



Oslo kommune

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Forbrukerrådet
post@forbrukerradet.no

Dato: 25.01.2013

Deres ref:	Vår ref (saksnr):	Saksbeh:	Arkivkode:
	201300038-2	Line Ringsøy Johnsen, 23 46 12 43	616

HØRING VEDRØRENDE DROSJEMARKEDET

Byrådsavdelingen viser til brev av 27.12.2012 vedrørende høring om organisering av drosjemarkedet. Oslo kommune har valgt å besvare henvendelsen generelt, og besvarer således ikke de konkrete spørsmål som Forbrukerrådet har lagt ved. Oslo kommune mener det er flere elementer i drosjenæringen som bør endres for å bedre næringen, og uttalelsen tar utgangspunkt i bystyrets vedtak 184/2012 om høringsuttalelse til endringer i yrkestransportloven, bystyrets vedtak 43/2009 om drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet og byrådssak 214/2012 om forslag til drosjeforskrift for Oslo kommune. Disse følger vedlagt.

Løyvemyndigheten har ikke egen kontrollmyndighet, noe Oslo kommune mener er svært uheldig. Løyvemyndighetens kontrollmulighet er per i dag begrenset til krav om rapportering o.l. fra sentralene, mens det kun er politiet og Statens vegvesen som har myndighet til å utføre utekontroller. Det vanskeliggjør en effektiv og formålstjenelig forvaltning av drosjenæringen når løyvemyndigheten ikke har myndighet til å utføre eksempelvis utekontroll av løyvedokumentet, at rett person kjører drosjen, at nødvendige papirer følger med drosjen, at det ikke kjøres svart osv. Selv om politiet og Statens vegvesen som nevnt har kontrollmyndighet, har de for Oslo kommune sin del i svært begrenset grad benyttet seg av denne. Dette anses lite tilfredsstillende all den tid det i bransjen har vist seg et behov for hyppigere og strengere kontroll. Løyvemyndigheten har mulighet til å innføre et helhetlig kontrollregime, eksempelvis etter modell fra skjenkebransjen, og på den måten skape mer ordnede forhold i næringen.

Videre mener Oslo kommune at vandelskravet for løyvehavere bør skjerpes, herunder blant annet ved å kreve utvidet politiattest. Drosjenæringen har historisk sett vært preget av store ulovligheter, slik som skattesvindel, trygdesvindel og svart kjøring. Det anses derfor hensiktsmessig å stille strengere vandelskrav til næringens utøvere. Løyvemyndigheten bør også gis hjemmel til å gi flere og mer 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.

Byrådsavdeling for miljø og
samferdsel

Postadresse:

Rådhuset, 0037 Oslo

E-post: postmottak@byr.oslo.kommune.no

Oslo kommune mener det må gjøres unntak fra reglene om taushetsplikt for de ulike offentlige instanser når de saksbehandler drosjenæringens aktører. Herunder er løyvemyndigheten, skatte- og avgiftsmyndighetene, NAV, Arbeidstilsynet, Tollvesenet etc. aktuelle. Videre bør sentralenes melde- og rapporteringsplikt ikke kun gjelde overfor løyvemyndigheten, men også overfor andre offentlige instanser. Oslo kommune understreker behovet for lovhjemlet rapporteringsplikt til andre offentlige instanser for å begrense omfanget av skatte- og avgiftsunndragelser, trygdesvindler etc. innenfor drosjenæringen.

Oslo kommune mener også at det bør innføres miljøkrav i næringen. Drosjenæringen er å anse som en del av kollektivtransporten i byene, og har en stor innvirkning på miljøet, herunder særlig luftkvaliteten. Oslo kommune mener det derfor er nødvendig å stille miljøkrav til drosjenæringen. I utgangspunktet bør det legges til en hjemmel i yrkestransportregelverket, eksempelvis gjennom en formålsparagraf. Oslo kommune har likevel valgt å stille miljøkrav til sentralene gjennom forslag til lokal forskrift.

Oslo kommune mener videre at det bør åpnes for å tildele løyver til flerbilseiere i drosjenæringen, eksempelvis et AS. Flerbilseierskap vil bidra til å utvikle en oversiktlig og gjennomskiktig næring, med en struktur som legger grunnlaget for god internkontroll, gode ansettelsesforhold og god publikumsservice. Dette vil igjen gi en god inntjeningsmulighet for seriøse og serviceorienterte aktører, samt at det blir lettere for myndighetene å føre kontroll.

Oslo kommune mener kravene til sjåfører og løyvehavere er for mangelfulle både i utforming og oppfølging, og ønsker derfor å innføre krav til obligatorisk opplæring. Herunder bør en uavhengig part stå for kursene, mens løyvemyndigheten bør ha ansvar for prøver og godkjenning. 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 sjåfører 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 sjåfører. Oslo kommune mener også at løyvemyndigheten må gis hjemmel til fastsette det 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.

Byrådet i Oslo kommune har oversendt forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune til bystyret. Regelverket inneholder en rekke regler som anses nødvendige for å bedre forholdene i drosjenæringen. I forskriftsforslaget stilles det blant annet strengere krav til godkjenning og drift av drosjesentraler. Etter eksisterende regelverk er regulering av sentralene så å si begrenset til en overordnet sentralgodkjenning samt at sentralen må få sine vedtekter godkjent av løyvemyndigheten. I forskriftsforslaget stilles det imidlertid krav om femårig

sentralgodkjenning, slik at sentralene hvert femte år må sende inn ny og oppdatert informasjon, og løyvemyndigheten kan på denne måten kontrollere at sentralen fremdeles oppfyller de nødvendige vilkår. Videre er det lagt inn en hjemmel til å tilbakekalle en sentralgodkjenning, en nødvendig regel som naturlig følger med når det stilles flere og strengere krav til sentralene. Det stilles også flere og strengere krav til sentralenes rapportering og meldeplikt til sentralene, noe som også anses som en hensiktsmessig innskjerping med tanke på historikken i bransjen.

I forskriftsforslaget stilles det også krav som vil kunne bedre konkurransen i drosjenæringen. Herunder blant annet krav om at ingen sentral kan ha mer enn 50 % av løyvene eller færre enn 50 løyver. Videre er reglene for overgang mellom sentralene endret slik at det legges opp til fri overgang. Det stilles også strengere krav til prisopplysning og profilering. Blant annet er det lagt inn et krav om at alle sentralene skal ha sine priser tilgjengelig i et åpent digitalt format, slik at de skal kunne anvendes av programmer eller mobilapplikasjoner for prissammenligning.

Med hilsen

Eivind Tandberg
kommunaldirektør

Per Morstad
seksjonssjef

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedlegg:

1. Bystyrets vedtak 184/2012
2. Bystyrets vedtak 43/2009
3. Byrådssak 214/12