

OSLO TRANSPORTARBEIDERFORENING DROSJEGRUPPA

Folkets Hus, Youngsgata 11, rom 545, 0181 Oslo

Drosjegruppa har kontortid mandag kl. 11.00 - 12.00

Tlf.: 23 06 15 03 • Fax: 23 06 15 01 • Leder direkte: 93 03 44 00 • Bankgiro: 9001.06.52501

OSLO KOMMUNE
NÆRINGSETATEN

Næringsetaten
Postboks 745 Sentrum
0106 Oslo

Saksnr. 09/01200 - 25

Dato 17 DES. 2009

Oslo, 16. desember 2009

Avskr. _____ Arkivkode 616.51

Merknad _____ Saksb. TBT

Kopi _____ Kass. _____

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

Som høringsinstans representerer vi taxisjåførene i Oslo og Akershus, uansett sentraltilknytning.

Vi finner at det er svært mye positivt i de mottatte dokumenter, og vi velger å støtte alle punkter vi ikke kommenterer.

Kommentarer til Høringsnotat

1.

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

Støttes. Men vi ønsker at krav skjerpes og at det arbeides for å innføre Fagbrev.

2.

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.

I drosjeforskriften § 12 første ledd nummer 2 pålegges sentralen å ha oppdaterte lister over alle drosjesjåfører ansatt av sentralens tilknyttede løyvehavere. Listen skal ha fullt navn, fødselsdato og adresse. I § 12 siste ledd presiseres det at drosjesentralen på forespørsel plikter å gjøre registrerte data etter bestemmelsen tilgjengelig for løyvemyndigheten.

I forskriften § 21 første ledd er løyvehaverne pålagt å inngå skriftlige arbeidsavtaler med sine ansatte sjåfører, i andre ledd pålegges løyvehaver å tegne yrkesskadeforsikring for sine ansatte sjåfører og i tredje ledd pålegges løyvehaverne å sørge for at sjåførene er innmeldt i arbeidstakerregisteret, samt å underrette sentralen om dette.

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.

Vi er meget fornøyd med dette forslaget - og begrunnelsen. Men.....

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

2. fortsatt

Samtidig er vi trygge på at flere høringsinstanser ikke vil støtte dette. For oss som arbeider med konfliktsaker, er det meget viktig å få dette på plass. Manglende arbeidsavtaler og manglende innmelding i Arbeidstakerregisteret, er gjenganger i mange av våre saker.

3.

2.7 Inndra resterende reserveløyver.

Reserveløyver tildeles med hjemmel i yrkestransportforskriften § 49. Bystyret har vedtatt at resterende reserveløyver skal inndras. Dette vil bli fulgt opp gjennom reduksjon av kjøretiden samt individuelle omgjøringsvedtak.

Ettersom bystyret har vedtatt at ordningen med reserveløyver skal avvikles, gis det ikke regler som omhandler reservedrosjeløyver i forslaget til ny drosjeforskrift.

Uansett hva Bystyret har vedtatt, må vi protestere sterkt på dette punktet.

Vi kan ikke godta at våre arbeidsplasser i en lovlig virksomhet, kan utraderes av et Bystyrevedtak.

- Ca 250 -300 heltidsansatte mister jobben i et meget strengt arbeidsmarked.
- Minst like mange deltidsansatte i helgene, mister jobben
- Vanskelig å finne nytt arbeid i en bransje som i større og større grad driftes alene av løyvehaver
- Ca 200 løyver som drives i sunne drosjeforretninger med overskudd og sikrer arbeidsplasser og rekruttering
- Reserveløyveordningen møter enkelt et fleksibelt tilbud/etterspørsel marked
- Sentralenes driftsoppsett imøtekommer publikums behov for drosjetjenester.
- Reserveløyveordningen tilfredsstiller komiteens ønsker om flerbilseiere inntil nytt lovverk gjør dette enklere med ordinære løyver.
- Reserveløyveordningen danner grunnlag for et bredt tilbud innenfor maxitaxi og handikaptransport.
- Faller løyveordningen bort vil det redusere kraftig på maxitaxi med rullestolmuligheter fordi fleksibiliteten til et drosjeløyve ikke finnes i andre løyvetyper.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

3. fortsatt

2.7 Inndra resterende reserveløyver.

- Det er investert mange millioner kroner i vognmateriell og verdier av disse investeringene ligger i størrelsesorden ca 100 millioner kroner.
- Sentraler har investert i data kommunikasjonsutstyr for de samme vognene.

