

OSLO BYRÅD

Protokoll fra byråd

Torsdag 07.09.2023

Del II

Saker endelig avgjort av byrådet

Sted: Digitalt fjernmøte

Til stede fra byrådet:

Raymond Johansen
Einar Wilhelmsen
Rina Mariann Hansen
Omar Samy Gamal
Sirin Hellvin Stav
Sunniva Holmås Eidsvoll
Marthe Scharning Lund
Usman Ahmad Mushtaq

Fraværende:

Arild Hermstad

Fra administrasjonen:

Tale Teisberg
Hans Petter Friestad Gravdahl
Kristin Ryan
Ann Ida Østensen

Sak

- 1078/23 Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025
- 1079/23 Kjøp av Deichmans gate 6, Helgesens gate 50 og Trondheimsveien 19 A og B
- 1080/23 Handlingsplan for biologisk mangfold i Oslo

- 1081/23 Offentlig ekspropriasjon i medhold av plan- og bygningsloven § 16-2 for gjennomføring av reguleringsplan S-4726 - turvei – kyststi på strekningen Dronninghavnveien til Huk Aveny - Bygdøy
- 1082/23 Oslostandard for SaLTo-samarbeid
- 1083/23 Oslo kommunes høringssvar - NOU 2023:22 - På vei mot en bedre regulert drosjenæring -Delutredning I fra Drosjeutvalget

1078/23: Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025 -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet vedtar Oslo kommunes handlingsplan for en utslippsfri og delingsbasert maskin- og kjøretøypark i løpet av 2025 slik den fremgår av punkt 2 i denne saken.

1079/23: Kjøp av Deichmans gate 6, Helgesens gate 50 og Trondheimsveien 19 A og B -

Byrådet fattet slikt vedtak:

1. Byrådet godkjenner vedlagt avtale om kjøp av Deichmans gate 6 (gnr./bnr. 208/566), Trondheimsveien 19A og B (gnr./bnr. 229/162) og Helgesens gate 50 A, B og C (gnr./bnr. 227/228).
2. Kjøpesummen dekkes innenfor Boligbygg Oslo KF sine budsjetttrammer, herunder investeringsbudsjettet 118605 Kjøp av boliger for vanskeligstilte.

1080/23: Handlingsplan for biologisk mangfold i Oslo -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Handlingsplan for biologisk mangfold i Oslo 2023-2030, slik den fremgår av punkt 4 i denne saken, vedtas av byrådet.

1081/23: Offentlig ekspropriasjon i medhold av plan- og bygningsloven § 16-2 for gjennomføring av reguleringsplan S-4726 - turvei – kyststi på strekningen Dronninghavnveien til Huk Aveny - Bygdøy -

Byrådet fattet slikt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 16-2 første ledd eksproprieres nødvendig grunn til gjennomføring av reguleringsplan S-4726 av 12.06.2013 fra gnr./bnr. 2/742, 2/1091, 2/1090, 2/31, 999/1, 2/23. Ekspropriasjonsinngrepene er merket med gult (land) og blått (sjø) i vedlagte W-tegninger, jf. vedlegg 7 - 12.
2. I medhold av plan- og bygningsloven § 16-2 første ledd eksproprieres bruksretter på gnr./bnr. 2/742, 2/1091, 2/1090, 2/31, 999/1, 2/23, så langt det er nødvendig for gjennomføring av turvei i samsvar med reguleringsplan S-4726 av 12.06.2013.

3. Oslo kommune begjærer og gjennomfører skjønn for fastsettelse av ekspropriasjonsersatningen.

1082/23: Oslostandard for SaLTo-samarbeid -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet vedtar Oslostandard for SaLTo-samarbeid: rus- og kriminalitetsforebyggende arbeid overfor ungdom og forebygging av radikaliserings, hatkriminalitet og voldelig ekstremisme, jf. vedlegg 1.

1083/23: Oslo kommunes høringsvar - NOU 2023:22 - På vei mot en bedre regulert drosjenæring -Delutredning I fra Drosjeutvalget -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til høringsnotat av 30. juni 2023 fra Samferdselsdepartementets «NOU 2023:22 På vei mot en bedre regulert drosjenæring Delutredning I fra Drosjeutvalget»:

1. Innledning

Oslo kommune, som også er fylkeskommune, vil innledningsvis bemerke at delutredningen er omfattende og i stor grad berører fylkeskommunene, og at høringsfristen 11. september 2023 i lys av dette er uforholdsmessig kort.

