



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 03.03.2017

Deres ref:
16/1451

Vår ref (saksnr):
201606163-4

Saksbeh:
Solveig Hay Ingebrigtsen, 23 46 13 28

Arkivkode:
600

**HØRINGSUTTALELSE - SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS FORSLAG TIL
ENDRING AV YRKESTRANSPORTLOVEN - UNNTAK FRA LØYVEPLIKT FOR
SAMKJØRING, HEVING AV ØVRE ALDERSGRENSE FOR LØYVEHAVER OG
OPPHEVING AV KRAV OM TILSLUTNING TIL DROSJESENTRAL**

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 9. desember 2016 med høring om forslag til endring av yrkestransportloven.

Oslo kommunes høringsuttalelse ble vedtatt av Oslo bystyre 1. mars 2017.

Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementets høring om forslag til endring av yrkestransportloven om regulering av drosjenæringen:

Innledning - vurdering av behovet for modernisering av drosjereguleringen

Oslo kommune har over lengre tid ment at det er et stort behov for en helhetlig gjennomgang og betydelig modernisering av yrkestransportlovgivningen og reguleringen av drosjenæringen for å skape et velfungerende drosjemarked. Gjeldende yrkestransportlovgivning er ikke tilpasset de reelle forhold i drosjemarkedet, og Oslo kommune mener derfor det er nødvendig med en helhetlig omlegging av dagens lovgivning. Oslo kommune er derfor positive til regjeringens initiativ til et større arbeid med å revidere drosjereguleringen. Oslo kommune mener imidlertid forslaget som Samferdselsdepartementet har sendt på høring ikke i nødvendig grad imøtekommer behovet for modernisering av drosjereguleringen, og heller ikke representerer nødvendig nytenkning når det gjelder organisering av drosjevirkksomheten.

Oslo kommunes vurdering er at en vesentlig begrensning i dag er at det ikke skilles mellom by og land i lovverket. I en storby som Oslo er utfordringene med å skape et velfungerende drosjemarked knyttet til vesentlig ulike utfordringer enn det som forefinnes i mindre tettbygde strøk. Det er klart motstridende trender og markedsgrunnlag i de ulike løyvedistriktene. På bakgrunn av dette har Oslo kommune tidligere spilt inn forslag om å vurdere en differensiering mellom by og land i yrkestransportlovgivningen. Forslaget er ikke tatt hensyn til i Samferdselsdepartementets forslag.

Oslo kommune har tidligere sendt inn en rekke forslag til endringer i yrkestransportlovgivningen til Samferdselsdepartementet. I hovedsak gjelder dette tildeling av løyver eller konsesjoner direkte til selskaper, og avvikling av ordningen med personlige løyvehavere. Med slik foreslått modell vil det heller ikke være nødvendig med behovsprøving av antallet løyver i et løyvedistrikt da markedet i større grad vil styres av konkurranse og lønnsomhet. Et annet forslag Oslo kommune tidligere har spilt inn er forslag om å innføre en forsøksordning med flerbilseiere i form av aksjeselskaper.

Oslo kommune mener at hele yrkestransportloven bør revideres for å få en helhetlig vurdering av regelverket. Ved en revidering er det for eksempel viktig å vurdere skjerpede krav til god kompetanse innenfor språk, bedre og mer kontrollerbar yrkesopplæring av drosjesjåfører og løyvehavere, utvidelse av rammene for kontrollmyndigheten mv.

Oslo kommune viser for øvrig til at Økotaxi AS har klaget Norge inn for ESA, og at ESA 25.05.2016 besluttet å åpne sak mot Norge på bakgrunn av at behovsprøvingen, krav om sentraltilslutning og ansiennitetsprinsippet i drosjereguleringen vurderes å være i strid med etableringsretten i EØS-avtalens artikkel 31. Oslo kommune er på nåværende tidspunkt ikke kjent med utfallet i saken, men mener at Samferdselsdepartementet i det videre arbeidet med endringer i yrkestransportlovgivningen må ta hensyn til denne saken.

