



Sak 184 Oslo kommunes høringsuttalelse - Diverse endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - Byrådssak 68 av 08.05.2012

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møtet 13.06.2012 sak 184

FORSLAG:

Forslag fremsatt i komiteen:

Abdullah Alsabeehg på vegne av A og Marianne Borgen på vegne av SV fremmet følgende forslag:

1. Vedr. pkt. 2.1 Høringsutkastets § 9 fjerde ledd:

Nytt avsnitt etter tredje avsnitt:

”Oslo kommune viser imidlertid til at det i departementets høringsnotat står at ”Betaling for drosjetjenester skjer i stadig større grad med betalingskort, og disse midlane går i gjennom sentralen. Sentralane utbetaler midlane frå kortbetalinga i ettertid til løyvehavarane. Ein garanti vil vera med på å sikra at løyvehavarane får utbetalt det dei har krav på.” Oslo kommune viser til at sentralene som er eid av løyvehaverne ikke skal ha vært omfattet av problemene knyttet til at løyvehaverne ikke har fått utbetalt sine penger. Dette har en sammenheng med at i denne selskapsformen er løyvehaverne solidarisk ansvarlige for selskapets økonomi. På denne bakgrunn ber Oslo kommune om at det vurderes hvorvidt det er nødvendig og naturlig at sentraler eid av løyvehaverne skal omfattes av samme regler og omfang for garanti som sentralene som ikke eies av løyvehaverne.”

2. Vedr. pkt. 3.1 Høringsutkastets § 26:

I siste avsnitt i pkt 3.1 i byrådets forslag erstattes ordet ”uttømmende” med ”ordinær”.

Forslag fremsatt i bystyret:

Odd Einar Dørum på vegne av V fremmet følgende endringsforslag til pkt. 3.1, siste avsnitt:

Oslo kommune foreslår etter dette at høringsforslagets § 26 endres til:

”Det skal krevjast politiattest ved søknad om løyve eller anna godkjenning etter denne lova. For behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute etter § 9 skal det krevjast uttømmande politiattest. Departementet kan i forskrift fastsetje reglar om fornya vandelskontroll.”

Votering:

A og SVs forslag ble forkastet mot 26 stemmer (A, SV og R).
Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 2.1 ble vedtatt mot 26 stemmer (A, SV og R).
Vs endringsforslag til pkt. 3.1, siste avsnitt, ble enstemmig vedtatt.
Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling for øvrig ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er bystyrets vedtak:

Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementets utkast til endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), lagt frem i brev av 09.02.2012:

1.

Utveksling av informasjon med skatte- og avgiftsmyndighetene og løyvemyndighetens mulighet til å kreve kopi av næringsoppgave og selvangivelse

Oslo kommune anser forslagene til nye §§ 26 a og 26 b og endringene i § 32 nr. (1) som positive. Kommunen mener en styrking av vandelskontrollen både ved vurdering av søknad om tildeling av løyve og annen godkjenning, og ved tilbakekall er helt nødvendig. Det vil være en åpenbar fordel for løyvemyndigheten å få kunnskap om og muligheten til å vektlegge administrative sanksjoner.

Oslo kommune mener det imidlertid også må innføres en slik opplysnings- og meldeplikt for politiet. Dette vil kunne lette dokumentasjonskravet for søkere samt forkorte løyvemyndighetens behandlingstid. En viss opplysningsplikt følger i dag av påtaleinstruksen § 5-5, men Oslo kommune mottar i praksis ikke slik underretning fra politiet. En hjemmel i yrkestransportlova som pålegger politiet opplysnings- og meldeplikt overfor løyvemyndigheten vil sørge for en større grad av etterlevelse og en ytterligere styrking av kravet.

I høringsutkastets § 26 a foreslår departementet at skatte- og avgiftsmyndighetene gis rett til å gi opplysninger til løyvemyndigheten ved søknad om løyve eller annen godkjenning.