Dagens regulering av drosjemarkedet har ført til betydelige utfordringer i Oslo, bl.a. i form av økt etablering og overkapasitet, særlig i enkeltturmarkedet, og manglende oversikt og tilsyns- og kontrollmuligheter for løyvemyndigheten. Antall drosjeløyver i Oslo har, ikke uventet, økt betraktelig etter frislippet av drosjeløyver, fra 1780 til 5230 per 15.08.2023, en økning på tett opp mot 200 prosent. Viken fylkeskommune har hatt tilsvarende prosentvis økning i antall drosjeløyver. Antall drosjeløyver i Viken er per 15.08.2023 på 3769, og erfaring viser at en stor andel av drosjene i Viken også kjører i Oslo. Det er også eksempler på at drosjer med løyver fra andre steder i landet i hovedsak kjører i Oslo.

Oslo kommunes løyvemyndighet er vesentlig endret med dereguleringen i 2021 og består i dag i hovedsak av å tildele drosjeløyver til søkere som oppfyller objektive krav, og å avslå søknader hvis de ikke gjør det. Tidligere fulgte løyvemyndigheten også opp blant annet driveplikten, hovedvervsbestemmelsen, garantikrav og sentraltilknytning/sentralgodkjenning. Løyvemyndigheten har i dag ikke noen oversikt eller dialog med drosjesentralene eller selskapene som tilbyr applikasjonsløsninger for formidling av drosje. Løyvemyndigheten har heller ingen oversikt over hvor mange av drosjeløyvene i Oslo som faktisk er i drift, hvor de kjører, om de er tilsluttet sentral eller applikasjonsløsning eller om de kjører for seg selv.

De største utfordringene ved drosjemarkedet i Oslo knytter seg, slik kommunen ser det, til det høye antallet drosjer som kjører i Oslo, og da spesielt i sentrum. Flere steder i byen opplever

kommunen at det hoper seg opp med taxier, særlig i helgene, og dette skaper problemer for sikkerhet og fremkommelighet for bl.a. buss, trikk og myke trafikanter.

Økende bruk av applikasjonsløsninger fører videre til at kunden ønsker å bli hentet der de er fremfor å oppsøke en drosjeholdeplass. Når det i tillegg ikke er plass til drosjene på holdeplass, er resultatet at drosjene i større grad kjører hvileløst rundt i påvente av tur. I Oslo er det flere eksempler på at drosjene stopper på fortau eller lignende utenfor steder for å vente på potensielle kunder, på tross av at det ikke er tillatt for biler å stoppe på fortau. Drosjene er også til sjenanse for beboere i ulike områder i byen, spesielt nattetid med støy, en utfordring som har vist seg vanskelig å løse.

Etter fjerning av sentraltilknytningsplikten har løyvemyndigheten mottatt et økende antall klager fra drosjekunder. Klagenes knytter seg til pris, veivalg og service. Dette er klager som tidligere ble sendt til sentralen, dersom dialog med eller klage til sjåfør/løyvehaver ikke førte frem. Nå sendes klager til løyvemyndigheten eller Forbrukerrådet. Ingen av disse instansene har mulighet til å rette opp ved feil, refundere for mye betalt eller sanksjonere overfor løyvehaver slik som sentralene gjorde. Dereguleringen har etter kommunens vurdering ført til dårligere klageordning for drosjekunder.

Videre betinger en trygg og forutsigbar gjennomføring av skoleskyss mv. at det er aktører i drosjemarkedet av vesentlig størrelse og seriøsitet. Oslos oppfatning er at de senere års deregulering ikke har gitt forbedringer på dette området, og at å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt vil være positivt for bl.a. gjennomføringen av skoleskyss. For å sikre tilstrekkelig kvalitet, bør driveplikt vurderes i det videre arbeidet til utvalget.