Reserveløyver tildeles løyvehavere etter forskriftens § 49 1. ledd, etter det løyvetall løyvemyndighetene fastsetter.

Våre arbeidsgivere (drosjeeierne) har, etter godkjenning av løyvemyndighetene, investert mye kapital i biler, datautstyr med mer.

For ikke mange år siden, kunne de også få flere reserveløyver.

I dagens situasjon er det tungtveiende allmenne hensyn som taler for å opprettholde ordningen.

Den arbeidsgruppa som la fram sitt forslag til Bystyret den 4. mars 2009, hadde følgende kommentarer:

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.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

3. fortsatt

2.7 Inndra resterende reserveløyver.

Ser man på de ulike oppfatninger, og sammenlikner de med andre punkter, bl.a. om forsøk med flerbilseiere med mer, finner vi at den beste løsning må være å la alle reserveløyver forbli ordinære reserveløyver inntil videre.

Lar man reserveløyver forbli reserveløyver, oppnår man mange fordeler:

- Da beholder publikum sitt tilbud.
- Vi beholder våre arbeidsplasser
- Forsøk med flerbilseiere kan arbeides med
- Drosjeeiere som forsøker å drive en seriøs forretning, slipper å gå konkurs.

Samtidig vil vi også påpeke, på vegne av våre arbeidsgivere, at vilkåret for å kunne tilbakekalle et slikt reserveløyve, er at det må foreligge et vesentlig mislighold fra løyvehavers side.

Dette er således en uaktuelt alternativ for å "avskaffe" disse løyvene på.

Da gjenstår bare den samme løsning som praktiseres i dag - at reserveløyvene avvikles langsomt, gjennom frivillig avvikling av disse løyver, fra løyvehavers side.

Å innføre ytterligere begrensninger for våre kjøre- og arbeidstider på disse bilene, vil vi kalle politikerstyrt **SOSIAL DUMPING**.

Dette fordi en sterk begrensning i vår arbeidstid, også vil begrense vår inntekt.

4.

2.12 Innføre forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

Det vil bli igangsatt forsøk med flerbilseiere i form av aksjeselskap straks forutsetningene for dette er klarlagt. Ettersom det er vedtatt at det skal igangsettes et *forsøk* med flerbilseiere, er de nærmere reglene for dette ikke inntatt i drosjeforskriften. Det vil i stedet for bli gitt et eget reglement for dette forsøket (tildelingskriterier, antall løyver tildelt per flerbilseier, mv)

Vi støtter forslaget.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

4.

2.12 Innføre forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

Norsk Transportarbeiderforbund har, på 2 påfølgende landsmøter, vedtatt at vi skal arbeide for dette for å styreke våre arbeidsplasser..

I november 2006 ble det nedsatt en arbeidsgruppe for drosjevirkosomhet i Oslo. Bakgrunnen for gruppens arbeid er bystyrets vedtak av 21. juni 2006, presisert nærmere i arbeidsgruppens mandat.

Bystyrets vedtak av 21.06.2006

1. Bystyret ber byrådet nedsette en arbeidsgruppe med representanter fra næringen, brukere og kommunen for å gjennomgå Oslos taxipolitikk. Arbeidsgruppen skal bl.a. utrede og komme med forslag til felles godkjenningsordning for alle taxisjåførere i Oslo. På bakgrunn av arbeidsgruppens arbeid bes byrådet fremme sak for bystyret.
2. Byrådet bes ifm fremleggelse av saken vurdere etablering av et permanent rådgivende samarbeidsorgan/taxinemnd i Oslo for å vurdere konkurransevilkår og antall løyver. Byrådet bes spesielt vurdere erfaringene fra et slikt system i København.

Vi var med i denne, bredt sammensatte, arbeidsgruppa som også skulle legge fram forslag mht forsøk med flerbilseiere.

Arbeidsgruppa skrev den gang:

Arbeidsgruppen anbefaler at det bes om at Samferdselsdepartementet gir dispensasjon fra Yrkestransportforskriftens §43 til å gjennomføre forsøk med flerbilseiere i Oslo.