Oslo kommunes merknader til forslagene til lovendring

Samkjøring – punkt 4.1 i høringsnotatet

Hovedregelen i yrkestransportloven er at det er forbudt å drive persontransport mot vederlag uten å inneha et løyve, jf. yrkestransportloven § 4. I forarbeidene er begrepet «vederlag» tolket snevert, slik at det skal lite til før det regnes for å foreligge et vederlag. Begrepet «drive» er tolket slik at det må foreligge virksomhet av et visst omfang og varighet for å falle inn under bestemmelsen i yrkestransportloven § 4. I yrkestransportloven § 20 er det tatt inn bestemmelser om unntak fra løyveplikten, og det følger av første ledd at:

«Det trengst ikkje løyve når den som rår over en personbil tek med seg folk han arbeider saman med eller grannar når han køyrer mellom bustad og arbeidsstad.»

Etter ordlyden omfatter unntaket kun samkjøring med kollegaer og naboer, og kun transport mellom arbeidssted og bosted. All annen form for samkjøring vil dermed kunne være løyvepliktig. Etter yrkestransportloven skal det dermed ikke mye til før det kan sies å foreligge løyvepliktig transport.

Samferdselsdepartementet foreslår å endre yrkestransportloven § 20. Forslaget innebærer at samkjøring skal tillates når den som rår over bilen tar med seg personer med sammenfallende transportbehov, og vederlaget ikke overstiger kostnadene ved transporten fordelt på antall personer i bilen. Departementet opplyser i høringsnotatet at forslaget til lovendring tar sikte på å regulere alle former for samkjøring.

I høringsnotatet definerer departementet samkjøringstransport som følger i punkt 4.1.4:

«Ein samkøyeringstransport inneber at ein sjåfør tek med seg ein eller fleire passasjerar på ein tur han uansett ville ha gjennomført. Sjåføren sitt transportbehov er såleis utgangspunktet og føresetnaden for reisa. Destinasjonen for turen vert altså avgjord av sjåføren, uavhengig av passasjerane. Når det er passasjerane som avgjer ruta eller

destinasjonen for reisa, vil det vere meir naturleg å omtale transporten som drosjeliknande transport.»

Et vilkår om sammenfallende transportbehov innebærer at profitterende samkjøringstjenester faller utenfor bestemmelsen og dermed er løyvepliktig. Dette innebærer at Uber og lignende tjenester fremdeles anses som løyvepliktig transport.

Departementet mener det bør være mulig å inngå avtale om deling av kostnadene ved samkjøring, ettersom både sjåfør og passasjer har nytte av reisen. Departementet foreslår at vederlaget skal være begrenset oppad til kostnadene ved den spesifikke reisen, fordelt på antall personer i bilen.

Vurdering av forslaget

Oslo kommune er positiv til å øke muligheten for samkjøring for personer med sammenfallende transportbehov, og støtter derfor forslaget om å endre unntaksbestemmelsen i yrkestransportloven § 20. Yrkestransportloven bør ikke være til hinder for reell samkjøring da økt samkjøring kan ha positive innvirkning for både miljø- og framkommelighetshensyn. I dag er det både naturlig og fornuftig å dele bil med kjente og mindre kjente personer ved sammenfallende transportbehov, og å betale et visst vederlag for dette. Den teknologiske utviklingen de siste årene har gjort denne type samkjøring mer tilgjengelig enn tidligere både ved skole- og arbeidsreiser og fritidsreiser.

Kommunen støtter departementets avgrensning av samkjøring opp mot kommersielle transporttjenester som transportnettverksselskaper, som f.eks. Uber, ved vilkår om at transportbehovet til passasjer må sammenfalle med transportbehovet til sjåføren.

