



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

NATIONAL POLICE DIRECTORATE

Deres referanse:
16/1451

Vår referanse:
201604907-7 008

Sted, Dato
Oslo, 02.03.2017

**POLITIDIREKTORATETS HØRINGSSVAR - ENDRING AV
YRKESTRANSPORTLOVEN - UNNTAK FRA LØYVEPLIKT FOR SAMKJØRING,
HEVING AV ØVRE ALDERSGRENSE FOR DROSJELØYVE OG OPPHEVING AV
KRAV OM TILSLUTNING TIL DROSJESENTRAL**

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 9. desember 2016 hvor ovennevnte sak ble sendt på høring.

Vi har forelagt saken for Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet. Vi har mottatt innspill fra Oslo politidistrikt. Innspillet følger vedlagt.

Vi har følgende merknader til høringen:

Øvre aldersgrense for drosjeløyve

Politidirektoratet støtter forslaget om heving av aldersgrense for drosjeløyve, slik at drosjeløyve kan innehas til den dagen vedkommende fyller 75 år. Det antas at forslaget vil kunne ha velferds- og samfunnsøkonomiske fordeler. Som påpekt i innspillet fra Oslo politidistrikt, antas det også at det for bransjen kan være fordelaktig at alder for å inneha løyve og kjøreseddel er sammenfallende.

Samkjøring

Departementets forslag om lovendring når det gjelder adgangen til samkjøring knytter seg til et område med kryssende interesser og som de senere år har vært i sterk utvikling. Politidirektoratet bemerker at det nylig ble avgitt en NOU om den såkalte delingsøkonomien. Vi kan ikke se at forholdet til denne utredningen er omtalt i høringsnotatet. Politidirektoratet stiller spørsmål ved om en lovendring når det gjelder samkjøring bør avvente en grundig gjennomgang av hvilke lovendringer som eventuelt er nødvendig som følge av delingsøkonomien mer generelt. På den måten kan lovgiver på en bedre ivareta kryssende interesser på området.

Departementet har i sitt høringsnotat lagt til grunn at annen form for samkjøring mot vederlag enn det som i dag reguleres i yrkestransportloven § 20 første ledd i utgangspunktet vil være løyvepliktig jf. yrkestransportloven § 4. Politidirektoratet stiller imidlertid spørsmål ved

Politidirektoratet

forutsetningen om at samkjøring, enten tradisjonell samkjøring eller såkalt spontan samkjøring mellom personer som ikke kjenner hverandre på forhånd, vil utløse krav om løyve. Det savnes en nærmere problematisering og eksemplifisering av betydningen av yrkestransportloven § 20, både slik den i dag er utformet og med den endringen departementet nå foreslår. Herunder savnes også en vurdering av forholdet mellom § 4 og § 20.

Etter vår oppfatning kan det også reises spørsmål om virkeområdet for § 4 andre punktum bør utvides, slik at det ikke er begrenset til tilbud om transport som rettes til allmennheten på offentlig plass. Det vises i denne forbindelse til Høyesteretts dom HR-2016-1458-A hvor det innledende kontaktpunktet mellom sjåfør og passasjer ikke var et fysisk sted, men en mobilapplikasjon tilgjengelig for enhver. Høyesterett konkluderte med at mobilapplikasjonen ikke var en "offentleg plass", og tilfellet falt derfor utenfor løyveplikten i § 4 andre punktum. Høyesterett bemerker at en eventuell utvidelse av den straffesanksjonerte løyveplikten må, av hensyn til lovkravet, skje ved ny lovgivning, ikke gjennom analogisk anvendelse av lovregelen om løyveplikt i yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum. På denne bakgrunn er Politidirektoratet av den oppfatning at departementet med fordel kunne ha vurdert behovet for og konsekvensen av å endre § 4 andre punktum slik at det å foreta transport mot vederlag i enkeltstående tilfeller hadde blitt rammet av løyveplikten uavhengig av formidlingssted.

