



Politidirektoratet

Juridisk stab
v/Nina Helmersen Østvold
Pb 8005 Dep.
0030 OSLO

OSLO POLICE DISTRICT

Deres referanse:
201604907

Vår referanse:
201700251-2

Sted, Dato
Oslo, 16. februar 2017

**HØRING – ENDRING AV YRKESTRANSPORTLOVA – UNNTAK FRA
LØYVEPLIKT FOR SAMKJØRING, HEVING AV ALDERSGRENSE FOR Å HA
DROSJELØYVE OG OPPHEVING AV KRAV OM TILSLUTNING TIL
DROSJESENTRAL**

Vi viser til høringsbrev av 9.12.2016 fra Samferdselsdepartementet med ref. 16/1451 med tilhørende høringsnotat.

Av høringsnotatet framkommer det at det er endringer i yrkestransportlova §§ 9 og 20 som er ønsket endret. Av samme notat vises det til at eventuelle endringer også vil medføre endringer i yrkestransportforskriften. Eventuelle endringer av yrkestransportforskriften er ikke medtatt i høringsrunden.

§20

I kapittel 8 i yrkestransportlova er det gitt i § 38 hvem som kan drive kontroll.

§ 38. Kontrolldokument

Fører av motorvogn eller fartøy i løyvepliktig transport eller løyvefri eigentransport, skal på kvar ein skild transport ha med seg dei legitimasjonane som det er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, Statens Vegvesen eller annan offentlig tenestemann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.

Av disse er det kun tjenestemenn fra politiet og Statens vegvesen som har anledning til å regulere trafikk, og således kan drive kontroll langs vei. Ved overtredelser kan både politi og Statens vegvesen nedlegge såkalt bruksforbud jfr. § 40. Av § 41 fremkommer det at overtredelser av loven er straffbart. Oppfølging ved bruk av straffesporet er i dag en politioppgave.

For å kunne drive effektiv håndheving av regelvert langs vei, er man avhengig av et enkelt og håndterbart regelverk som ikke utløser behov for eventuell etterforskning på stedet. Sett opp i mot eventuelt bruk av forvaltningssporet ved bruksforbud og/eller straffesporet, er man også best tjent med et regelverk som er enkelt å håndheve, og som ikke åpner for bevismessige utfordringer.

Oslo politidistrikt

Selv om intensjonen med endringen av §20 er god, er vi redd for at forslaget til ny paragraf vil vanskeligjøre kontroll og åpne for flere overtredelser.

§20. *Samkjøring og ambulansetransport*

(1) Det **trengst ikke løyve** når den som rår over ein personbil tek med seg folk som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv og vederlaget for transporten ikkje overstig kostnadene ved transporten fordelt mellom talet på personar i bilen.

(2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.

I kontrollsammenheng vil krav til sammenfallende transportbehov og kravet til kostnader være vanskelig å bevise eller motbevise.

Slik vi ser det styrker beskrivelsene i høringsnotatet vår bekymring.

4.1.4 "Når det er passasjer som avgjør ruta eller destinasjon for reise, vil det være mere naturlig å omtale transporten som drosjeliknende transport"

"Vilkåret om et sammenfallende transportbehov innebærer som utgangspunkt at passasjeren skal enten til samme sted eller i samme retning som sjåføren".

Avgrænsingen "eller i samme retning som sjåføren" vil være en stor bevismessig utfordring.

4.1.5 redegjør for at det ikke skal være mulighet for fortjeneste. I tillegg redegjøres det for hvilke utgifter som er avgrænset til å kunne være faktiske kostnader. I kontrollsammenheng vil det være helt umulig å definere faktiske kostnader på stedet, ikke minst når det i tillegg til drivstoff åpnes for bompenger, spylervæske, oljeforbruk m.m. i regnestykket.

Yrkestransportloven har vært et viktig hjelpemiddel til bekjempelse av såkalt piratdrosjevirkosomhet. En ulovlig virksomhet som det har vært viktig å bekjempe av flere grunner:

- *Passasjerenes sikkerhet*
 - *Redusert forsikringsdekning av passasjer*
 - *Ingen vandelsjekking av sjåfør*
 - *Uønskede hendelser som voldtekt og overfall*
- *Svart økonomi*
- *Konkurranssevridende og ødeleggende for de som driver lovlig*

Vi er kjent med at flere i dag både ønsker og er innstilt på mer bruk av såkalt delingsøkonomi. Selskapet Uber hevder at de baserer sin virksomhet etter såkalt delingsøkonomi. Selv med endring av yrkestransportlova vil Uber sin transporttjeneste med unntak av Uber Black, fortsatt være ulovlig.

Fra politisk hold, jobbes det i dag med å fjerne personbiltrafikken fra byene. Selv om samkjøring formentlig kan bidra til redusert biltrafikk vil den ikke bidra til økt bruk av kollektivtrafikk.

Oslo politidistrikt ser store utfordringer med foreslått endring av § 20. Utfordringene er todelt.

1. Det vil bli vanskeligere å bevise overtredelser av yrkestransportlova.
2. For politiet vil kontroll og oppfølging av lova bli mer ressurskrevende.

Oslo politidistrikt har ingen spesielle synspunkter med tanke på at det åpnes for å beholde løyve til man er 75 år. Vi antar at det for bransjen kan være fordelaktig at alder for å inneha løyve og kjøreseddel er sammenfallende.

Når det gjelder krav til tilslutning til sentral har sentralenes taxiinspektører til tider vært til hjelp og avlastning for politiet. Vi ser også at det i storby som Oslo fortsatt vil være behov for å styre drosjetrafikken med tanke på eventuelt pliktig oppmøte på knutepunkter som ferger, jernbanestasjon i tillegg til styrt tilgang til drosjer i sentrum spesielt i helgene. Vi forutsetter at disse momentene fortsatt vil være ivaretatt.

Med hilsen



Gunn Anita Bjørnbakk
fung. seksjonssjef

Saksbehandler:
Inge Frydenlund
politioverbetjent spesialist