

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:
24/1412

Vår ref. (saksnr.):
24/3786 - 22

Saksbeh.:
Ellen Marie Sirevåg, 907 43 441

Dato:
10.10.2024

Oslo kommunes høringssvar - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II Drosjeutvalget

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel viser til ovennevnte høring, deres referanse 24/1412.

Oslo kommunes høringssvar ble vedtatt av byrådet på delegert myndighet 10.oktober 2024, og kommunen avgir følgende høringssvar:

1101/24: Oslo kommunes høringssvar - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - Delutredning II fra Drosjeutvalget

Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse fra Oslo kommune til høringsnotat 5. juli 2024 fra Samferdselsdepartementet «NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II fra Drosjeutvalget».

Innledning

Oslo kommune viser til at det siden 2023 blitt foretatt en rekke endringer og innstramninger i yrkestransportlovgivningen etter dereguleringen i 2020, som for eksempel krav om økonomisk garanti og krav om fagkompetanse. Virkningene av disse endringene har bare så vidt blitt synlige, og det er også vedtatt lovendringer som per august 2024 ikke har tredd i kraft.

Drosjeutvalget foreslår nå ytterligere endringer, parallelt med at Nærings- og fiskeridepartementet har lagt frem forslag om maksimalprisregulering av praiemarkedet for drosje. De stykkvise endringene og endringsforslagene gjør det svært krevende å få et totalbilde av hvordan reguleringen av drosjenæringen vil bli, og igjen desto mer krevende å vurdere virkningene av de foreslåtte endringene.

Oslo kommune bemerker også at forslaget i stor grad dreier seg om virkemidler for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, med særlig vekt på å sikre tilbudet i distriktene. Kommunen vurderer at forslagene til plikter for fylkeskommunene som utvalget har lagt frem, i prinsippet vil kreve betydelige administrative ressurser også av Oslo kommune, uten at det nødvendigvis synes å være et behov for slike lovkrav i et drosjemarked som i Oslo.

Til forslag til endringer i yrkestransportlova § 9 andre ledd - «Løyvehavar kan ikkje vere knytt til meir enn ein sentral»

Kommunen vil bemerke at krav til drosjesentralene vil påføre løyvehaver økte utgifter som igjen kan føre til at det blir dyrere for kundene å kjøre drosje.

Det fremgår av forslaget at løyvehaver skal sikre at betaling for bestilte turer automatisk blir registrert i godkjent kontrollutrusting hos en drosjesentral som løyvehaver er knyttet til og at kontrollutrustningen skal ha fast tilknytning til bilen. Oslo kommune er i utgangspunktet positiv til at det legges opp til en teknologinøytral kontroll-løsning. Vi legger til grunn at andre høringsinstanser vil ha synspunkter på kostnader og omfanget av kravet.

Til § 9 b «Drosjetilbud i enkeltturmarknaden»

Utvalget foreslår en ny § 9 b. I første ledd foreslås det at fylkeskommunen skal vurdere om det er et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet i fylket, som en del av et helhetlig transporttilbud. Hensikten med forslaget synes primært å være å ivareta distrikter med kapasitetsutfordringer i drosjemarkedet eller transporttilbudet for øvrig. Forslaget legger likevel opp til at plikten skal være generell og omfatte alle fylkeskommuner. Oslo kommune mener at det fremstår som uklart hvor langt ansvaret for å gjøre en slik vurdering rekker, og hva som menes med «tilfredsstillende» drosjetilbud.

Drosjetilbudet i Oslo har per i dag mer enn tilstrekkelig kapasitet. Fylkeskommunene hadde tidligere, når antall drosjeløyver var behovsprøvd, ansvar for å vurdere om antallet drosjeløyver dekket publikums behov. Utfordringen nå er å ha reell oversikt over hvilke drosjer som faktisk opererer i Oslo, fordi drosjemarkedet er mindre regulert og antall drosjeløyver har økt. Det er nylig gjeninnført krav om sentraltilknytningsplikt. Det er å forvente at Oslo kommune får betydelig flere drosjesentraler enn før dereguleringen, da det var sju sentraler på det meste. Videre er hele landet ett løyvedistrikt, og en løyvehaver i Oslo kan tilslutte seg sentral i Oslo, men kan også velge sentral i annet fylke. Tilsvarende gjelder løyvehavere i andre fylker. Sentralene kan også drive på tvers av fylker.