Forsøkene bør gjennomføres ved at annethvert ledige løyve tildeles eksisterende løyvehavere basert på en søknad med dokumentasjon på fjorårets omsetting, slik at de løyvehaverne med best utnyttende løyver i utgangspunktet er de som tilgodeses med flere løyver.

Det skal i tillegg gjøres en bred vurdering av søkerne basert på andre forhold, slik som klager fra publikum, skatte- og avgiftsrestanser, ryddighet ift ansettelsesforhold med mer. Det anbefales at disse løyvene gis en tidsbegrensing på 3 år.

Forsøksordningen bør evalueres etter to år.

Flerbilseierne og deres sentraler plikter å bidra med nødvendig informasjon for å få en god evaluering av forsøket.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

4. fortsatt

2.12 Innføre forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

I innstillingen fra arbeidsgruppa står bl.a.:

Gruppen har drøftet spørsmålet om hvem som skal få flere løyver ved et forsøk.

Gruppen mener at ordningen i København, der det er de som har størst omsetting per bil som får flere løyver, også var den mest aktuelle i Oslo.

I tillegg bør det også vektlegges at drosjedriften hittil er klagefri og i henhold til regelverket.

En annen mulighet er å utstede løyver til flerbilseiere en gang i året, basert på fjorårets næringsoppgaver.

Dette ville både sikre incentiv til rapportering og sikre et objektivt grunnlag for utstedig av løyver.

Gruppen mener også det ved et forsøk bør være en fordeling av ledige løyver mellom eier og sjåfører. Til eksempel kan annet hvert eller tredje hvert løyve utstedet til eiere. I Finland skjer dette annet hvert år til hhv. eiere/sjåfører.

I København skjer det etter behovet sett over hele døgnet, slik at behov om dagen "løses" ved tildeling til sjåfør og behov hele døgnet ved tildeling til eier.

Når det gjelder gjennomføringen av et forsøk med flerbilseiere, ser gruppen flere problem.

Det viktigste er i hvilken grad dette ville bli tillatt av Samferdselsdepartementet, da det ikke er i tråd med yrkestransportloven. En permanent ordning vil kreve endringer i forskriftene. I så måte kan det være at et forsøk vil kunne tillates etter en enklere prosedyre mot Samferdselsdepartementet.

Vi tar dette med fordi det er viktig å påpeke at næringen selv, sammen med politiet, likningsmyndighetene, NHO Reiseliv, Transportøkonomisk Institutt og fagbyråkratene, sto sammen om en felles innstilling sommeren 2007.

Vi synes også det er viktig å påpeke at "flerbilseiere" i dag, finnes i alle Oslos sentraler - med unntak av By Taxi og Oslo Taxi.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

5.

2.13 Samarbeide med alle kontrollmyndighetene og arrangere samordnede kontroller.

Løyvemyndigheten har per i dag ikke hjemmel til å foreta kontroller av drosjer og drosjesjåfører. Kommunen har bedt Samferdselsdepartementet om lovendring for å få de nødvendige hjemler til å føre kontroll med drosjenæringen. Kommunen vil også be departementet om å få myndighet etter yrkestransportloven § 38 til å foreta kontroller med drosjenæringen.

Kommunen vil også be Samferdselsdepartementet om hjemmel til å ilegge gebyr/bøter ved overtredelse av yrkestransportlovgivningen eller drosjeforskriften, og at eventuelle inntekter fra dette bidrar til å finansiere kontrollene.

I den Arbeidsgruppa som la fram sitt forslag til Oslo Kommune i juli 2007, het det i TILTAK 10 - Etablering av et felles kontrollorgan for drosjenæringen:

Bakgrunn:

Et sentralt moment knyttet til de kravene som det reviderte drosjereglementet stiller er kontroll. I dag er dette de ulike aktørenes ansvar og kontrollen skjer sporadisk og lite koordinert.

Om arbeidsgruppens diskusjoner:

Arbeidsgruppen mener at et forslag til et felles kontrollorgan for næringen på sikt bør utredes nærmere. I første omgang bør det nye drosjereglementet åpne for at sentralene skal pålegges å delta økonomisk i dette dersom det ble satt ut i live.

Anbefaling:

Arbeidsgruppen anbefaler at det i drosjereglementet kommer inn en punkt som gjør det mulig, i fremtiden, å opprette et felles kontrollorgan for drosjenæringen med deltakelse alle sentralene. Et slikt kontrollorgan bør utredes ytterligere.