Oslo kommune støtter målsetningene om å sikre et godt drosjetilbud, og særlig for sårbare grupper. Vi er videre enige i at det er behov for krav som sikrer en seriøs drosjenæring, som gir trygghet for kundene, gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere, som bidrar til hvit økonomi og sikrer kontroll og tilsyn med næringen.

Oslo mener at forslaget om å innføre en sentraltilknytningsplikt for alle løyvehavere i seg selv er svært positivt, men forslaget om at løyvehavere skal kunne være tilknyttet flere sentraler, vil etter kommunens vurdering innebære en stor risiko for at ordningen ikke vil fungere etter intensjonen.

Delutredning I svarer bare ut deler av utvalgets mandat. Spørsmål om antallsbegrensning av løyver, forholdet til kontraktmarkedet mv. vil besvares i delutredning II. En del av utfordringene som kommunen har pekt på over, knytter seg også til løyvedistrikt og antallsbegrensning og andre forhold. Oslo kommune registrerer at utvalget har fått en omfattende oppgave og har ulike frister knyttet til leveransen. Kommunen mener likevel at drosjereguleringen i større grad burde vært sett i sammenheng. For at drosjemarkedet skal fungere tilfredsstillende, må det være sammenheng i regelverket.

Oslo kommune kan ikke se at sivil transportberedskap er omtalt i delutredningen. Fylkeskommunen har etter yrkestransportloven § 37, jf. forskrift for sivilt beredskap § 3, «ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og regionalt tilpasset sivil transportberedskap i fylket.» Fylkeskommunen er etter forskriften § 4 bl.a. tillagt ansvaret for å "utpeke og føre oversikt over transportressurser ved løyvehavere og andre som eier eller bruker motorvogner for gods- eller persontransport, og verksteder som kan ha en særskilt rolle innen den sivile transportberedskapen". Det vises i den forbindelse til NOU 2023:17 som totalberedskapskommisjonen la frem 5. juni 2023, hvor kommisjonen blant annet anbefaler å styrke fylkeskommunens evne til å ivareta oppgaver innen trafikk- og transportberedskap, jf. pkt. 18.12.3.

Oslo kommune vurderer at å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt vil kunne bidra til at fylkeskommunen fylkeskommunen enklere kan ha dialog med drosjenæringen. Oslo kommune mener at forholdet til sivil transportberedskap må belyses nærmere i delutredning II, da drosjenæringen er en viktig del av transportberedskapen i fylkeskommunene.

Oslo kommune bemerker også at utvalget i liten grad drøfter utfordringer knyttet til miljøkrav til drosjer. Oslo kommune uttalte allerede før dereguleringen at håndhevelse av miljøkrav ville bli krevende med det nye regelverket, og at staten ikke la opp til en ordning med klare virkemidler for håndheving. Oslo kommune har vedtatt miljøkrav for drosjer med virkning fra 1. november 2024. Det er av den grunn uheldig at utvalget ikke har vurdert tilsyns- og kontrollmyndighet nærmere i denne omgang. Kommunen jobber aktivt for å bedre luftkvaliteten og redusere klimagassutslipp i byen, og et potensielt høyt antall kjøretøy i sentrum som ikke er underlagt kommunens miljøkrav, vil motvirke dette. Oslo kommune forventer derfor at denne problemstillingen blir nøye vurdert i delutredning II, da det er viktig for kommunen med en drosjeregulering som ivaretar lokale myndigheters mål om nullutslipp.

2. Kommunens merknader til forslag til lovendringer

2.1. Avgrensning av løyveplikten

Forslag til endring i yrkestransportlova § 4

Drosjeutvalget foreslår å regulere løyve for persontransport med motorvogn registrert for mer enn 9 personer (turvognløyve) i en egen bestemmelse i § 4. Videre foreslår utvalget å endre ordlyden fra at løyvemyndigheten «kan» tildele løyve, til at løyve «skal» tildeles dersom vilkår for dette er oppfylt.

