



POLITIET

POLITIDIREKTORATET

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

NATIONAL POLICE DIRECTORATE

Deres referanse:
18/1690

Vår referanse:
201804226-10

Sted, Dato
Oslo, 08.01.2019

HØRINGSBREV - OM ENDRING I DROSJEREGULERINGEN - OPPHEVING AV BEHOVSPRØVINGEN

Det vises til ovennevnte høring oversendt Politidirektoratet i Samferdselsdepartementets brev av 01.10.2018. Videre vises det til forespørsel om utsettelse av svarfrist til 10.01.2019 samt dagens telefonsamtale med saksbehandler.

Politidirektoratet har oversendt høringen for innspill til politidistriktene og særorgan. Det har kommet gode og velbegrunnede innspill til forhold og tema som Politidirektoratet anser relevante og viktige for det videre arbeidet.

Til forslaget om å innføre en plikt for løyvehaver til loggføring av alle drosjeturer, med hjemmel i nytt tredje ledd i yrkestransportloven § 9 (høringsnotatet s. 65) hitsettes KRIPOS sin vurdering fra brev av 15.11.2018:

"Begrunnelsen for loggføring er primært sikkerhetsmessige hensyn og forbrukerhensyn. På side 65 uttales blant annet at "Formålet med å føre logg over hvor drosjene har kjørt, er å bidra til at uønskede hendelser som kan skje i drosjen som for eksempel trakassering, seksuelle overgrep o.l., kan oppklares i etterkant." Forslaget kan følgelig få betydning for etterforskning av ulike straffesaker, herunder saker som faller inn under Kripos' ansvarsområde og saker hvor vi yter bistand. Som fremholdt i høringsnotatet, må behovet for å lagre opplysningene vurderes opp mot personvern hensyn. Høringsnotatet er relativt kortfattet på spørsmålet om lagringstidens lengde. Vi går ikke nærmere inn i den sammensatte vurderingen nå, men bemerker at selv en så vidt kort lagringstid som ti dager i en del tilfeller vil være tilstrekkelig, forutsatt at det kombineres med en adgang til å fryse data, jf. straffeprosessloven § 215a. Videre bemerker vi at det kan være hensiktsmessig å se hen til forskrift om kameraovervåking i virksomhet av 20. juli 2018, § 6 (hjemlet i arbeidsmiljøloven § 9-6), hvor det, i første ledd, fremgår at: "Opptak skal slettes senest en uke etter at opptakene er gjort. Hvis det er sannsynlig at opptaket vil bli utlevert til politiet i forbindelse med etterforskning av straffbare handlinger eller ulykker, kan opptakene oppbevares inntil 30 dager." Sett hen til det uttalte formålet med loggføring av drosjeturer, kan det eventuelt hjemles en tilsvarende åpning for lengre lagringstid også i yrkestransportloven § 9."

Politidirektoratet tiltrer videre Øst politidistrikts innspill til høringen og hitsetter fra brev av 18.11.2018:

Politidirektoratet

Post: Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo
Besøk: Fridtjof Nansens vei 14/16

Tlf: 23 36 41 00
Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950 mva
Giro:
www.politi.no

"Generelle kommentarer

Forslagene til regelendringer innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen, og har til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til gode tilbud til de reisende. Det er imidlertid kun den delen av høringsnotatet som omhandler kjøreseddel som Øst politidistrikt kommenterer i det følgende.

Vi har merket oss at departementet ikke foreslår å endre gyldighetstiden for kjøreseddel. Øst politidistrikt har tidligere spilt inn til Politidirektoratet at det burde være en adgang i regelverket for å utstede kjøreseddel med kortere gyldighetstid enn 10 år i visse tilfeller. Politidirektoratet svarte oss at de ville ta innspillet med videre, Vi mener derfor at Samferdselsdepartementet i dette forslaget bør vurdere en endring også i yrkestransportlova g 37 a tredje ledd. Bakgrunnen for vårt forslag er at kjøreseddel ofte ikke beslaglegges og tilbakekalles i straffesak når det er nødvendig. Yrkestransportlova § 37 f avskjærer i noen saker å vektlegge straffesaker i et administrativt vedtak der det ikke er nedlagt påstand om tilbakekall av kjøreseddel i straffesaken. På denne bakgrunn har politiet i dag begrensede muligheter til å forebygge uskikkede innehavere av kjøresedler. Det vil derfor i mange tilfeller være hensiktsmessig å gi kortere gyldighetstid for kjøreseddel fordi det vil gi politiet oftere mulighet til å sjekke vandel dersom eventuelle straffesaker ikke fanger opp kjøreseddelen.

Videre vil vi påpeke at ilagte straffereaksjoner underveis i 10 års-perioden for kjøreseddelen kan være vanskelig å benytte som avslagsgrunnlag da sakene ofte har blitt av eldre dato. Dersom det hadde vært rettslig adgang for politiet til å utstede kjøresedler med gyldighet på for eksempel fem år, ville det være enklere for politiet å nekte i en fornyelsesomgang da straffesakene alltid vil være av nyere dato.