Mulige økonomiske og konkurransemessige virkninger:

På sikt vil et effektivt og nøytralt kontrollorgan være positivt for næringen og dette vil trolig oppveie kostnadene forbundet med et slikt kontrollorgan. Konkurranse på service og ryddighet vil kunne avta hvis alle sentraler når samme nivå.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

6.

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

Vi er meget opptatt at ett år - er ett år.

Den skal ikke kunne være mulig å søke seg løyve i sentral med kort ansiennitet, for deretter å søke overgang til sentral med lengst ansiennitet.

7.

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

Å opprette felles ansiennitetslister for tildeling av løyver i Oslo er først og fremst et praktisk spørsmål. Felles ansiennitetsliste vil bli etablert når den nye drosjeforskriften trer i kraft.

Som medlem i Oslo Kommunes eget løyveutvalg i mange år, ser undertegnede forslaget som interessant, men vanskelig å forstå.

Vi vil anta at de første 300 på lista ønsker å tilslutte seg Oslo Taxi og ingen andre sentraler.

Det er den praktiske gjennomføringen av det praktiske arbeid vi ikke forstår.

8.

2.16 Avvikle bestyrerordningen.

Det er gitt en frist til 01.04.2010 når det gjelder bestyrerkontrakter. Ingen bestyrerkontrakter forlenges eller fornyes utover dette tidspunktet.

I oppfølgingen av bystyrets vedtak er det lagt vekt på at nåværende ordninger ikke avvikles før nye er etablert. Det tas sikte på at forsøk med flerbilseiere vil komme i gang i løpet av våren.

Selve begrepet "Avvikle bestyrerordningen", må skremme alle som er ansatt i denne bransjen.

Den må også skremme alle som forsøker å drive seriøst.

Å investere hundretusener av kroner - og samtidig vite at man må "pakke sammen" alt, om man blir syk. Man kan ikke behandle våre arbeidsgivere slik.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

8. fortsatt

2.16 Avvikle bestyrerordningen.

Styret i OTF Drosjegruppa og styret i Sjøførklubben Oslo Taxi, stiller hermed følgende spørsmål:

Hvordan blir framtiden for de ansatte drosjesjåførene i Oslo Taxi når bestyrerordningen avsluttes den 1. april 2010, og myndighetene ikke har på plass en ordning med flerbilseiere?

Hvem skal sjåførene da jobbe for ?

Det er et faktum at svært få drosjeeiere med en bil, ønsker å drifte denne med ansatte.

Skal drosjeeiere tvinges til og ha ansatte?

Skal sjåførene tvinges til å jobbe for de som driver med flere biler ulovlig?

OTF Drosjegruppa har gjentatte ganger hatt kontakt med sjåførere som jobber for eiere med ulovlige leieforhold.

Disse mottar opptil 6-7 lønnsoppgaver fra forskjellige eiere de aldri har vært i kontakt med.

De fleste av disse sjåførene opparbeider seg ikke sykelønnsordninger og OTP osv.

Er det slike forhold politikerne vil ha i drosjebransjen?

Å avvikle ordningen, vil ikke bety annet enn at alle bestyrer bort SVART.

Vi setter vår lit til de siste avsnitt i innstillingen:

I oppfølgingen av bystyrets vedtak er det lagt vekt på at nåværende ordninger ikke avvikles før nye er etablert.

Det tas sikte på at forsøk med flerbilseiere vil komme i gang i løpet av våren.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

9.

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

Foreliggende forslag til drosjeforskrift for Oslo kommune vil erstatte gjeldende drosjereglement. Dagens drosjereglement er felles for Oslo og Akershus. Den nye drosjeforskriften vil erstatte dette reglementet som gjeldende for Oslo løyvedistrikt, jf regler om ikrafttredelse i § 44.

Den nye drosjeforskriften er utarbeidet i tråd med bystyrets vedtak og merknader, jf redegjørelsen over.

I 1998 vedtok politikere i Oslo og Akershus at Oslo og Akershus skal være felles kjøreområde.

Dette var etter ønske fra publikum, fagbyråkrater og næringen selv.

Når det var behov for taxi i Stor-Oslo, var det viktig for publikum å få en taxi.

Dette var mye mer viktig enn hvilken taklampe taxien hadde.