Oslo kommune bemerker at løyve for transport for funksjonshemmede over 9 sitteplasser er en løyvekategori under avvikling. Fra 01.11.2025 vil det ikke lenger finnes løyver spesifikt for transport av personer med nedsatt funksjonsevne. Oslo kommune bemerker at utvalget ikke omtaler transport av personer med nedsatt funksjonsevne i tilknytning til dette forslaget, og er bekymret for at transport av funksjonshemmede med ordinært turvognløyve vil medføre et mangelfullt tilbud til denne gruppen. Kommunen mener dette må omtales i forslaget til lovendringer.

Oslo kommune bemerker for øvrig at yrkestransportskriften § 4 første setning må endres tilsvarende lovens § 4 (2).

Forslag til endringer i yrkestransportlova § 9 første ledd – drosjeløyve

Utvalget har vurdert at det er nødvendig å skille tydeligere mellom turvognløyve og drosjeløyve, og foreslår derfor at krav til løyve for drosjetransport fullt ut reguleres i § 9. Begrunnelsen er at utvalget foreslår å innføre sentraltilknytningsplikt, og at det derfor vil være behov for en nærmere avgrensning av hva slags type virksomhet løyvekravet skal omfatte, og muligheten til å gi dispensasjon fra det.

Det foreslås et nytt vilkår i bestemmelsen om løyveplikt, slik at løyveplikt utløses når virksomheten har mål om fortjeneste. Løyvemyndigheten avgjør spørsmålet om løyveplikt når det er tvil om fortjeneste.

Oslo kommune viser til at dagens regelverk er tydelig på hva som er løyvepliktig transport og krever drosjeløyve, og hva som er unntatt. Oslo kommune vurderer at den foreslåtte endringen gir rom for tvil og åpner for betydelig mer bruk av skjønnsmessige vurderinger enn i dag. Oslo kommune mener derfor at det vil være en bedre løsning å omskrive og/eller utvide unntakene, etter mønster av de særlige unntakene for helse og omsorgsinstitusjoner, samkjøring og syke-transport som er gitt i lovens §§ 19 og 20.

Til forslaget om at løyvemyndigheten skal avgjøre spørsmålet om løyveplikt for drosje, bemerker Oslo kommune at transportøren i mange tilfeller selv vil vurdere om transporten som skal tilbys er løyvepliktig. Løyvemyndigheten vil derfor ikke fange opp tilfeller der transportøren på feil grunnlag har vurdert seg unntatt fra løyveplikt. I yrkestransportforskriften stilles det krav til merking av drosjer, og ordningen utvalget legger opp til vil kunne føre til at transportører som selv mener at de ikke er løyvepliktig, da heller ikke merker kjøretøyet. Dette vil igjen gjøre det vanskeligere å føre kontroll og forhindre omgåelser av regelverket. Løyvepliktig transport som stoppes i kontroll uten løyve, vil for øvrig være en sak for politiet, ikke løyvemyndigheten.

Utvalget har uttalt at fortjeneste foreligger når betalingen for transporten overstiger de direkte kostnadene forbundet med transporten, herunder drivstoff, bompenger, lønn, avskrivning på bilen og øvrig utstyr. Det er imidlertid ikke avgjørende for om det foreligger løyveplikt, at virksomheten faktisk oppnår fortjeneste. Løyveplikten oppstår når virksomheten har som mål å oppnå fortjeneste.

Erfaring fra Oslo kommune viser at de færreste har satt seg inn i regelverket som gjelder før de søker drosjeløyve. Kompetansekravet som er innført vil gi dem en viss innføring, men ikke i detalj. Det er etter Oslo kommunes syn ingen dokumentasjon som kan innhentes som vil gi løyvemyndigheten tilstrekkelig grunnlag til å vurdere om transporten har mål om fortjeneste. Bestemmelsen er for uklar. For at søker skal forstå hva som ligger i «mål om fortjeneste» og for at løyvemyndigheten skal kunne vurdere dette, er det avgjørende at kriteriet utdypes i forskrifts form, og at forskriften er klar og tydelig rundt dette. Hvis ikke vil det være stor fare for forskjellsbehandling, både innen fylket og på tvers av fylker.

2.2 Sentraltilknytningsplikten

Forslag til endringer i yrkestransportlova § 9 andre ledd flg.

Oslo kommune støtter forslaget om at den som har drosjeløyve, skal være tilsluttet drosjesentral.