Oslo kommune er positive til forslaget. Det anses formålstjenelig at retten er ment å omfatte informasjon om pålagt tilleggsatt og tilleggsavgift knyttet til *all* næringsvirksomhet, og ikke begrenset til yrkestransport. Hensikten med bestemmelsen er å vurdere om vedkommende er egnet til å drive løyveregulert næringsvirksomhet, og herunder er all næringsvirksomhet egnet til å belyse forholdet. Kommunen anser imidlertid at dette med fordel kan komme tydeligere fram av lovteksten.

Departementet viser til at likhetsprinsippet i forvaltningen tilsier at lovbrudd på skatte- og avgiftsområdet tillegges vekt ved tildeling og tilbakekall av løyve. Oslo kommune er av den

oppfatning at det av hensyn til det samme prinsippet bør være en *plikt* for skatte- og avgiftsmyndighetene til å underrette løyvemyndigheten når en løyvehaver har fått endelig vedtak om tilleggsskatt eller tilleggsavgift. I motsatt fall er kommunen redd for at tilfældighetene vil råde.

Oslo kommune foreslår etter dette følgende endring i § 26 a:

”Skatte- og avgiftsstyresmaktene skal utan hinder av teieplikt gi opplysningar til løyvestyresmaktane om all pålagt tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt og tilleggsavgift ved søknad om løyve eller anna godkjenning etter denne lova.”

I høringsutkastets § 26 b foreslår departementet at skatte- og avgiftsmyndighetene gis løpende rett til å melde fra til løyvemyndigheten ved ileggelse av tilleggsskatt og tilleggsavgift for en løyvehaver eller annen med godkjenning etter yrkestransportlova.

Av samme grunn som nevnt ovenfor mener Oslo kommune at det også her bør være en *plikt* for skatte- og avgiftsmyndighetene å melde fra om slike tilfeller, og foreslår at bestemmelsen gis følgende ordlyd:

”Når skatte- og avgiftsstyresmaktane fastset tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt eller tilleggsavgift for ein løyvehavar eller annan med godkjenning etter denne lova, skal dei av eige tiltak og utan hinder av teieplikta informere løyvestyresmakta om det.

Når skatte- og avgiftsstyresmaktane avdekkar forhold som kan ha verknad for det å inneha løyve eller anna godkjenning etter denne lova, skal dei, utan hinder av teieplikta, informere løyvestyresmakta om det.”

Yrkestransportlova § 32 omhandler løyvehavers plikt til å gi statistikk mv. til løyvemyndigheten. I høringsutkastets § 32 foreslår departementet å endre paragrafoverskriften til *”plikt til å gi opplysningar”*, samt at det i nr. (1) innføres en hjemmel for løyvemyndigheten til å kreve næringsoppgave og/eller selvangivelse fra løyvehaver eller løyvesøker. Retten er ment brukt i enkelttilfeller dersom løyvemyndigheten har grunn til å tro at den løyvepliktige virksomheten ikke blir drevet i samsvar med yrkestransportreglementet.

Oslo kommune mener det i denne forbindelse også bør åpnes for at man kan innhente *”tilleggsskjema for drosje- og lastebilnæringen”*, som sammen med næringsoppgaven gir en fullstendig informasjon om drosjedriften.

Høringsforslaget skal bidra til å effektivisere løyvemyndighetens forvaltning og kontroll med løyveordningen, men for Oslos vedkommende vil ikke dette nødvendigvis bli resultatet. I Oslo kommune er antall drosjeløyver på nåværende tidspunkt fastsatt til 1780, og det er på denne bakgrunn ikke mulig å ha løpende oversikt over hver enkelt av disse løyvehaverne og hvorvidt deres drift er i tråd med yrkestransportlovgivningen. Løyvemyndigheten vil således ikke kunne ha den mistanken det legges opp til for å kreve nevnte dokumentasjon, uten at dette blir innrapportert fra næringen selv. Kontrollen blir med et slikt løp derfor minimal og tilfeldig, alt avhengig av hvem som *”sladrer”* på hvem. Ettersom kontrollen kan gi seg slike tilfeldige utslag kan det i tillegg stilles spørsmålstegn ved om likhetsprinsippet krenkes.

