 Adgang til at aksjeselskaper kan drive drosjevirkksomhet og få tildelt løyver på linje med enkeltpersoner.

1.11 Innføre krav til obligatorisk opplæring av løyvehavere og sjåførar.

2.

Bystyret tar til orientering at byrådet vil gjennomføre følgende tiltak:

2.1 Organisere obligatorisk opplæring av sjåførar og løyvehavere slik at uavhengig part står for kursene og løyvemyndigheten for prøver og godkjenning.

2.2 (Utgår)

2.3 Pålegge drosjesentralene å sørge for innhenting av skiftdata med rapporteringsplikt til skattemyndighetene.

2.4 Utarbeide spesifikke krav til taksameter- og betalingsløsninger.

2.5 Pålegge sentralene å ha oppdaterte lister over sjåførar tilknyttet sentralens løyvehavere hvor det framgår at det er tegnet arbeidsavtale og lovpålagte forsikringer, samt gjort registrering i arbeidstakerregisteret. Listen skal være tilgjengelig for offentlige myndigheter.

2.6 Samarbeide med sentralene om føring av kjørestatistikk.

2.7 Inndra resterende reserveløyver

2.8 Innføre meldeplikt for sentralene ved lov- og regelbrudd.

2.9 Pålegge sentralene å informere publikum om takster og fritt valg av drosjer.

2.10 Skjerpe kravene til identifikasjon av bil, løyvehaver og sjåfør. Identifikasjon av sjåføren og bilens løyve skal være godt synlig for passasjerene i bilen.

2.11 Pålegge sentralene å ha oversikt over alle biler som er registrert på tilknyttede løyver.

2.12 Innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnede kontroller.

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

2.15 Opprette felles ansiennitetsliste for tildeling av ledige løyver i Oslo kommune.

2.16 Avvikle bestyrerordningen.

2.17 Gjennomgå Oslo kommunes transportavtaler med drosjenæringen.

2.18 Vurdere antallet drosjeholdeplasser i Oslo sentrum og lokaliseringen av disse.

2.19 Undersøke om flere kontrolloppgaver kan samles på færre hender innenfor dagens lovverk, evt. som prøveordninger.

2.20 Endre drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i denne sak og legge det fram for bystyret for godkjenning.

3.

Bystyret delegerer til byrådet all den myndighet som er tildelt kommunen etter lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 med forskrifter.

Bystyrevedtak av 06.05.1997, sak 220, (jf. 13.03.1996, sak 175), bystyrevedtak av 11.11.1998, sak 790, og bystyrevedtak av 03.12.1997, sak 779, oppheves.

Oslo bystyres sekretariat, den 12. februar 2009



Arne Berge