Oslo kommune mener det er naturlig at det skal være anledning til å dele på kostnadene mellom sjåfør og passasjer ved samkjøring. Ved enkeltstående og kortere reiser er departementets avgrensning til kostnadene for den enkelte reise hensiktsmessig, men ved fast samkjøring over tid vil denne avgrensningen kunne oppfattes som urimelig. Opplysningskontoret for Veitrafikk har beregnet kostnadene ved bilhold (fossilbil) til 6,31 kr per km. I disse kostnadene ligger verditap, forsikring, kostnader til vedlikehold mv. I de tilfellene to eller flere personer fast samkjører i ett kjøretøy, vil det kunne oppfattes som urimelig dersom den som rår over kjøretøyet kun skal få dekket kostnader til drivstoff, bompenger og spylervæske fra passasjerene. Det samme gjelder for samkjøringsreiser over lengre avstander. I nevnte tilfeller kan det være naturlig om vederlaget kan overstige kostnadene ved en enkelte tur. Dette betyr at loven bør åpne for at sjåføren får vederlag utover kostnadene ved samkjøring. Forutsetningen bør være at dette er reiser som uansett ville blitt foretatt. Oslo kommune mener departementets forslag i liten grad har tatt innover seg disse vurderingene. Oslo kommune mener lovforslaget bør justeres slik at det i størst mulig grad tilrettelegges for reell samkjøring.

Aldersgrense for drosjeløyve – punkt 4.2 i høringsnotatet

Etter yrkestransportloven § 9 andre ledd faller et drosjeløyve bort når løyvehaveren fyller 70 år. Avgrensningen er satt fordi løyvehaveren da har rett til pensjon, og for å sikre en hensiktsmessig sirkulasjon av løyver til nye løyvehavere. I 2009 ble reglene om kjøreseddel endret, slik at man kan fortsette å kjøre drosje til man fyller 75 år.

Samferdselsdepartementet foreslår en endring i yrkestransportloven § 9 slik at aldersgrensen for å inneha drosjeløyve heves fra 70 til 75 år. Forslaget bygger på en samlet vurdering der

departementet foreslår å ta hensyn til at samfunnet ellers legger til rette for at eldre skal kunne stå lengre i arbeid og for å sammenfalle med reglene om kjøreseddel.

Vurdering av forslaget

Oslo kommune støtter ikke departementets forslag om å heve øvre aldersgrensen fra 70 til 75 år for løyvehavere. Oslo kommune mener hensynet til sirkulasjon av drosjeløyver tilsier at aldersgrensen ikke bør heves. Samferdselsdepartementet viser i høringsnotatet til at forslaget tar hensyn til at det i samfunnet ellers tilrettelegges for at eldre kan stå lengre i arbeid. Oslo kommune viser til at selv om drosjeløyve må innleveres ved fylte 70 år, er det anledning for løyvehaver å ta arbeid som drosjesjåfør for en annen løyvehaver. Vedkommende kan dermed stå i arbeid som drosjesjåfør til fylte 75 år. I dagens regelverk er det derfor allerede lagt opp til at eldre kan stå lenge i arbeid, og Oslo kommune ser ikke behov for å heve aldersgrensen for løyvehaver.

I Oslo er det forbundet med et økonomisk gode å inneha et drosjeløyve, og for løyvehaver er det derfor økonomisk gunstig å inneha løyve så lenge som mulig. Oslo kommune ser en tendens til at eldre løyvehavere søker om bestyrerordning etter yrkestransportloven § 51 når vedkommende nærmer seg slutten av yrkesaktiv karriere. Dette innebærer at løyvehaver kan heve pensjon, få vederlag for bortleie av løyvet og samtidig slippe å arbeide.

Oslo kommune forventer en økning i antall søknader om bestyrerordning dersom aldersgrensen heves som foreslått. Erfaringen fra Oslo kommune er at mange av dem som får innvilget bestyrerordning har bestyrer i opp til tre år, som er det maksimale loven tillater. Det er i de fleste tilfeller lite sannsynlig at søkere som får innvilget bestyrerordning de siste årene av sin yrkesaktive karriere, vil kunne komme tilbake etter endt bestyrerperiode.