Når det legges opp til at løyvemyndigheten selv kan innhente dokumentasjon bør det være opp til den enkelte løyvemyndighet å bestemme når og hvor mange man vil kontrollere, uavhengig av konkret mistanke. Dette vil bidra til en effektivisering og vil også virke preventivt ettersom løyvehaver på forhånd ikke vet når eventuell kontroll foretas. I høringsnotatet presiseres det at bestemmelsen skal bidra til å gjøre det lettere å drive effektiv løyveforvaltning, samt gi sunnere og mer ordnede forhold. Oslo kommune er av den oppfatning at enhver løyvehaver og løyvesøker i prinsippet bør kunne pålegges å fremvise næringsoppgave og selvangivelse. Løyvemyndigheten er bundet av reglene i yrkestransportlova § 4 andre ledd jf. yrkestransportforskriften § 4 ved tildeling og tilbakekall av løyve, og kan således ikke automatisk tilbakekalle eller nekte løyve ved ethvert funn i vedkommendes næringsoppgave eller selvangivelse. Myndighetene må ha tiltro til at løyvemyndigheten er godt egnet til å vurdere hvem som er skikket til å drive løyvepliktig virksomhet og ikke.

Oslo kommune foreslår etter dette at ordlyden i bestemmelsen endres til følgende:

”Løyvehavar eller den som søker om løyve skal legge fram rettkjend kopi av innlevert næringsoppgåve og sjølvmelding til løyvestyresmakta når dei krevjar dette.”

2.

Innføring av krav til vandel og økonomi for drosjesentraler

Oslo kommune er positive til forslaget om å innføre krav om god vandel og tilfredsstillende økonomi også for drosjesentralene. Dette medfører en større ansvarliggjøring av sentralene, og er et viktig virkemiddel for få en lovlydig og velfungerende bransje. Videre mener kommunen det er positivt at kravene for tildeling og tilbakekall av løyve, samt gebyr ved utstedelse av løyve o.l., foreslås å gjelde også annen godkjenning, herunder sentralgodkjenning.

I høringsutkastets § 9 fjerde ledd foreslår departementet å innføre et krav om god vandel hos daglig leder, og tilfredsstillende økonomisk evne for sentralen.

Oslo kommune anser at kravet til vandel for daglig leder i en drosjesentral er positivt og nødvendig. En ansvarliggjøring av sentralene, herunder dets nøkkelperson, er viktig for å skape en lovlig og veldrevet drosjenæring.

Når det gjelder kravet til økonomi er det i Oslo gitt adgang til at en løyvehaver kan søke overgang fra en sentral til en annen to ganger per år, jf. overgangsregler mellom drosjesentraler i Oslo kommune. Videre er det lagt opp til en hyppigere overgangsmulighet i forslaget til drosjeforskrift for Oslo kommune. Det er ikke gitt at løyver som innleveres i en drosjesentral utlyses med tilslutningsplikt til den samme sentralen. Dette innebærer at antall tilsluttede løyvehavere ved den enkelte sentral stadig vil variere. Det må tas høyde for dette i vurderingen av hvilken garantisum som skal stilles. Oslo kommune mener det er hensiktsmessig at det er opp til løyvemyndigheten om det skal stilles økonomiske krav, og således garantiens størrelse. Oslo kommune ser det også som positivt at garantiens størrelse skal reflektere tallet på tilsluttede løyvehavere.

I høringsforslaget foreslås det at departementet i forskrift kan gi nærmere bestemmelser om kravet til vandel og økonomi, og det varsles at den nærmere utformingen av garantikravet vil

fastsettes i forskrift i etterkant av høringen. Oslo kommune vil således ikke kommentere dette ytterligere i denne høringsuttalelsen.

