

Samferdselsdepartementet,
postmottak@sd.dep.no.

Oslo Taxi AS
Trondheimsveien 100
Postboks 6538 Rodeløkka
0501 Oslo

Tlf: 22 38 86 00

firmapost@oslotaxi.no
www.oslotaxi.no

Foretaksnr: 972 413 615
Kontonr: 1600 49 37388

Vår ref: BR/12-2015

Deres ref:

Dato: Oslo, 29. desember 2015

Høring - Utkast til endring i yrkestransportloven - hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen

Dette notatet er svar på høringen fra Samferdselsdepartementet fra 30.9.2015. Vi vil her synliggjøre konsekvensene av å gi løyvemyndigheten i hvert løyvedistrikt hjemmel til å stille krav til utslippsnivå i drosjenæringen.

Bakgrunn, rammeverk og drosjepolitikk

Kompleksiteten i dagens rammeverk (lover og forskrift) har en negativ innvirkning på Oslo Taxi og resten av drosjenæringen. Næringen står ovenfor et utdatert regelverk, noe som begrenser Oslo Taxi AS selv om vi er kundenes førstevalg i Oslo. I Oslo er det i dag 1780 ordinære løyver og ca.150 reserveløyver fordelt på 6 drosjesentraler. I tillegg har Økotaxi fått konsesjon, men har ennå ikke klart å tilknytte seg løyver, og piratkjøring er satt i «system». Det er i tillegg 7 drosjesentraler i Akershus som har fulle kjørerettigheter i Oslo.

Oslo Taxi AS har drøyt 800 ordinære- samt ca 120 reserveløyver. Vi opplever at konkurrerende sentraler klager på dårlig kundegrunnlag samtidig som Oslo Taxi til stadighet må avvise kunder fordi vi ikke har nok ledige biler.

Hovedutfordringene vi står ovenfor:

- Ett kjøreområde for drosjer i Akershus og Oslo
- Akershus og Oslo er to løyvedistrikter – med ulik lovgivning, på tross av at vi har kjørerett i begge distriktene.
- Det er behovsprøving på antall løyver etter blant annet befolkningstall – i hvert løyvedistrikt.
- 50 %-regel som sier at ingen sentral kan ha mer enn 50 % av det totale løyveantallet i sitt løyvedistrikt. Dermed er Oslo Taxi begrenset til 50 % av Oslo-løyvene, men kjører

i hele Oslo/Akershus. Selv om vi må avvise kunder får vi altså ikke flere løyver enn 50 % av Oslo-løyvene.

- Uber – piratkjøring satt i system.

Oslo Taxi og miljøarbeid

Oslo Taxi arbeider dedikert for å få til en mer miljørettet bilpark, og vi har gjort flere interne tiltak for å øke andelen miljøvennlige biler. Vi har blant annet et pågående partnerskap med Bellona, og arrangerte i høst miljøbildag for å vise løyvehaverne hvilke muligheter som finnes per i dag.

Vi forholder oss også selvfølgelig til de krav som så langt har kommet om miljøvennlige alternativer i offentlige anbud, og har et strategisk mål om å bli stadig bedre på dette området.

Vi opplever likevel at det er vanskelig å oppnå resultater innen miljø for drosjenæringen. Grunnene til dette er mange, for eksempel;

- Infrastruktur lading/fylling, kommunale lavkapasitets ladeplasser er ikke tilstrekkelig. Det må superladere til som gjør at man ikke kaster bort driftstid. Å ha bilen ute av drift er det samme som å redusere lønnsomheten eller «stenge butikken» for den enkelte løyvehaver (dermed dårlig økonomi totalt sett).
- Driftstid på bilen er viktig (døgnkontinuerlig drift er en forutsetning).
- Materiellutvalg; det er per i dag ikke nok miljøbiltyper som gir mulighet for optimal drosjedrift. Kundenes behov, for eksempel plass til barnesete og/eller bagasje, må prioriteres. Bilene som kan være et alternativ i drosjesammenheng er også veldig dyre. Garantert innbytteverdi på miljøbilen når den skal byttes ut, slik løyvehaverne er vant til med dagens biler.
- Drosjeeiere ønsker råderett over eget «kontor» og arbeidsmiljø
- Løyvehaverne har sterk merkevaretilhørighet

Hjemmel for å stille krav til lavutslipp for drosjer

Oslo Taxi er i utgangspunktet enig i at det kan stilles miljøkrav til drosjene. Men vi mener at et slikt krav om lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen må underbygges med gode og hensiktsmessige løsninger for næringen. Løsningen må ivareta kundenes behov om bagasjeplass eller for eksempel en langtur med utgangspunkt i Oslo med leveringssted langt utenfor byen. Løyvehavernes økonomi må hensyntas med tanke på at anskaffelsen blir dyrere enn i dag (pga få og kostbare drosjevennlige miljøbiler), usikkert avgiftsbilde og usikkerhet om verditap på kjøretøyet.

For å få en miljødreining i drosjenæringen bør følgende forhold tas hensyn til;

- Bedre infrastruktur - hurtigladere/superchargere på drosjeholdeplasser og i parkeringshus i hele kjøreområdet
- Sikre at det er tilstrekkelig tilbud av kjøretøy som tilfredsstillter drosjeeiernes krav til arbeidsmiljø samt kundenes forventning om plass, komfort etc på det tidspunkt drosjene må innfri kravene. Legge press på bilforhandlerne.

- Gi insentiver for en rask overgang, avgifter og andre mulige fordeler ved å være rask ved bytte av bil.
- Sikre at drosjenæringen får nødvendige unntaksregler for spesialtransport selv om hovedtyngden av bilparken skal etterleve strengere miljøkrav.

Konklusjon

Vi forventer at ovennevnte forhold blir tatt hensyn til dersom nevnte hjemmel gis til Løyvemyndigheten. Oslo Taxi stiller seg positiv til et videre miljøarbeid og ønsker å være en pådriver for næringen.

Med både miljøets og kundens beste i tankene vil vi fremholde at det er konkurransemessig hemmende å ha to ulike drosjereglementer å forholde seg til i samme kjøreområde. Oslo og Akershus fylkeskommunes samferdselsenheter bør samordnes når det gjelder drosje. Dagens praksis med å ha felles kjøreområde bør fortsette. Behovsprøvingen bør også være felles for Oslo og Akershus, slik at **miljøhensyn** og **kundenes behov** blir hovedfokus i drosjenæringen i og rundt hovedstaden. På den måten vil alle drosjer i Oslo og Akershus måtte innrette seg etter et felles regelsett, som igjen vil gjøre det enklere for kunder, både på privat- og bedriftsmarkedet. Det vil også være enklere for løyvehavere å skaffe miljøvennlige biler når hele næringen i kjøreområdet må forholde seg til samme lovkrav.

Vi er selvfølgelig behjelpelige med mer utfyllende eller annen informasjon på et senere tidspunkt, dersom dette er ønskelig.

Med vennlig hilsen
Oslo Taxi AS

Bjørn Rebne
Adm. direktør