Oslo kommune støtter imidlertid ikke forslaget om at en løyvehaver kan være tilsluttet flere sentraler samtidig. Det fremgår av merknadene fra utvalget, pkt. 9.2.2, at «*For det enkelte transportoppdraget må løyvehaver imidlertid gjøre klart for både kunden og sentralen hvilken sentral oppdraget skjer i tilknytning til. Forslaget er ikke til hinder for at sentraler kan stille krav om at tilknyttede løyvehavere ikke skal være tilknyttet andre sentraler.*» Oslo kommune mener at en ordning der sjåføren skal kunne velge ulik sentral fra tur til tur vil bli svært uoversiktlig for kundene. Kunden vil verken via merking på bil, løyvenummer eller annen informasjon i drosjen finne informasjon om hvilken/hvilke sentraler drosjen er tilsluttet. Kunden vil heller ikke få informasjon om prisalternativer, hvilken sentral som skal kontaktes ved gjenglemte gjenstander, klage mv.

I henhold til prisopplysningsforskriften skal drosjetilbyder uoppfordret gi kunden et pristilbud før de inngår avtale om transport. Tilbyder skal opplyse om at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen. Spørsmålet blir hvilket pristilbud drosjesjåføren er forpliktet til å gi hvis løyvehaver er tilknyttet flere sentraler. Tilknytning til flere sentraler synes å åpne for at drosjesjåføren fra tur til tur kan velge å kjøre for den sentralen som gir mest utbytte, noe som betyr at kunden ikke nødvendigvis får den prisen som er lavest.

Oslo kommune savner også en vurdering av hvilke konsekvenser det vil kunne få for kontraktmarkedet dersom en løyvehaver er tilknyttet flere sentraler. Kan en løyvehaver som er tilknyttet flere sentraler tillate seg å komme for sent til et kontraktoppdrag fordi den tar et

oppdrag fra en annen sentral? Det fremgår at samordning av kontraktmarkedet og enkeltturmakedet er blant forholdene som vil bli nærmere vurdert i delinnstilling II. Dette er for Oslo kommune et eksempel på at utredningen skulle vært gjort under ett, og ikke delt i to.

Oslo kommune ser også andre utfordringer med at en løyvehaver kan være tilsluttet flere drosjesentraler, blant annet for bruk av taksameter, rapportering fra den enkelte drosjesentral m.v.

I utredningen vises det til at drosjesentralen kan fastsette privatrettslige regler for tilsluttede løyvehavere som hindrer tilslutning til flere sentraler. Oslo kommune viser til at dette ikke er tilstrekkelig til å avhjelpe de utfordringene som er pekt på over.

Andre ledd tredje punktum

Det foreslås at all betaling for drosjetjenester skal registreres hos en sentral. Kravet innebærer ikke et forbud mot at kontantbetaling skjer direkte mellom kunde og sjåfør, forutsatt at kontantbetalingen registreres i taksameteret.

Oslo kommune bemerker at rapporter fra utført kontroll i regi av Justervesenet, har vist at spesielt drosjer som benytter applikasjonsløsninger for bestilling og betaling, mangler registrering av turen i taksameteret. Dette er en registrering som sjåføren må gjøre manuelt og som svekker påliteligheten og dermed formålet bak forslaget, som er å sikre dokumentasjon av turen, motvirke svart økonomi i næringen, sikre like konkurransevilkår og sikre kundens rettigheter og mulighet til å klage. Det fremgår at mindretallet i utvalget også har uttrykt betenkeligheter, jf. merknader i utredningens pkt. 9.2.2.

Videre står det i forslaget til § 9 c tredje ledd at drosjesentralen løpende og digitalt skal samle inn og lagre de opplysningene som er fastsatt med hjemmel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring. Dette er opplysninger som er registrert i taksameteret. Oslo kommune stiller spørsmål ved hvordan det kan sikres at alle opplysninger, også de som kun er registret i applikasjons-løsningen, blir innhentet og innrapportert.

Andre ledd fjerde punktum

Bestemmelsen gir løyvemyndigheten adgang til å dispensere fra kravet til tilknytning og rapportering til en drosjesentral.