En slik endring i § 4 andre punktum, i kombinasjon med departementets forslag om ny § 20, ville ført til at samkjøring organisert via internettbaserte samkjøringsplattformer i utgangspunktet ville ha vært løyvepliktig, også for enkeltstående turer. Samkjøring organisert via slike plattformer ville likevel ha vært omfattet av det foreslåtte unntaket i § 20, slik at det ikke ville være krav om løyve så lenge man oppfylte vilkår om sammenfallende transportbehov og at vederlaget ikke oversteg kostnadene ved transporten fordelt på antall personer i bilen og slik sett ikke fører til fortjeneste. I lys av dette, kunne det med fordel vært vurdert om ny § 20 i kombinasjon med endring av § 4 andre punktum, ville fått større reell og selvstendig betydning, samt om disse endringene ville fått den tilsiktede konsekvensen totalt sett.

I det følgende legger vi til grunn, som departementet har gjort, at annen form for samkjøring mot vederlag enn det som i dag reguleres i § 20 i utgangspunktet vil kunne være løyvepliktig jf. § 4.

Politidirektoratet stiller spørsmål ved om den foreslåtte lovendringen, under den ovenfor nevnte forutsetningen, vil kunne ha utilsiktede virkninger. Det vises til innspillet fra Oslo politidistrikt, som frykter at departementets forslag både vil kunne vanskeliggjøre kontroll og åpne for flere overtredelser.

For å legge til rette for såkalt spontan samkjøring, er sjåfør og passasjer i stor grad avhengige av en formidlingstjeneste. Denne tilbys i dag gjennom mobilapplikasjoner, over internett mv. Selv for de som markedsfører seg som samkjøringsplattformer er det imidlertid usikkert hvorvidt det i alle tilfeller foregår reell samkjøring og ikke drosjelignende transportoppdrag. Det vises til NOU 2017:4 Dellingsøkonomien punkt 7.1.7.5.

Ved å åpne for økt samkjøring, er Politidirektoratet bekymret for at det blir lettere å kamuflere transport mot vederlag som lovlig samkjøring. I tillegg vil det kunne bli vanskelig for potensielle passasjerer å vurdere om transporten i det enkelte tilfellet er løyvepliktig/lovlig.

For å unngå at forslaget § 20 første ledd ikke skal utnyttes, har departementet foreslått et vilkår om at det ikke skal være adgang til å kreve vederlag, men at passasjerene skal dele på faktiske kostnader.

Normalt vil de faktiske kostnader beregnes ved turens slutt. De som ønsker å utnytte muligheten til å kamuflere persontransport mot vederlag som samkjøring, vil derfor kunne legge opp til at betaling avklares og foretas ved ankomst. For å avdekke om en står overfor et vederlag må i så fall politiet iverksette etterforskning opp mot kontobevegelser. Dette må skje gjennom å anmode retten om utleveringspålegg etter straffeprosessloven § 210. Det bemerkes at muligheten for å få tak i kontobevegelser for mange av formidlingstjenestene kan være så å si umulig, da flere av disse er utenfor norsk jurisdiksjon.

Det vil etter Politidirektoratets syn være vanskelig for politiet å håndheve regelverket. I kontrollsammenheng vil det være vanskelig å definere faktiske kostnader på stedet. Forslagets krav til sammenfallende transportbehov for sjåfør og passasjer vil etter Politidirektoratets syn også være vanskelig å bevise. Det vises til innspillet fra Oslo politidistrikt på disse punktene.

Politidirektoratet synes videre det er viktig å påpeke at departementets forslag har en side mot passasjerens sikkerhet. Utferdigelse av løyve forutsetter en forutgående vandelskontroll, jf. yrkestransportloven § 4 annet ledd bokstav b. De vurderinger andre passasjerer eventuelt har publisert på formidlingstjenestenes plattformer, vil etter vår oppfatning ikke ivareta passasjerenes sikkerhet i tilsvarende grad og på samme måte som en vandelskontroll.

Det vises også til det Oslo politidistrikt har påpekt i sitt innspill om at yrkestransportloven har vært et viktig hjelpemiddel til bekjempelse av såkalt piratdrosjevirkosomhet, en virksomhet det er viktig å bekjempe av ulike grunner. I tillegg til passasjerens sikkerhet når det gjelder manglende vandelskontroll, viser Oslo politidistrikt også til at piratdrosjevirkosomhet også vil medføre redusert forsikringsdekning av passasjerene, svart økonomi samt at det kan virke konkurransevridende og ødeleggende for de som driver lovlig.