Vi sto flere ganger på brua på Vækerø og så biler fra Asker & Bærum Taxi kjøre fra Oslo med lediglampa på.

Disse møtte bilene fra Oslo Taxi, med lediglampa på, motsatt vei.

Både i Asker og i Oslo ventet folk på bil, og piratbilene fikk fotfeste.

I 2007 reviderte fagbyråkrater fra Samferdselsetaten i Oslo, fagbyråkrater fra Akershus Fylkeskommune, representanter fra Norges Taxiforbund avdeling Oslo, representanter fra Norges Taxiforbund avdeling Akershus og undertegnede fra Oslo Transportarbeiderforening, det DROSJEREGLEMENT FOR OSLO OG AKERSHUS fra som hadde blitt godkjent i 1998.

Ved oppstart av vårt arbeid, kom det fram at det forelå 4 forskjellige reglementer

Som representant for taxisjåførene i Oslo OG Akershus, finner vi det håpløst om vi skal ha TO ulike reglementer i EN region.

Publikum bor, OG arbeider, ofte i begge regioner. Det samme gjør vi som kjører.

Å lage et reglement for Oslo og late som om Akershus ikke eksisterer, må være meget lite gjennomtenkt.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

10.

3. Øvrige tiltak

I dette avsnittet kommenteres enkelte andre tiltak kommunen har tatt initiativ til i forbindelse med gjennomgangen av drosjenæringen.

1. Drosjeanalyse

Yrkestransportloven krever at løyvetallet skal være behovsprøvd. Kommunen har den senere tid fått signaler om at det er overkapasitet av drosjer i Oslo.

Det hersker ingen tvil om at det er overkapasitet av drosjer i Oslo.

De eneste som er uenig i dette er:

- aktører som ønsker å komme inn på markedet,
- eiere av sentraler i Oslo og Akershus som utelukkende lever av innbetalt sentralavgift pr løyve
- Konkurransetilsynet som tror at det vil bli "gratis" å kjøre med oss hvis det bare blir flere biler
- Enkelte politikere og byråkrater som tror at en stor drosjepark vil medføre betydelig billigere drosjeturer for det offentlige.

11.

For å få et best mulig grunnlag for å vurdere løyvetallet i Oslo, har kommunen innhentet en analyse av drosjemarkedet utført av Econ Pöyry. Målet med dette har først og fremst vært å få en faglig vurdering av drosjekapasiteten i Oslo samt en vurdering av konkurransesituasjonen i drosjenæringen (jf komiteens merknad vedrørende en faglig vurdering av løyvetallet). Econ Pöyry konkluderer i rapporten med at løyvetallet kan økes noe i forhold til i dag.

Vi har fått denne "faglige" analyse tilsendt, og vi er faglig uenig i mange ting.

Vi har spesielt sett på hvem som er intervjuet:

- Ingen av arbeidstakerorganisasjonene sentralt (LO og YS) er intervjuet.
- Ingen av de nasjonale, faglige arbeidstakerorganisasjonene, så som Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, er blitt intervjuet.
- Ingen av de lokale, faglige arbeidstakerorganisasjonene så som Oslo Transportarbeiderforening og den lokale YTF foreningen, har blitt intervjuet

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

11. fortsatt

Vi har spesielt sett på hvem som er intervjuet - fortsatt:

- Ingen av de lokale arbeidsgiverforeningene (drosjeeierforeningene) så som Norges Taxiforbund avdeling Oslo, Norges Taxiforbund avdeling Akershus og Norges Taxiforbund avdeling Oslo Taxi
- Alle 6 sentraler i Oslo er spurt. Her lever 5 av disse kun av sentralavgiften som de selvfølgelig ønsker å øke. Oslo Taxi er et non-profitt foretagende som gir overskuddet tilbake til sine eiere.
- Asker og Bærum Taxi er intervjuet. Det er 1 av 8 sentraler.
- De ansvarlige for TT-kjøring og skolekjøring i Oslo ønsker bare lavere priser
- Lavere priser ønsker nok også de ansvarlige for drosjer i Akershus fylke
- Lavere priser ønsker også Konkurransetilsynet

Flertallet har fått det som de vil:

- Flere biler (Først 300 og et ønske om over 700)
- Troen på at enda flere biler, vil bety billigere turer.

Dette var også ønskedrømmene til mange i 1998 og 2000.