Dersom departementet likevel vil fremme forslag om heving av aldersgrense fra 70 til 75 år, foreslår Oslo kommune at dette kombineres med en endring av yrkestransportforskriften § 54 for å fastsette at løyvehaver over 70 år ikke kan få innvilget bestyrerkontrakt. Alternativt at yrkestransportforskriften § 51 endres slik at løyvehaver over 70 år kun kan få innvilget bestyrerkontrakt i maksimalt ett år.

Oslo kommune er opptatt av å sikre rekruttering til bransjen. Hensynet til sirkulering og tildeling av løyver til nye løyvehavere bør ut fra en helhetlig vurdering veie tyngre enn at øvre aldersgrense for besittelse av drosjeløyve heves. Kommunen erkjenner behovet og ønske om å få flere eldre til å stå lengre i arbeid, men mener dagens regelverk allerede i dag sikrer dette ved at reglene for kjøreseddel tidligere er hevet til 75 år.

Sentraltilknytning – punkt 4.3 i høringsnotatet

Løyvemyndigheten kan etter yrkestransportloven § 9 tredje ledd, jf. yrkestransportforskriften § 46, beslutte at alle løyvehavere i løyvedistriktet skal være tilsluttet en godkjent drosjesentral. I praksis stiller alle fylkeskommuner krav om sentraltilslutning der det er etablert drosjesentraler.

Etter yrkestransportloven § 9 tredje ledd, jf. yrkestransportforskriften § 46 kan løyvemyndigheten bestemme hvor mange drosjesentraler det skal være i distriktet, og at de som opprettes må ha vedtekter som skal godkjennes av løyvemyndigheten. Videre kan løyvemyndigheten etter forskriften § 46 fastsette nærmere regler for drosjevirkomheten i distriktet. I Oslo er det fastsatt slike regler i forskrift om godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo (drosjeforskriften), fastsatt av Oslo bystyre 15.05. 2013. I Oslo fremgår tilslutningsplikten som en forutsetning av drosjeforskriften kapittel 3.

Samferdselsdepartementet foreslår å oppheve løyvehavernes rett og plikt til å være tilsluttet en drosjesentral. Videre foreslår departementet å fjerne hjemmel i yrkestransportloven § 9 tredje ledd for de kravene som i dag stilles til drosjesentralene. Forslaget innebærer at løyvemyndighetens mulighet til å regulere drosjesentralene i løyvedistriktet oppheves.

Vurdering av forslaget

Oslo kommune mener at forslaget om oppheving av krav om sentraltilknytning må evalueres etter et par år dersom det gjennomføres. Kommunen er usikker på om forslaget om endring i reglene om sentraltilknytning er hensiktsmessig, og mener forslaget må vurderes kritisk opp mot de praktiske konsekvenser forslaget kan få.

Formidling av drosjetjenester

Samferdselsdepartementet viser i høringsnotatet til at forslaget om oppheving av plikten til sentraltilknytning innebærer at flere former for formidling av drosjetjenester enn i dag vil bli tillatt. Løyvehaver vil derfor selv kunne velge en passende markeds kanal for formidling av drosjetjenester.

Drosjesentraler formidler allerede i dag drosjetjenester på flere ulike plattformer og markeds kanaler. I Oslo benytter flere av drosjesentralene i dag avansert applikasjonsteknologi for å tilby en rekke former for bestilling og betaling, og de fleste drosjesentralene har også nettbaserte løsninger for bestilling av drosjetjenester. Oslo kommune mener det er grunn til å anta at det i nær framtid vil utvikles muligheter for å bestille en bestemt drosje gjennom de eksisterende drosjesentralene. Kommunen er positiv til denne utviklingen, og mener at endringer i regelverket må bygge opp om denne type innovasjon.

Dersom plikten til å være godkjent som drosjesentral oppheves, gir dette mulighet for løyvehaver til å opprette tjenester som formidler drosjetjenester, uavhengig av hvilken drosjesentral man eventuelt er tilsluttet. Oslo kommune mener imidlertid det er grunn til å tro at drosjesentralene vil innta eksklusivitets klausuler i sine tilslutningsavtaler for å forhindre at løyvehaverne benytter seg av denne muligheten. Klausuler som dette kan innebære en urettmessig bruk av markeds makt fra sentralenes side, og kommunen ber departementet vurdere om det er grunnlag for et forbud mot eksklusivitets klausuler.