Det fremgår av utredningen at forslaget «ikke (er) ment som en realitetsendring av ansvarsforholdene.» Oslo kommune mener forslaget likevel vil innebære bruk av administrative ressurser uten at det nødvendigvis er behov for det. Oslo kommune vurderer derfor at forslaget må avgrenses til «når det er nødvendig». Kommunen ser imidlertid at kan være gode grunner til å vurdere om drosjetilbudet er tilfredsstillende for sårbare grupper, og å se drosjetilbudet i enkeltturmarkedet i sammenheng med kollektivtilbudet.

Forslaget til ny § 9 b tredje ledd skal legge til rette for samordning av offentlige innkjøperes kontrakter om drosjetjenester. Forslaget oppstiller en generell plikt for alle fylkeskommuner til å vurdere og ta hensyn til virkninger kontraktene vil ha på andre deler av drosjetilbudet og transporttilbudet, og en plikt til at andre offentlige innkjøpere i området kontrakten vil gjelde for, skal høres før utlysning. Intensjonen med forslaget vurderes i og for seg som god, både av samfunnshensyn og ut fra kostnadseffektivitet. I Oslo kommune samordnes allerede en stor del av transporttjenestene kommunen bestiller. Eksempelvis bestiller Ruter TT-transport for hele kommunen, selv om det er de 15 bydelene som behandler søknader om TT-kort. Oslo kommune mener imidlertid at fylkeskommunen ikke bør pålegges et lovkrav om at alle kontrakter skal høres og at virkninger for transporttilbudet skal vurderes for hver enkelt kontrakt. Oslo kommune er en så stor kommune at dette vil kunne bli unødvendig ressurskrevende.

Til § 9 f Internkontroll og tilsyn og forslag til ny forskrift om internkontroll i drosjenæringen

Oslo kommune vurderer på generelt grunnlag at internkontroll i utgangspunktet er en fornuftig tilnærming til å sikre regelverksetterlevelse i næringen.

Det foreslås samtidig at fylkeskommunen skal føre systemtilsyn med drosjesentralenes internkontroll. I lys av at internkontrollen ikke bare omfatter yrkestransportloven, men også en rekke andre lovverk, er kommunen for det første i tvil om fylkeskommunen er rett instans til å føre tilsyn med og gi veiledning til drosjesentralene. For Oslo kommunes del vil det i så fall være naturlig at Bymiljøetaten, som

Løyvemyndighet, får tilsynsoppgaven. Løyvemyndigheten har riktignok god kompetanse innenfor yrkestransportregelverket, men ikke nødvendigvis andre regelverk som drosjesentralene er pålagt å ha internkontroll med. Oslo kommune viser eksempelvis til at det er Konkurransetilsynet som fører tilsyn med pristiltaksloven og Statens vegvesen og politiet som fører tilsyn med størstedelen av vegtrafikkloven. Det må derfor klargjøres i forslaget hvor langt fylkeskommunens tilsynsansvar eventuelt rekker.

For det andre er tilsyn med drosjesentralene en ny oppgave for fylkeskommunen, som med stor sannsynlighet vil kreve betydelige ressurser. Det er usikkert hvor mange drosjesentraler Oslo vil få. Fristen for å søke sentralløye og tilslutte seg sentral er våren 2025. Kravene som stilles for å få sentralløye er imidlertid lave og objektive, noe som kan bety at flere løyvehavere velger å opprette egen drosjesentral, eventuelt at de går sammen om å starte sentral. Det kan forventes at det vil bli opprettet et stort antall drosjesentraler i Oslo.

Oslo kommune mener derfor at en forutsetning for forslaget om å pålegge fylkeskommunen tilsyn med drosjesentralene, må være at det følger med statlige bevilgninger, og at bevilgningene reflekterer at omfanget av tilsynsoppgaver vil variere med antall drosjesentraler i fylket.

Til kapittel 6 - mulige tiltak for å redusere ressursbruk, miljøpåvirkning og kø i byområder.