Oslo kommune bemerker at dispensasjonsadgangen bør være snever, og forutsetter at det i forskriften fastsettes klare retningslinjer for dette. Om mulig bør dispensasjonsadgangen begrenses til foretak med drosjeløyver som driver i det opprinnelige selskapsvognmarkedet, og som har fått dispensasjon fra kravet om merking og taksameter.

2.3 Vilkår for å opprette drosjesentral

Nytt kapittel 2A Drosjesentral - 9 c, 9 d, 9 e og 9 f Drosjesentralens plikter

Oslo kommune viser innledningsvis til at den foreslåtte lovreguleringen har høy detaljeringsgrad og stiller spørsmål ved om deler av lovforslaget heller bør fremgå av forskrift og ikke av loven. Det vises til oppbygningen av gjeldende yrkestransportlov for øvrig. Det fremgår flere steder i forslaget at drosjesentralen skal «sørge for» og «sikre». Kommunen mener forpliktelsene bør konkretiseres i forskrift.

Til 9 c første ledd bokstav e

Etter denne bestemmelsen skal sentralen til enhver tid å ha oversikt over drosjer som er tilgjengelig for sentralen.

Oslo kommune vurderer i utgangspunktet det som svært positivt at det innføres et slikt krav til sentralene, oversikt er noe kommunen mangler per i dag og har behov for. Imidlertid bemerker Oslo kommune at det vil være svært krevende/umulig for en sentral å ha slik oversikt dersom en løyvehaver kan være tilsluttet flere drosjesentraler og sjåføren fra tur til tur kan velge hvilken sentral de kjører for.

Til § 9 e andre ledd, tredje ledd og fjerde ledd

Det foreslås at sentralen skal sørge for at en tilstrekkelig del av drosjene som er tilknyttet, er utformet og/eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Sentralen får et selvstendig ansvar for dette og for selv å vurdere behovet i det aktuelle området. Det fremgår av utredningen, jf. pkt. 9.2.7 at utvalget vil komme nærmere tilbake til spørsmålet om tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne i del II av utredningen. Videre legges det opp til at dersom det er flere sentraler i samme område, kan disse samarbeide for å oppfylle dette kravet.

Oslo kommune etterspør hvilke konsekvenser vil det få for en drosjesentral om de ikke har tilknyttet et tilstrekkelig antall rullestoltilpassede drosjer, og hvordan behovet skal vurderes. Det vises til at hele landet er ett løyvedistrikt, og det oppstår da spørsmål om hvilket område behovet skal vurderes ut fra. Videre er Oslo kommune bekymret for hvordan et samarbeid mellom sentralene skal sikre at kundene får det tilbudet de trenger. Det bør avklares i regelverket hvem som skal vurdere hva som er et tilstrekkelig antall kjøretøy, og hvordan løyvemyndigheten skal kunne sanksjonere sentralene dersom det viser seg at sentralen ikke har tilstrekkelig antall tilpassede biler i forhold til behovet i Oslo.

Utvalget foreslår i § 9 e fjerde ledd en plikt for drosjesentral til å melde fra til løyvemyndigheten i de fylkene hvor de ønsker å drive virksomhet. Har drosjesentralen fått løyve i ett fylke, er det tilstrekkelig å sende melding til andre fylkeskommunale løyvemyndigheter om at sentralen driver sentralvirksomhet også der. Det fremgår av innstillingen side 121 at fylkeskommunene som løyvemyndighet skal ha oversikt over det totale drosjetilbudet i hvert fylke. For å sikre at fylkeskommunene kan holde oversikt over hvilke drosjeløyvehavere og sentraler som opererer innenfor en sentrals område, foreslår utvalget videre å fastsette plikt til å varsle løyvemyndigheten ved avvikling av drosjesentralen.

Oslo kommune mener det er positivt at sentralene må melde ifra til fylkeskommunene de skal drive virksomhet i. I dag vet Oslo kun om hvor mange løyver som er registrert i Oslo, men det innebærer ikke samtidig at kommunen har kontroll på hvor mange biler som opererer i kommunen. Det vil være en fordel at det blir mulig med slik oversikt.

Til § 9 f

Drosjesentralgodkjenningen kan kalles tilbake dersom sentralen ikke følger løyvemyndighetens pålegg om retting av plikter etter §§ 9 b-9 e.