Oppheving av rett og plikt til å stå tilsluttet en drosjesentral

Samferdselsdepartementet viser til at det er et ønske å legge til rette for større grad av fleksibilitet og operasjonell frihet for drosjenæringen. Oslo kommune er enig i at det er behov for større grad av fleksibilitet i drosjenæringen, men er usikker på om å oppheve løyvehavernes rett og plikt til sentraltilknytning er et riktig virkemiddel. Kommunen mener de positive effektene oppheving av krav om sentraltilknytning ikke veier opp for mulige ulemper ved forslaget.

Oslo kommune opplever ikke krav om sentraltilknytning som optimalt slik det er i dag. Kommunen mener likevel kravet er en sikkerhetsmekanisme for å ivareta flere forhold, som f.eks. ansettelsesforhold og kontrollmekanisme for løyvemyndigheten. Ved oppheving av krav om sentraltilknytning risikerer man dermed å miste de positive effektene sentraltilknytning gir. Ved endring av regelverket må derfor ansvaret for slike forhold avklares i lovverket.

Oslo kommune viser til erfaringer fra Danmark. Transport-, bygnings- og boligministeriet i Danmark fremmet 13.12.2016 forslag til ny regulering av drosjenæringen. Danske myndigheter

foreslår flere tiltak for å liberalisere og modernisere regelverket, som å oppheve behovsordningen og at drosjeeierne skal kunne organisere driften slik de selv ønsker. Danmarks forslag til ny regulering av drosjenæringen inneholder imidlertid en plikt for alle drosjeeiere til å være tilsluttet et «kørselskontor», som blant annet skal håndtere bestillinger av kjøreturer, klager mv.

Samferdselsdepartementet viser til at ved oppheving av krav om sentraltilknytning, vil sentralene i større grad enn i dag ha mulighet for å sanksjonere uønsket atferd fra løyvehavere, og i ytterste konsekvens ekskludere løyvehavere fra sentralen. Oslo kommune støtter departementet i at det er ønskelig med økte virkemidler overfor løyvehavere når det gjelder kvaliteten på drosjetjenesten og ved sanksjonering av uønskede hendelser.

Forslaget om å oppheve krav om sentraltilknytning vil gi sentralene muligheten til å sanksjonere og ekskludere løyvehavere. Dette løser problemet med uønsket atferd for den enkelte sentral, men løser ikke problemet med uønsket atferd for drosjenæringen. Uønsket atferd kan omfatte forhold som gjør at løyvehaver/drosjesjåfør ikke lenger er skikket til å utføre drosjetransport, noe som innebærer at det skal vurderes hvorvidt vedkommende fortsatt skal inneha kjøreseddel. I denne type saker er det derfor ikke tilstrekkelig at drosjesentralen får mulighet til å ekskludere vedkommende, da løyvehaver/sjåfør fortsatt vil inneha kjøreseddel og dermed vil kunne kjøre drosje enten ved en ny sentral eller som «friåker». Oslo kommune mener derfor at lokale myndigheter må ha tilstrekkelige virkemidler til å trekke tilbake kjøreseddelen når en løyvehaver/sjåfør viser uønsket adferd.

Oslo kommune mener fokuset bør være på behandlingen av saker som omhandler løyvehaver/sjåførers skikkethet til å inneha kjøreseddel. Som løyvemyndighet er kommunen opptatt av at det skal være trygt å kjøre drosje i Oslo, og at personer som viser seg uskikket ikke skal inneha kjøreseddel og ikke få anledning til å utøve drosjeyrket. Dersom politiet ikke har anledning til å prioritere slike saker, bør det vurderes om myndigheten etter yrkestransportloven kapittel 7 a bør overføres til en annen instans. Oslo kommune viser for øvrig til tidligere innspill der kommunen har bedt departementet vurdere å gi løyvemyndigheten selvstendig kontrollmyndighet og innføring av alternative sanksjoner for tilbakekall av løyve.