Oslo kommune støtter opp om bestemmelsen, og foreslår ingen endringer i høringsutkastets § 9 fjerde ledd.

Etter yrkestransportlova § 25 kan løyve tildeles til den som oppfyller kravene i yrkestransportreglementet. I høringsutkastets § 25 foreslår departementet at også annen godkjenning kan bli gitt til den som oppfyller kravene. Oslo kommune anser en slik presisering som nødvendig for å kunne pålegge sentralene krav til vandel og økonomi.

Oslo kommune støtter opp om bestemmelsen, og foreslår ingen endringer i høringsutkastets § 25.

Yrkestransportlova § 29 omhandler tilbakekall av drosjeløyve. I høringsforslagets § 29 første ledd foreslår departementet at også annen godkjenning skal kunne kalles tilbake dersom kravet til vandel og økonomi ikke er oppfylt. Oslo kommune mener dette er en nødvendig og viktig loveendring, som naturlig må følge med innføringen av krav om god vandel og tilfredsstillende økonomi for sentralene.

Oslo kommune støtter opp om bestemmelsen, og foreslår ingen endringer i høringsutkastets § 29 første ledd.

Yrkestransportlova § 31 gir departementet hjemmel til å fastsette gebyr for utstedelse av løyvedokument, løyveskilt eller annen dokumentasjon etter loven. I høringsforslagets § 31 foreslår departementet å presisere at det også kan tas gebyr i forbindelse med annen godkjenning etter yrkestransportlova. Dersom løyvemyndigheten skal kunne kreve god vandel og tilfredsstillende økonomi for sentralene, vil dette medføre noe merarbeid. Oslo kommune ser det som naturlig at merkostnadene ved merarbeidet søkes dekket gjennom gebyr.

Oslo kommune støtter opp om bestemmelsen, og foreslår ingen endringer i høringsutkastets § 31.

3.

Endringer som følge av den nye politiregisterloven

I forlagets § 26 foreslås det presisert at det kan kreves *ordinær* politiattest ved søknad om løyve eller annen godkjenning etter yrkestransportlova. Dette er praksisen i dag, og blir således kun som en presisering av gjeldende praksis. At løyvemyndigheten kun kan kreve ordinær politiattest innebærer etter ny politiregisterlov § 40 nr. 5 (ikke trådt i kraft) at det ved fremleggelse av politiattest *"ikke skal oppgis reaksjoner som er ilagt ved dom avsagt eller forelegg vedtatt mer enn tre år før utstedelsen, med mindre annet følger av nr. 6, 7 eller 8. Varig rettstap oppgis alltid."* Konsekvensen av dette er at det vil være enkelte reaksjoner løyvemyndigheten ikke vil få informasjon om.

Som følge av ny politiregisterlov er *ordinær* politiattest hovedregelen, og *uttømmende og utvidet* politiattest kan kun kreves dersom det følger av lov eller forskrift, jf. ny politiregisterlov § 40 nr. 1. Oslo kommune ønsker at det stilles strengere vandelskrav til utøvere i næringen. Det har i stor utstrekning vist seg å forekomme ulovligheter i bransjen, især i drosjenæringen hvor det i relativt stor grad har forekommet bl.a. skattesvindel,

trygdesvindel og svart kjøring. Kommunen anser at et strengere vandelskrav vil kunne medvirke til en opprydding i bransjen. Ren vandel er en forutsetning for å kunne drive næringsvirksomhet, og når det har vist seg å forekomme ulovligheter i så stor grad, mener kommunen at myndighetene bør ta grep ved å skjerpe vandelskravet. Drosjenæringen især vil ikke kunne bli velfungerende før den drives fullt ut lovlig i alle ledd. Et strengere vandelskrav kan oppnås ved å kreve utømmende politiattest, slik at bl.a. tidsbegrensningene i politiregisterloven § 40 ikke gjelder.