Oppheving av tilslutningsplikt og – rett til drosjesentral mv.

Oppheving av drosjeløyvehavernes tilknytningsrett og -plikt

Politidirektoratet er i tvil om hvorvidt oppheving av tilslutningsplikten ivaretar politiets behov for kontroll med innehavere av kjøreseddel.

I medhold av yrkestransportloven § 37 f første ledd kan politiet tilbakekalle retten til å føre motorvogn ved persontransport mot vederlag dersom "*vedkommende ikkje er edrueleg eller viser seg å vere upålitelig eller å ha andre eigenskaper som gjer at han må reknast som uskikka til å vere førar av bil under persontransport mot vederlag*".

Dersom vedkommende gjennom sine ferdigheter eller atferd gir uttrykk for at han ikke innehar den nødvendige skikkethet til å føre motorvogn ved persontransport mot vederlag, kan politiet tilbakekalle vedkommendes kjøreseddel. Hensynet til trygg befordring og politiets mulighet til å drive kontroll med kjøreseddelinnehavere tilsier derfor at det bør foreligge velfungerende kontrollmekanismer som legger til rette for at politiet får kunnskap om mulig uskikkede kjøreseddelinnehavere. Som følge av at sentralene i dag ikke fritt kan velge hvilke løyvehavere (og derigjennom sjåførere) som kan være tilknyttet, har underretning til politiet ofte vært en mekanisme for å luke ut sjåførere som på grunn av manglende skikkethet pådrar sentralen

gjentatte eller alvorlige klager. Sentralene har derfor ofte en egeninteresse i å underrette politiet om mulige uskikkede førere.

Hvis tilknytningsplikten og -retten oppheves, er vi bekymret for at uskikkede sjåførere vil kunne flytte sin virksomhet mellom forskjellige formidlingsløsninger og dermed unndra seg politiets kontroll.

Politidirektoratet understreker derfor viktigheten av effektive kontrollmekanismer når det gjelder skikkethetsvurdering av kjøreseddel- og løyveinnehavere. Det bør vurderes nærmere hvilke konsekvenser forslaget vil ha for denne kontrollmuligheten. Vi er av den oppfatning at en eventuell lovendring bør sikre effektive kontrollmekanismer på dette punktet.

Politidirektoratet bemerker også at drosjesentralene registrerer informasjon som har vært av betydning i straffesaker hva gjelder både trygdebedrageri og skatteunndragelse. Politidirektoratet mener at den foreslåtte lovendringen bør suppleres med krav til registrering av inntekt ("taksameterinformasjon"), kjøring mv. på en måte som gjør etterkontroll mulig.

Oslo politidistrikt påpeker i sitt innspill at det i en storby som Oslo fremdeles vil være behov for å styre drosjetrafikken med tanke på eventuelt pliktig oppmøte på knutepunkter som fergeleier, jernbanestasjoner samt styrt tilgang til drosjer i sentrum spesielt i helgene. En eventuell lovendring må ivareta dette behovet.

Oppheving av løyvemyndighetenes adgang til å stille krav til drosjesentralene

Politidirektoratet mener det er positivt at forslaget på dette punktet innebærer at løyvemyndighetene fremdeles vil ha adgang til å gi regler for løyvehavere og sjåførere. I praksis har politiet hatt god nytte av løyvemyndighetens bestemmelser for løyvehavere og sjåførere, særlig i forbindelse med vurderingen av skikkethet i tilknytning til kjøreseddelsaker.

Økonomiske og administrative kostnader

I høringsnotatets punkt 5.1 fremgår det at departementet legger til grunn at økt samkjøring ikke vil føre til behov for ytterligere kontroll fra politiet.

Som påpekt over, mener vi at departementets forslag når det gjelder samkjøring vil kunne medføre at politiets kontroll og oppfølging knyttet til yrkestransportloven ved håndheving av regelverket blir mer ressurskrevende.

Med hilsen


Geir Jonatan Sharabi
fung. seksjonssjef


Nina Helmersen Østvold
rådgiver

Vedlegg: innspill fra Oslo politidistrikt