Vi advarte mot disse tanker den gang.

Vi advarte mot svart kjøring og lav skatteinngang, og vi fikk rett.

Vi takker tidligere byråd Annette Wig Bryn fordi hun forsto at Oslo by var overetablert, og hun lot derfor innleverte løyver bli liggende.

Med en økning av løyveantallet med 300 og utlevering av de ca 120 som ligger i skuffen, er man nok en gang i ferd med å lage seg problemer.

Vi advarte i 2000 med å øke antallet sentraler fordi de var mangel på kontroll.

Også her fikk vi rett.

Å øke antallet fra 6 til 7 i Oslo ved siden av de 8 vi har i Akershus, er håpløst.

Vi ønsker også å påpeke at tallanalysen hos Econ er basert på tallene fra den største og den minste sentralen i Oslo.

De øvrige 4 er ikke medtatt. Da må det jo bli feil også her.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

12.

Vi tar med utdrag av våre kommentarer til Econ "analysen" i 2004:

- ECON har "skreddersydd" denne rapporten for en interessegruppe, uten å rådføre seg med partene i næringa.
- Ved å fjerne behovsprøvingen, vil markedet bli overetablert.
- Dette vil resultere i lavere inntjening for alle, med følgende konsekvenser: Juksing med priser, med kilometerstand, med skattetrekk og med merverdiavgift.
Grunnen er selvfølgelig at ingen ønsker å gå konkurs.
- Dagens drosjedrift er allerede på kant med Arbeidsmiljøloven pga provisjonslønnssystemet for drosjesjåfører.
- Ved å øke antallet løyver, vil inntjeningen pr bil bli ytterligere redusert da markedet aldri økes tilsvarende. Her refereres til de svenske erfaringene de siste 13 år.
- Vi er flere hundre taxisjåfører som står på ansiennitetslistene for løyver i Oslo, men vi protesterer fortsatt på nok en løyveutvidelse. Det har vi gjort i flere år - og på mange vis - men det er dessverre ikke mulig å komme til noen forståelse for vårt syn.
- Det er jo VI som skal ha disse løyvene, og det er VI som skal betale for dem. Burde vi ikke da også bli tillagt et syn?
- Det har alltid vært søkere til drosjeløyver, og det er lovverket som skal ta hensyn til publikums behov for taxi samt næringens behov for en rimelig trygg inntekt.
- Vi har allerede den største bilparken i Europa med 4,3 taxi på 1000 innbyggere i Oslo, en arbeidsdag som er lenger enn de fleste andres, økonomien svekkes, helsen blir dårligere og forutsigbarheten for en framtid innen denne næringa er nå lik null.
- I sammendraget brukes Oslo Taxis dominerende rolle som et argument. Men det er jo faktisk byråkrater og politikere som har gitt Oslo Taxi disse løyvene, senest den 11. november 1998 der de fikk 75 løyver uten engang å be om det.
- Den gangen ba vi om en utsettelse for å se an utviklingen etter nedleggelsen av Fornebu. De samme myndigheter kunne den gang ikke vente med en løyveutvidelse som skulle evalueres etter 2 år. I denne prøveperioden måtte Norgestaxi Oslo få flere løyver for å styrke firmaets økonomi, og noen evaluering iht. Bystyrevedtaket har vi aldri hørt noe om.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

12.

Vi tar med utdrag av våre kommentarer til Econ "analysen" i 2004 fortsatt:

- Som potensielle løyvehavere ser vi en framtid der vi har valget mellom 3 aktuelle sentraler. Vi skal ha de rette kvalifikasjoner med obligatorisk løyvekurs. En bankgaranti på kr 75000. I tillegg kommer en del andre, formelle krav. Dette støttes klart hos oss, men så var det valget. I flg Samferdselsetaten egen innstilling, søker potensielle løyvehavere i alt vesentlig til Oslo Taxi.
- I en fri konkurransesituasjon er det vel sentralene som må gjøre seg attraktive for nye løyvehavere. Det er jo nettopp konkurranse som har vært Høyres ønske og krav for å kunne skape en bedre næring. Hvorfor da delta aktivt i spillet med å forfordele enkelte av aktørene?

13.

Om Oslo Taxi:

Sentralen "alle" vil representere. 88 års erfaring og "knowhow", gjør at det er her bransjekunnskapen sitter.