Oslo kommune viser i denne sammenheng også til at fotnote 4 til kravet om ”god vandel” i yrkestransportlova § 4, viser til lovens § 26, hvor det slås fast at det ”kan” kreves politiattest ved søknad om løyve. Kravet er nærmere presisert i yrkestransportforskriftens § 6, hvor det heter at søknad om løyve ”skal” vedlegges politiattest. I departementets høringsutkast står det fortsatt ”kan krevjast ordinær politiattest”. Oslo kommune anser det som uheldig at det på dette punkt ikke er samsvar mellom lov og forskrift og foreslår at ordlyden endres til ”skal”.

Som følge av forslaget om innføring av krav til vandel jf. ovenfor, foreslår departementet å presisere at politiattest etter § 26 også kan kreves for annen godkjenning, herunder sentralgodkjenning. Oslo kommune mener dette er et naturlig og nødvendig tilskudd til bestemmelsen som følge av kravet om god vandel for daglig leder i drosjesentralene.

Oslo kommune foreslår etter dette at høringsforslagets § 26 endres til:

”Det skal krevjast politiattest ved søknad om løyve eller anna godkjenning etter denne lova. For behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute etter § 9 skal det krevjast uttømmande politiattest. Departementet kan i forskrift fastsetje reglar om fornya vandelskontroll.”

4. Kontrollmyndighet

Yrkestransportlova § 38 hjemler politiets og Statens Vegvesens kontrollmyndighet overfor løyvehavere. I forslaget § 38 andre punktum foreslås det å gi departementet hjemmel til fastsette avgrensninger og vilkår for utføring av kontroll utøvd av andre offentlige tjenestemenn. Dette innebærer at departementet åpner for at kontroll kan utøves av andre enn politiet og Statens Vegvesen, noe Oslo kommune stiller seg svært positive til.

En slik kontrollmyndighet har i lengre tid vært etterspurt av Oslo kommune, og anses som en helt nødvendig forutsetning for å kunne kontrollere at næringen drives lovlig. Det har lenge vært et uttalt behov for en opprydding i drosjebransjen, da det har vist seg å forekomme relativt stor grad av ulike ulovligheter i bransjen. Selv om politiet og Statens Vegvesen har hatt mulighet til å utøve kontrollmyndighet, har dette for Oslo sin del skjedd i svært begrenset grad. Dette anser Oslo kommune som lite tilfredsstillende ettersom det i bransjen har vist seg et behov for hyppigere og strengere kontroll. At løyvemyndigheten selv kan kontrollere løyvehavere og sentraler anser kommunen som en nødvendighet for å få kontroll med næringen. Løyvemyndigheten har mulighet til å innføre et helhetlig kontrollregime, eksempelvis etter modell fra skjenkebransjen, og på den måten skape mer ordnede forhold i næringen.

Den foreslåtte lovendringen gir kun departementet myndighet til å fastsette nærmere vilkår og avgrensning for utøving av kontrollmyndighet av andre offentlige tjenestemenn. Oslo

kommune stiller seg spørrende til hvorfor det i yrkestransportlova ikke kan fastsettes nærmere kriterier for kontroll utøvd av andre offentlige tjenestemenn. Kommunen ser at forholdene kan være ulike hos de forskjellige løyvemyndighetene, og at det kan være vanskelig å gi generelle kriterier. Oslo kommune ser det imidlertid som uheldig at departementet sitter igjen med full avgjørelsesmyndighet knyttet til slik kontroll. Det er eksempelvis ikke ønskelig med en situasjon hvor hver kontroll må forhåndsgodkjennes av departementet.

Oslo kommune savner derfor en bredere gjennomgang av hvordan Samferdselsdepartementet anser at slik kontroll kan gjennomføres. For Oslo kommune er det vesentlig at vi får mulighet til å drive hyppig og systematisk kontroll av næringen. For at dette praktisk sett skal kunne gjennomføres må kommunen gis en generell tillatelse til å utøve kontroll, samt til å gi sanksjoner, dog på nærmere fastsatte vilkår. Oslo kommune mener det er viktig at departementet ihensyntar løyvemyndighetenes reelle kontroll- og sanksjoneringsbehov når de skal fastsette vilkårene for slik myndighet.