Oslo kommune viser til at løyve for å drive drosjesentral skal tildeles når objektive krav er oppfylt. Så lenge dette er en skal-bestemmelse, er det uklart om løyvemyndigheten kan nekte å tildele nytt løyve til et foretak som umiddelbart søker om et nytt sentralløyve etter at tidligere løyve er tilbakekalt. Oslo kommune mener det må redegjøres nærmere for om ilagt karantene etter yrkestransportforskriftens § 18 overstyrer skal-bestemmelsen. Det må videre avklares om tilbakekall av sentralløyve i et fylke kan eller skal få innvirkning på andre fylker.

Til § 25 Tildeling av løyve

Utvalget foreslår å presisere i § 25 nytt andre ledd at ett løyve gjelder for ett kjøretøy. Dette er en videreføring av det som i dag følger av yrkestransportforskriften § 13. For drosjer må løyvet være knyttet opp mot registreringsnummeret, og kjøretøyet må videre være registrert som drosje i kjøretøyregisteret. Videre fremgår det av utvalgets merknader at løyvehaver må opplyse løyvemyndigheten om hvilken motorvogn som er knyttet til løyvet, også ved skifte/kjøp av ny motorvogn.

Oslo kommune mener at en slik presisering er fordelaktig med tanke på fremtidig ikraft-tredelse og håndheving av miljøkrav for drosjer. Ved at løyvehaver må melde til løyvemyndigheten om skifte av kjøretøy og at drosjeløyvet er knyttet til et konkret kjøretøy, vil løyvemyndigheten kunne ha oversikt over hvilke kjøretøy som er utslippsfrie og ikke, noe løyvemyndigheten ikke har per i dag. Oslo kommune savner imidlertid en vurdering av hvordan forslaget skal vurderes i forbindelse med tildeling av løyve, og om tidligere utstedte løyver kan tilbakekalles dersom løyvehaver ikke har nullutslippskjøretøy.

3. Kommunens merknader til de foreslåtte endringene i yrkestransportforskriften

3.1. Nytt kapittel III A Drosjesentral

§ 52 A Løyvehavers tilknytningsplikt

Det foreslås i bestemmelsen at løyvehaver innen 2 måneder etter tildeling av drosjeløyve må melde fra til løyvemyndigheten hvilken sentral hen er tilsluttet.

Oslo kommune bemerker at dette er en plikt som påhviler løyvehaver. Bestemmelsen hører ikke naturlig hjemme under kapittelet om drosjesentral.

§ 52 e Avvikling av drift av drosjesentral

Det foreslås i denne bestemmelsen at drosjesentralen pålegges å gi skriftlig varsel minst 6 måneder før opphør av driften. Utvalget uttaler at man ser for seg et garantiformular, slik det er for transportløyvene. Det må i formularet tas høyde for at sentralene har varslingsplikt på 6 måneder før eventuelt opphør av driften.

Oslo kommune bemerker at med det høye løyvetallet i Oslo, er det sannsynlig at det vil bli opprettet en rekke små sentraler. Tidligere erfaring med små sentraler har vist at disse i stor grad er prisgitt løyvehaverne. Løyvehaverne «surfer» mellom sentralene dersom de ikke får de betingelsene de ønsker. En avviklingstid på 6 måneder blir uforholdsmessig lang, når sentralen ikke kan holde på løyvehaverne tilsvarende. Til sammenligning er det 2 måneders varsel ved nedleggelse av rutedrift.

Videre må det av forskriften fremgå hvordan løyvemyndigheten skal forholde seg når en sentral ikke melder om avvikling. Løyvemyndigheten vil ikke ha noen sanksjonsmuligheter overfor en sentral som er avviklet/slettet i enhetsregisteret. Det må også fremgå om og eventuelt hvilke plikter løyvemyndigheten har overfor de tilsluttede løyvehaverne ved avvikling av sentralene. Dette må gjelde både for sentraler med forretningsadresse i eget fylke og sentraler i andre fylker.

Ikrafttredelse

Det foreslås en frist på 6 måneder fra ikrafttredelse av forskriften for drosjesentraler og andre formidlere til å oppfylle kravene i kapittel 2 A.