Som ny løyvehaver ønskes man hjertelig velkommen i et fellesskap blant kollegaer der alle har sin del av ansvaret for sentralens virke.

Utelederne er ute i trafikken for å sjekke at alt foregår korrekt.

De er til stor hjelp for både publikum, drosjeeiere og -sjåførere.

Døgnet rundt, året rundt er Beredskapsgruppa operativ for å rykke ut og hjelpe kollegaer som har problemer med vanskelige passasjerer.

I alvorlige tilfeller kobler sentralen inn "Støttegruppa for voldsofre" som rykker ut og bistår sjåføren på sykehus, legevakt, tannlegevakt med mer.

De har egen psykolog som bistår alle som trenger hjelp etter traumatiske episoder, og de har også egen bistandsadvokat som ivaretar offerets interesser og behov.

Det er også slike ting som gjør at sjåførene venter i 10 år på et løyve i denne sentralen,

Det må også være vårt valg, om ordet konkurranse skal ha noen troverdighet.

Å svekke Oslo Taxis løyveantall og økonomi slik man søker å tilstrebe, må vi nå igjen ta til motmæle.

Sentralen drives som "non profitt" foretagende der overskudd går til eierne.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

13.

Om Oslo Taxi fortsatt:

Hva er motivet for å få ned løyveantallet og svekke det selskap som publikum og sjåførere har kjent og ønsket seg til siden 1921?

På alle aspirantkurs sitter det løyvehavere fra andre sentraler, som i stedet ønsker å begynne som sjåfør i Oslo Taxi.

En virksomhet med ødeleggende driftsgrunnlag, vil medføre et ras av konkurser, og den sosiale belastning for samfunnet vil bli meget betydelig.

De miljømessige faktorer er allerede store med ledige biler som kjører rundt på jakt etter en ledig holdeplass som vi etter hvert må finne i Akershus.

Dette medfører at også deres fylke og utøvere må lide samme skjebne for å kunne gi økte inntekter for eierne av profittsentralene.

For å kunne overleve som eier eller sjåfør, medfører det at man igjen får svart kjøring og en ny runde med svarte penger og lav skatteinngang.

Bilparken må bli dårligere og man kan glemme å tro at det er en kvalifisert sjåfør som sitter bak rattet i framtiden.

Det er klart at det vil komme nye eiere som skyter inn kr 75000,-.

Vi er bekymret for hvor disse pengene kommer fra og hvorfor de investeres i næringens biler.

Vi vil måtte fraråde alle interesserte mot å satse på denne næringen.

Det er helt umulig å kunne satse så mye penger i en virksomhet som skal reguleres av politikere som i utgangspunktet er motstander av det samme.

Forutsigbarheten i denne næringen er ikke til å holde ut.

Econs forslag er et stort tilbakeskritt og troen på at vi alle skal få så mye bedre økonomi at vi vil ta mange flere taxiturer, er jo bare tull om man sammenlikner med andre analyser.

At arbeidsinnvandrere i Oslo skal bli vår nye, store kundegruppe, tror vi ikke på.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

14.

I Samferdselsloven § 7, 4. ledd der heter det:

"En utvidelse av løyvetallet kan således ikke begrunnes ut fra et ønske om å innføre konkurranse i næringen ved etablering av ny(e) sentral(er) med nye løyver, men må begrunnes ut fra en trafikal behovsprøving."

Da vedtaket i Bystyret ble fattet 11. november i 1998, var det ikke foretatt noen trafikal behovsprøving.

Econ rapporten av 2009 er heller ingen BEHOVSPRØVING.

15.

4. Avvikling av omfordelingsordningen

Bystyrets vedtak om felles ansiennitetsliste og oppheving av bindingstiden til sentralen, innebærer at ordningen med omfordeling av løyver fra Oslo Taxi mister sin funksjon. Omfordelingsordningen ble derfor avviklet fra og med 20.03.2009.

Det bemerkes for øvrig at det ikke har vært utdelt ledige løyver siden 25.03.2009, etter at det kom flere signaler om betydelig overkapasitet i markedet. Kommunen har derfor avventet utdeling av ledige løyver i påvente av drosjeanalysen, for å få et bedre grunnlag for å kunne vurdere konkurransesituasjonen i næringen.