Oslo kommune foreslår at det i § 38 andre punktum gis nærmere avgrensninger og vilkår for hvordan kontroll kan utøves av andre offentlige tjenestemenn, samt hva slags sanksjoner disse kan gi.

5.

Unntak fra kravet om løyve for transport utført av frivillighetssentraler

I høringsutkastets § 20 tredje ledd foreslår departementet å gjøre unntak fra krav om løyve for frivillighetssentraler når det transporteres personer og bare tas betalt for reelle utgifter knyttet til transporten.

I høringsutkastet presiseres det at unntaket kun skal gjelde for frivillighetssentraler med statstilskudd. Dette kan med fordel presiseres i ordlyden.

I høringsutkastet går det også frem at departementet er usikre på om det skal kreves kjøreseddel for sjåfører som kjører slik transport. Oslo kommune er av den oppfatning at et slikt krav bør stilles. Det stilles ikke store krav for å få kjøreseddel, jf. yrkestransportlova kap. 7 A, og kommunen anser at det er vesentlig at en sjåfør som skal utføre persontransport fyller disse, uavhengig av om denne skjer gjennom en frivillighetssentral eller løyvepliktig transport.

Oslo kommune foreslår etter dette at § 20 tredje ledd gis følgende ordlyd:

”Det trengst ikkje løyve når ein frivilligsentral som mottek statstilskot, transporterer personar og berre tar betalt for reelle utgifter knytta til den einskilde transporten. Einkvar som køyrar for frivilligsentralen må ha køyresetel jf. yrkestransportlova § 37 a).”

6.

Lemping av kjøreplikt for bostedsløyver

Bostedsløyver er ikke en aktualitet i Oslo, og Oslo kommune har således ingen innspill til forslaget om endring av forvaltningspraksis.

7.

Øvrige forslag til lovendring

Oslo kommune er positive til at departementet er i gang med en lovendringsprosess for å bedre tilpasse regelverket de faktiske forhold i næringen. Kommunen anser imidlertid at høringsforslaget kun hjelper et stykke på vei, og at loven på flere punkter stadig inneholder mangler. Vi vil i det følgende adressere flere lovendringsforslag.

Løyvepliktig transport utgjør en vesentlig del av biltrafikken i landet, og Oslo kommune ser at næringen således har vesentlig betydning for miljøet. Kommunen mener at det derfor bør innføres en hjemmel i yrkestransportlova som gir løyvemyndigheten mulighet til å stille miljøkrav til næringen.

Herunder mener Oslo kommune at det også i yrkestransportlova § 11 om muligheten til å stille vilkår til det enkelte løyvet, bør åpnes for at et slikt vilkår kan være miljøkrav. Slik kommunen tolker dagens regelverk kan det kun stilles vilkår innefor rammen av yrkestransportlova § 25, og herunder kvalifikasjonskravene i § 4; god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse. Å stille miljøkrav som vilkår for tildeling av løyve må således føyes til § 11.

Gjennom korrespondanse og møter med Samferdselsdepartementet har det klart fremgått at løyvemyndigheten ikke har hjemmel til å innføre strengere sanksjoner enn det som fremgår av yrkestransportlovgivningen, eller hjemmel til å gi differensierte sanksjoner. Sentralene har bred sanksjonsmyndighet overfor sine løyvehavere som igjen har sanksjonsmuligheter overfor sine ansatte sjåførere. Løyvemyndighetens sanksjoner er imidlertid begrenset til advarsel eller tilbakekall. Oslo kommune anser dette som uheldig da det medfører at løyvemyndigheten må fatte vedtak om tilbakekall i tilfeller som like gjerne kunne vært løst gjennom andre typer reaksjoner, slik som utstedelse av gebyr eller midlertidig inndragning av løyve. Dette er med på å skape et dårlig forhold mellom næringen og løyvemyndigheten.