Oslo kommune anser at det er tilstrekkelig med en overgangsordning på 6 måneder for drosjesentraler og andre formidlere til å oppfylle kravet.

Fristen for eksisterende løyvehavere må imidlertid forlenges. Oslo kommune foreslår at denne forlenges til 8 måneder fra ikrafttredelse. Dette vil gi løyvehavere en reell valgmulighet. Der- som fristene løper parallelt, vil antall drosjesentraler en løyvehaver kan tilslutte seg være be- grenset. Det må være rom for løyvehaver å oppsøke flere sentraler dersom vedkommende får avslag fra en sentral. Videre må det være mulig for nye sentraler å få sentralløyve før alle løyvehavere har valgt sentral. Lik og parallell frist vil også favorisere eksisterende sentraler og de som er raskt ute med å søke sentralløyve.

I forskriften § 52 A foreslås det at løyvehaver innen 2 måneder etter tildeling må melde fra om hvilken sentral løyvehaver er tilknyttet. Kommunen anser at fristen er tilstrekkelig lang. Drosjeløyver som tildeles i overgangsperioden for drosjesentraler og andre formidlere, får frist til samme dato som eksisterende løyver. De samme argumenter som over gjelder her.

4. Øvrige merknader

Utvalget skriver at en plikt til å knytte seg til en sentral vil kunne øke løyvemyndighetenes administrative ressursbruk. Sentralløyver skal tildeles etter en forutgående søknadsprosess der vilkår om etablering, vandel og økonomi må vurderes for den enkelte sentral. Kostnadene forbundet med oppfyllelse av kravene er foreslått dekket ved at søkeren må betale gebyr for å få behandlet søknad om sentralløyve. Utvalget foreslår i § 12 første ledd, siste setning følgende: «For behandling av søknad om løyve for drosjesentral skal søker betale kr. 3700 til løyvemyndigheten.» Forslaget her tilsvarer gebyret for behandling av drosjeløyve.

Oslo kommune er enig i at gebyr skal betales ved søknad om sentralløyve, slik at løyvemyndig- heten uansett utfall av søknaden, får kompensert for saksbehandlingen. Utredningen sier imidlertid ikke noe nærmere om hvordan gebyret er beregnet eller om beregningen er vurdert å følge selvkostprinsippet. Oslo kommune har ikke grunnlag for å vurdere om det er realistisk at et gebyr på den størrelsen utvalget foreslår, reelt vil dekke alle kommunens kostnader ved å være løyvemyndighet for sentralløyver, og ber om at kostnadene for fylkeskommunene ved denne nye oppgaven kostnadsberegnes, og at det gjøres en reell vurdering av hva som vil være kostnadsdekkende gebyrer. Oslo kommune viser til i den forbindelse til at utvalget foreslår at sentralløyve skal gjelde uten tidsbegrensning, samtidig som det er sannsynlighet for en opp- blomstring av sentraler, kanskje særlig i Oslo.

5. Avsluttende vurdering

Oslo kommune bemerker at utredningen, med de forbehold som fremgår av våre konkrete innspill, sammen med tiltak som allerede er innført ved forskriftsendringene om krav til garanti og fagkompetanse, kan bidra til en bedre regulert drosjenæring. Det vil ta tid før man ser hvilken effekt dette har, blant annet fordi de nye kravene blir innført til ulike tidspunkt og med ulike overgangsperioder. Videre vil det komme en delutredning II, hvor utvalget vil komme tilbake til antallsregulering, løyvedistrikt, kontroll, prisreguleringer, samordning av pasientreiser og skoleskyss mm.

De foreslått endringene vil, etter kommunens vurdering, bare i begrenset grad ha effekt på priser for drosjetjenester i Oslo og de større byene.

Oslo kommune bemerker for øvrig at det nå er nødvendig å etablere et lovverk for drosje- næringen som kan vare over tid av hensyn til næringen selv og brukere av næringens tjenester. At nytt regelverk virker over tid, er avgjørende for at man skal kunne se om den ønskede effekten er oppnådd.

Byrådet, den 07.09.2023

Raymond Johansen

Ann Ida Østensen