Oslo kommune viser til at det fremgår av utredningen at «Utvalget har ikke registrert eller mottatt noe krav fra fylkeskommunene om hjemmel for å løse problemer med opphopning av drosjer på enkelte steder til enkelte tider. Utvalget har derfor ikke fremmet noe forslag om dette. Dette er imidlertid påpekt som et problem, og utvalget har derfor utredet ulike måter dette kan løses på.»

Oslo kommune har i høringssvar 11. september 2023 til NOU 2323:22 Delutredning I fra Drosjeutvalget påpekt at «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 hopper seg opp med taxier, særlig i helgene, og dette skaper problemer for sikkerhet og fremkommelighet for bl.a. buss, trikk og myke trafikanter».

I enkelte områder skjer opphopningen spesielt i helgene og om natten, særlig ved utestedene. Drosjene står langs gatene og på fortau, og er til hinder for annen trafikk, kollektivtrafikken og redningsetatene. Dette fører til at det blir lange køer, tuting og mye støy som holder beboere våkne. Oslo kommune ved Bymiljøetaten har forsøkt ulike måter å løse problemet på, skilting, jevnlig patruljering, innleie av vektore, samarbeid med politiet som kontrollerer, men har ikke funnet en optimal løsning.

Kommunen har ikke virkemidler utover å øke patruljeringen til Bymiljøetaten på aktuelle steder. Siden etaten har begrenset kapasitet, er sannsynligheten liten for at feilparkeringer mv. blir sanksjonert, da drosjene raskt kan forsvinne fra stedet. Utfordringene med opphopning av drosjer flere steder i sentrum har også vært tatt opp i Politirådet i kommunen høsten 2023, og det er enighet mellom kommunen og politiet om at dette er en utfordring.

Oslo kommune mener at utfordringene med opphopninger i Oslo har vært tydelig kommunisert, blant annet i tidligere høringssvar til departementet. Vi registrerer at utvalget primært har vurdert forslag som skal ivareta distriktene, og i mindre grad utfordringene storbyene står overfor. Oslo kommune mener det er behov for virkemidler for å hindre opphopning av drosjer ulike steder i byen, og ber departementet om å legge frem forslag til virkemidler for kommunen.

Håndheving

Oslo kommune har i tidligere høringssvar etterlyst tiltak for å styrke håndheving, særlig miljøkrav til drosjer er nevnt. I utredningen punkt. 9.5 peker utvalget bl.a. på at å opprette et formalisert samarbeid mellom ulike kontrolletater, som bør ledes av Statens vegvesen, vil kunne bidra til å få bedre kontroll

med drosjenæringen. I drøftingen er særlig det å motvirke sosial dumping omtalt. Oslo kommune bemerker at det er viktig at utredningen følges opp når det gjelder anbefalingene om kontroll for å styrke regeletterlevelsen, og vil videre understreke at tilstrekkelig kontroll også er viktig for å ivareta like konkurransevilkår, noe drosjenæringen selv har påpekt i forbindelse med innføring av lokale miljøkrav.

Øvrige merknader

Både yrkestransportloven og tilhørende forskrift viser til hvilke oppgaver og myndighet fylkeskommunene har når det gjelder drosjenæringen. Oslo kommune, som rettslig sett ikke er en fylkeskommune, har imidlertid de samme oppgavene som fylkeskommunene uten at det kommer frem av loven eller forskriften. Ettersom det ikke finnes en generell bestemmelse som sier at Oslo kommune har fylkeskommunale oppgaver, har enkelte andre lover regulert dette særskilt. Eksempler på dette er opplæringsloven § 28-2 sjette ledd om at Oslo kommune har samme rettigheter og plikter som fylkeskommunene, eller folkehelseloven § 2 første ledd andre punktum om at det loven fastsetter for fylkeskommunene også gjelder for Oslo kommune. Oslo kommune ber Samferdselsdepartementet om å vurdere en mulig lovendring, for å tydeliggjøre at Oslo kommune har fylkeskommunale oppgaver innenfor yrkestransportregelverket.

Oslo kommune bemerker avslutningsvis at det ikke er gitt at dagens drosjeregulverk dekker fremtidens behov. I denne sammenheng vises det til forsøk med bestillingstransport i kollektivtransporten i Oslo.

Vennlig hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Terje Falch
fung. seksjonssjef