Oslo kommune ønsker at det ved lovendring gis hjemmel til differensierte sanksjoner overfor løyvehavere som bryter yrkestransportlovgivningen eller forskrifter og regler som gjelder for virksomheten. På denne måten kan løyvemyndighetene få innført et helhetlig og effektivt kontroll- og sanksjonsregime.

Oslo kommune bemerker at departementet høsten 2010 foreslo at politiet og Statens vegvesen skulle gis hjemmel til å utstede bøter ved for eksempel manglende løyvedokumenter, men at lovendringen ikke er vedtatt per dags dato. Sett hen til høringsforslagets § 38 andre punktum mener kommunen at slik myndighet også må gis til ”*annan offentlig tenestemann*”.

Løyvemyndigheten har i medhold av yrkestransportforskriften hjemmel til å innhente opplysninger fra sentral og løyvehavere. Det er imidlertid ønskelig at dette kravet lovfestes og bygges ut ytterligere.

Opplysningsplikten etter dagens regelverk fokuserer i stor grad på opplysninger løyvemyndigheten trenger i sin behovsprøving av antall drosjeløyver, herunder økonomiske og statistiske opplysninger. Oslo kommune mener det i tillegg bør lovfestes at sentralene har melde- og rapporteringsplikt ved løyvehaveres lov- og regelbrudd. Kommunen anser at løyvemyndigheten kan innføre slike krav gjennom yrkestransportforskriften § 46 siste ledd, men ser at kravet bør tydeliggjøres gjennom lovfesting ettersom slike opplysninger vil være av betydning for om løyvehavere oppfyller vilkårene for å inneha løyve.

Videre er det et uttrykt ønske fra flere andre offentlig instanser at sentralenes melde- og rapporteringsplikt ikke bare bør gjelde overfor løyvemyndigheten, men også andre offentlige instanser, slik som Skatteetaten, Arbeidstilsynet, NAV, Tollvesenet, politiet osv. Oslo kommune understreker behovet for lovhjemlet rapporteringsplikt til andre offentlige instanser for å begrense omfanget av skatte- og avgiftsunndragelser, trygdesvindler etc. innenfor næringen.

Oslo kommune har overfor departementet foreslått at det igangsettes et forsøk med flerbilseiere i drosjenæringen ved å tildele fra 5 til 20 nye løyver til enkeltpersonforetak. Hensikten med forsøket er å bidra til å utvikle en oversiktlig og gjennomiktig næring, med en struktur som legger grunnlaget for god internkontroll, gode ansettelsesforhold og god publikumsservice. Dette skal igjen gi en god inntjeningsmulighet for seriøse og serviceorienterte aktører, samt at det blir lettere for myndighetene å føre kontroll.

Samferdselsdepartementet har gjennom tidligere korrespondanse meddelt at Oslo kommune ikke har hjemmel til forsøket, ettersom løyvemyndigheten ved utdeling av nye løyver ikke kan forbeholde disse for søkere som er organisert som enkeltpersonforetak, med 5 til 20 løyver til hver, og dermed ekskludere andre kvalifiserte som ønsker løyve.

Drosjenæringen har historisk arvet sin struktur fra vognmennene, én mann – én hest, og i yrkestransportlovgivningen er drosjeløyvehavere som enbilseiere -enkeltpersonforetak - prioritert foran flerbilseiere - selskaper. Oslo kommune mener at dagens lovverk ikke i tilstrekkelig grad gjenspeiler de faktiske forhold, og at næringen har et ubenyttet forbedringspotensial når det kommer til drift av løyver. Vi ser bl.a. at mange løyvehavere ikke har ansatte sjåførere, noe som strider med hensikten bak løyveinstituttet. Gjennom å tillate flerbilseiere vil myndighetene åpne for å modernisere bransjen, og således bedre tilpasse den dagens reelle forhold.