Oppheving av løyvemyndighetens adgang til å stille krav til drosjesentraler

Samferdselsdepartementet mener at drosjesentralene ikke bør ha en så avgjørende rolle som bindeledd mellom løyvemyndighet og løyvehaver i et system der det ikke er tilslutningsplikt til en drosjesentral, og der sentralene heller ikke har plikt til å ta i mot den enkelte løyvehaver. Departementet mener det er tilstrekkelig at forholdet mellom sentral og løyvehaver reguleres av en privatrettslig avtale. Videre mener departementet at dette sikrer operasjonell frihet for løyvehaver og sentraler, samtidig som det senker etableringsbarrierene for nye formidlingstjenester

Oslo kommune viser til at drosjesentralene i dag håndterer en rekke viktige forhold for løyvehaverne, som installering og drift av taksameter og taksametersystem, håndtering av klager, håndtering av kredittomsetning, rapportering til skatte- og avgiftsmyndighetene, bistand i ulike saker knyttet til arbeidsgiverrollen, og ikke minst arbeid med å sikre tilstrekkelig kvalitet i drosjetjenesten. Sentralene har videre viktige oppgaver i forbindelse med registrering av drosjenes drift og omsetning, samt innrapportering av data til SSB. Sentralene gir også løyvemyndigheten viktig dokumentasjon knyttet til den enkelte drosjes drift med hensyn til kjøre- og driveplikt.

Samferdselsdepartementets forslag innebærer en løsere tilknytning mellom myndigheter og sentraler, og kan ha negative konsekvenser for samarbeidet om utveksling av informasjon. Departementet viser i forarbeidene til at man vil vurdere nødvendige endringer i regelverket for å ivareta ulike rapporteringsplikter. Oslo kommune støtter dette. Kommunen viser imidlertid til at selv om man vil kunne pålegge eksisterende aktører opplysningsplikt, vil dette kunne være mer utfordrende overfor nye aktører, og ikke minst for «friåkere». Departementet bes ta hensyn til dette.

Oppheving av rett og plikt til sentraltilslutning vil etter kommunens forrykke balansen mellom sentral og løyvehaver. Løyvehavere vil få økt frihet, men sentralene vil også få større rom for innovasjon. Hvorvidt dette gir bedre tjenester til reisende, er det vanskelig for kommunen å ta stilling til. Dersom endringen gjennomføres, er det avgjørende at den revideres etter et par år.

Samferdselsdepartementet argumenterer i høringsnotatet for at oppheving av krav om sentraltilknytning og løyvemyndighetens adgang til å stille krav til sentralene, vil medføre en større variasjon i drosjetilbudet og vil legge til rette for økt konkurranse i drosjenæringen ved at det blir enklere å etablere og drive formidlingstjeneste for drosjetransport. Oslo kommune mener det vil være vanskelig å vurdere om tiltaket har den tilsiktede effekten, og om den vil styrke forbrukerens interesser. En potensielt problematisk følge av forslaget for drosjenæringen i Oslo, er risikoen for en uheldig konkurransesituasjon med én drosjesentral med en meget dominerende stilling i markedet. I gjeldende drosjeforskrift for Oslo er det tatt inn en bestemmelse om at en drosjesentral kan ha maksimalt 50 pst. av det totale antall løyver i Oslo. Hensikten med denne bestemmelsen er å sikre konkurranse i markedet, og et mangfold av sentraler i Oslo. Bestemmelsen ble blant annet fastsatt på bakgrunn av innspill fra Konkurransetilsynet.

Oslo kommunes vurdering er at oppheving av krav om sentraltilknytning, sammen med oppheving av myndighetenes adgang til å regulere og stille krav til sentralene, sannsynligvis vil medføre en betydelig økning i antall løyvehavere tilsluttet Oslo Taxi, som i dag er kommunens største drosjesentral. Økningen i løyvehavere vil være på bekostning av antall løyvehavere tilsluttet øvrige sentraler. En oppheving av sentraltilknytningen kan dermed medføre en utradering av de minste sentralene dersom de mindre sentralene ikke skaffer seg andre konkurransefortrinn.