Vi gjentar her vår takk til tidligere byråd Annette Wig Bryn fordi hun forsto dette

16.

I *siste punktum* i første ledd slås det fast at sentralens takstreglement er å betrakte som maksimalpriser. Det er med andre ord ikke tillatt for sjåfør og kunde å avtale høyere pris enn det som følger av takstreglementet.

Takstreglementet utelukker derimot ikke at sjåføren og kunden avtaler en lavere pris enn det som følger av takstreglementet.

Taksameter skal uansett benyttes og slås av når avtalt pris er nådd.

Siste linje kan ikke stå slik.

Konflikt vil umiddelbart oppstå mellom eier og sjåfør om hva som var reell pris.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

17.

Av § 13 syvende ledd følger det at sentralen plikter å uten ugrunnet opphold sperre et løyve for turtildeling, dersom den får melding om løyvehavers død eller alvorlig sykdom som utelukker drift av drosjeløyvet.

Vi tar det for gitt at arbeidslivets regler følges i fall en arbeidsgivers død. "Utelukker drift av drosjeløyve", kan fort gjort tolkes feil.

18

Det er gitt en overgangsregel i § 44 tredje ledd for drosjesjåfør som har opparbeidet ansiennitet som sjåfør ved tidspunktet for denne forskrifts ikrafttredelse. Disse drosjesjåførene må oppfylle kravet om kursbevis for gjennomført og bestått obligatorisk sjåførkurs i første ledd innen ett år fra denne forskrifts ikrafttredelse.

Vi ønsker nok å kommentere dette punktet om vi fullt ut hadde forstått hva man mener.

I dag betales noen tusen kroner både hit og dit for å få et ID-kort.

I Oslo Taxi har vi sjåførere som har kjørt i nærmere 40 år.

Hvert annet år er de inne på oppfriskningskurs.

Vi er veldig opptatt av å vite hvem som her skal tjene penger på at en sjåfør er kompetent. Mao hvem som skal betales - og av hvem?

Kommentarer til forskriften

19.

Om § 18 Tildeling av drosjeløyve

I pkt 2 står lønns- og trekkoppgave fra skattemyndighetene.

Vi vil anta at det menes BEKREFTET lønns- og trekkoppgave fra skattemyndighetene.

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

20.

Som leder av Bransjerådet taxi Norsk Transportarbeiderforbund, ønsker også undertegnede å vise til følgende faktum:

Ifbm mellomgjøret 2009, måtte taxisjåførene akseptere en nedgang i betaling for innståelse (bil på verksted) og for vask og vedlikehold på bil.

Nedgangen skyldes omsetningssvikt og kan bekreftes av begge forbund.

21.

Ifbm drøftelser undertegnede har hatt med representanter fra Norges Taxiforbund, har vi et felles synspunkt mht en eventuell løyveutvidelse:

Hensynet til nivået på sjåførlønningene, etter en eventuell løyveutvidelse, er ikke tatt med i rapporten.

Selv med økt kjørevolum ved lavere takster, er det overveiende sannsynlig at sjåførenes lønn vil gå ned fordi det vil bli langt flere biler og sjåførere å dele omsetningen på.

Sjåførlønningene er allerede i dag faretruende nær nivået for akseptert minstelønn i Norge.

Det foreligger en stor risiko for at lønnsnivået i næringen kommer under denne grensen.

Da inntreer en situasjon med påtvunget sosial dumping.

Ansvar for en slik situasjon tilligger ikke verken drosjeeierne eller sentralene, men løyvemyndigheten som ansvarlige for behovsprøving og løyvetall.

Slike lønnsforhold er ikke akseptable i driften av noen av seiskapene innen kollektivtransporten for øvrig.

Den kan heller ikke forsvares i drosjenæringen.

Uavhengig av dette, er det rimelig å anta at både nivået og kvaliteten på rekrutteringen til yrket, vil falle nok en gang.

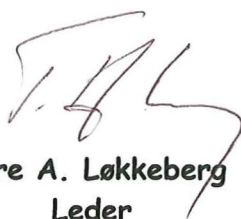
Næringsetaten

Oslo 16. desember 2009

side 19

Vedr.: Høring - Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo Kommune

Med hilsen
OTF DROSJEGRUPPA



Tore A. Løkkeberg
Leder

Tlf direkte: 93 03 44 00

e-post direkte: talf@online.no