Oslo kommune mener at det bør opprettes en hjemmel for flerbilseiere i drosjenæringen, i henhold til forslaget fra Oslo kommune.

Det har i Oslo kommune lenge vært et politisk ønske at løyvemyndigheten skal stå for kurs og opplæring av sjåførere og løyvehavere. Departementet har tidligere avslått kommunens ønske da de mener løyvemyndigheten ikke har hjemmel til dette.

Etter dagens regelverk krever løyvemyndigheten vitnemål for bestått eksamen fra et godkjent løyvekurs, men har ingen befatning med kurset selv. Godkjente løyvekurs tilbys i dag av NKI-skolen, Kompetanseteam Vest A/S og Utdanningsetaten. For drosjesjåførene kreves det at de har bestått kjennsprøve for løyvedistriktet. Først når prøven er bestått kan de tildeles kjøreseddel fra politiet, og gis mulighet til å arbeide som drosjesjåfør. Det er politiet som har myndigheten til å utstede kjøreseddel og avholde kjentmannsprøve, og i Oslo politidistrikt er myndigheten til å avholde slike prøver delegert til Taxiskolen AS. Videre tilbyr en rekke andre aktører kurs som er tilpasset kravene i kjennsprøven. Hver drosjesentral kan også stille krav om at drosjesjåføren gjennomfører sjåførkurs i sentralens regi.

Oslo kommune mener at kravene til opplæring både for løyvehavere og sjåførere må bli strengere, da det har vist seg å forekomme kompetansemangler på begge områder. Oslo kommune ser at det bl.a. er for lett å jukse seg til både godkjent løyvekurs og kjennsprøve, og mener derfor at disse bør organiseres og avholdes av løyvemyndigheten. På denne måten sikrer man en enhetlig og kontrollerbar opplæring av løyvehavere og sjåførere.

Herunder mener Oslo kommune at løyvemyndigheten også må gis hjemmel til fastsette nærmere innhold og vilkår i slik opplæring. Oslo kommune har erfart at de krav som i dag stilles ikke i tilstrekkelig grad tilfredsstillende de kvalitetskrav som næringen bør oppfylle. Det forekommer bl.a. mangelfull språkforståelse, mangelfull lokalkjennskap, manglende innsikt i lover og regelverk osv. Oslo kommune mener opplæringen av løyvehavere og sjåførere er moden for en fornyelse, og at det må innføres hjemler i yrkestransportregelverket som gir løyvemyndigheten de tilstrekkelige hjemler til å gjennomføre dette.

Yrkestransportlova inneholder ingen formålsparagraf, noe Oslo kommune mener er uheldig. En formålsparagraf skal gi føringer for hvilke hensyn som skal vektlegges ved anvendelsen av lovverket, samt hvilke formål loven skal ivareta. Når yrkestransportlova ikke inneholder slike føringer skaper det usikkerhet både for løyvehaverne og løyvemyndigheten.

Formålet med yrkestransportloven er etter Oslo kommunes syn å legge til rette for en forvarlig organisering av løyvepliktig transport, med sikte på et best mulig tilbud for publikum. I drosjenæringen har bl.a. økonomisk kriminalitet vært særlig fremtredende, og Oslo kommune mener at hensynet til å bekjempe økonomisk kriminalitet bør fremheves i en formålsparagraf. Videre bør det i en formålsparagraf trekkes frem hensynet til sunn konkurranse, god kvalitet og sikkerhet. Det vil også være hensiktsmessig å inkludere miljøhensyn i formålsparagrafen. Løyvepliktig transport utgjør en svært stor del av biltrafikken i landet, og ved å inkludere miljøhensyn i premissene for loven vil løyvemyndigheten stå friere til å vektlegge og prioritere miljøvennlige løsninger for næringen.

Oslo kommune foreslår at det utformes en formålsparagraf i yrkestransportlova.

Oslo bystyres sekretariat, den 14. juni 2012

Siv Songedal

Godkjent og ekspedert elektronisk