Som nevnt er Oslos vurdering at for den enkelte løyvehaver vil det, som en hovedregel, være svært verdifullt å være tilknyttet en sentral såfremt sentralen leverer gode og relevante tjenester til løyvehaveren. Forslaget til oppheving av krav om sentraltilknytning innebærer at løyvehavere som «ikke leverer» kan ekskluderes fra en sentral. Tilsvarende vil en sentral ha anledning til å avslå en «tvilsom» løyvehaver tilslutning. For begge tilfeller vil sentralen begrunne dette i saklige forhold knyttet til løyvehaver og/eller hans ansatte drosjesjåfører. Det kan imidlertid tenkes situasjoner der en sentral av andre mer eller mindre saklige grunner, ikke ønsker en løyvehaver tilsluttet. Spørsmålet er da om det utelukkende skal være opp til sentralen å avgjøre dette.

Oslo kommune mener det er behov for sikkerhetsmekanismer for å forhindre usaklige avgjørelser uten å måtte gå til søksmål, og at det derfor fremdeles vil være et behov for offentlig regulering av drosjesentralene enten av lokale løyvemyndigheter eller andre offentlige instanser.

Vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser

Samferdselsdepartementet ber høringsinstansene særskilt om merknader knyttet til hvilke økonomiske og administrative konsekvenser forslaget vil ha for det offentlige. I høringsnotatet framgår det:

«...når krava til drosjesentralane vert fjerna, vil det samstundes kunne verte behov for å pålegge den einskilde løyvehavaren fleire plikter og eventuelt føre strengare kontroll med gjeldande plikter. Løyvestyresmaktene vil i større grad enn i dag måtte følgje opp den einskilde løyvehavar. Samla sett meiner departementet at dette ikkje vil føre til vesentlig administrativt meirarbeid.»

Oslo kommune vurderer at forslaget til endring i yrkestransportloven vil medføre merarbeid for kommunen, og dermed en moderat administrativ kostnad for lokal løyvemyndighet. Merarbeidet er knyttet til oppheving av krav om sentraltilknytning, som kan medføre at lokal løyvemyndighet i mindre grad kan utøve kontroll og oppfølging av løyvehaverne gjennom sentralene.

I Oslo kommune er antall drosjeløyver i dag fastsatt til 1 780. Disse er fordelt på 1 623 løyvehavere med tilslutningsplikt til én av i alt seks drosjesentraler. I kontrolløyemed forholder kommunen som løyvemyndighet seg i dag til seks instanser som innehar rutiner og verktøy for rapportering, og som enkelt kan gi elektronisk detaljert informasjon om driften til den enkelte løyvehaver. Samferdselsdepartementets forslag medfører at Oslo kommune som løyvemyndighet må forholde seg til 1 623 løyvehavere med ulik kunnskap og kompetanse om egen drosjedrift. De færreste av de totalt 1 623 løyvehaverne vil være i stand til å gi tilsvarende informasjon som sentralene er i stand til å gi. Årsaken er til dette er blant annet at de færreste løyvehaverne selv fører regnskap, men baserer seg på bistand fra regnskapsfører. Innhenting av informasjon og dokumentasjon fra hver enkelt løyvehaver vil derfor bli betraktelig mer tidkrevende og omfattende.

Som nevnt overfor forventer kommunen også at forslaget om å heve øvre aldersgrense for løyvehaver fra 70 til 75 år kan bidra til økt antall søknader om bestyrerkontrakt.

På bakgrunn av ovennevnte vurderer Oslo kommune at forslaget til endring i yrkestransportloven vil føre til vesentlig merarbeid for den lokale løyvemyndighet, og dermed også administrativ kostnad.

Med hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Edith Grung-Olsen
kst. seksjonssjef

Godkjent elektronisk