Vi foreslår derfor at Samferdselsdepartementet vurderer å endre gyldighetstiden for kjøresedler slik at politiet kan utstede kjøresedler i fem år i nærmere angitte tilfeller. Dette vil også harmonere bedre med gjeldende regelverk for førerkort for tyngre klasser (som har fem års gyldighetstid). Kortere gyldighetstid for kjøreseddel vil etter vår mening gi begrenset merarbeid for politiet, men til gjengjeld gi en bedre kontroll på innehavere av kjøreseddel, særlig i forebyggingsøyemed.

Kommentarer til punkt 5.12.2

Vi har merket oss at departementet ønsker å fjerne adgangen for politiet til å kreve kjentmannsprøve før utstedelse av kjøreseddel, jf. yrkestransportlova § 37 c fjerde ledd. Endringen er begrunnet med den teknologiske utviklingen og et at slikt krav naturlig hører til forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, Øst politidistrikt har ikke praktisert krav om kjentmannsprøve for å få utstedt kjøreseddel. Vi vil derfor ikke oppleve noen praktiske konsekvenser av dette forslaget. Vi støtter også, på generelt grunnlag, departementets vurdering av at dette ikke skal stilles som et krav fra politiet.

Kommentarer til punkt 5.12.3

De nye kompetansekravene fremstår som en positiv endring i lys av de samfunnsmessige hensyn departementet påpeker. Kravene sikrer en minimumsstandard for drosjesjåfører, og vil trolig kunne bidra til å redusere useriøse aktører i drosjenæringen. Vi støtter derfor forslaget om å innføre krav om gjennomført sjåføreksamen for å få utstedt kjøreseddel. Vi ser det som hensiktsmessig og viktig at drosjesjåfører har kunnskap om bl.a. sikkerhet og førstehjelp, og et slikt krav korresponderer godt med politiets krav til at innehaver av kjøreseddel skal være skikket og pålitelig i møte med passasjerer.

Vi er imidlertid uenige i overgangsreglene. Slik vi tolker departementet, skal kravet kun gjelde for nye søkere til kjøreseddel, og nåværende innehavere av kjøreseddel vil ikke få som krav å gjennomføre sjåføreksamen. Kjøreseddelinnehavere som nylig har ervervet kjøreseddel vil med

dette kunne vente opp mot 10 år før de avlegger eksamen, og da bare under forutsetning at de ikke fornyer innenfor ettårsfristen. Vi kan ikke se at de samfunnsmessige hensyn som er lagt til grunn for å innføre kompetansekrav bør gjelde i mindre grad for sjåførere som allerede har kjøreseddel. Mange nåværende drosjesjåførere vil ha både nytte av og behov for sjåføreksamen. Vi mener at alle drosjesjåførere bør gjennomføre sjåføreksamen når de fornyer sin kjøreseddel etter ikrafttreddelsen av de nye reglene. Dette vil gi nåværende kjøreseddelinnehavere en 10 årsperiode på å få avlagt sjåføreksamen.

Vi har videre merket oss endringen om at gjennomført sjåføreksamen kun skal gjelde fører av drosje, og at politiet med dette må gi kjøreseddelen en påtegning om hvilken type transport kjøreseddelen gjelder for. Politiet har nylig fått et nytt saksbehandlingssystem for kjøresedler (som for tiden er et pilotprosjekt hos kun noen distrikter). Vi kan ikke se at det blir problematisk å inkludere en slik påtegning i det nye systemet.

Kommentarer til punkt 5.12.4

Øst politidistrikt støtter forslaget om at yrkestransportlova § 37 f må få en klarere hjemmel for å tilbakekalle kjøreseddel på bakgrunn av at helsekravene ikke er oppfylt. Vi slutter oss til departementets og Sivilombudsmannens uttalelser på dette punkt.

Kommentarer til punkt 5.12.5

Vi støtter også departementets forslag om at søker om kjøreseddel må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før det kan tildeles kjøreseddel for drosje. Vi er enige i departementets vurdering av at noe erfaring må kreves av hensynet til trafikksikkerheten

Kommentarer til punkt 6.5

Tildelingskriteriene for løyve foreslås opphevet, og det er trolig at det blir flere deltidsaktører på drosjemarkedet. Dette vil øke antallet søknader om løyve og kjøreseddel. Vi mener derfor det er av stor betydning å etablere et register over hvem som har løyve. Vi viser til at politiet skal underrette offentlig myndighet dersom en person med offentlig tillatelse blir siktet for et lovbrudd som kan få betydning for tillatelsen, jf. politiregisterforskriften § 10-7. Vi kjenner ikke til at dette praktiseres i dag, men viser til at fylkeskommunen ved flere anledninger har tatt kontakt med politiet for å undersøke om det har skjedd et straffbart forhold som vil medføre konsekvenser for løyve. Et slikt register, der politiet fikk tilgang, ville ha lettet gjennomføringen av vår underretningsplikt etter politiregisterforskriften, og virket kriminalitetsforebyggende.

Kommentarer til økonomiske og administrative konsekvenser

Som nevnt ovenfor fremgår det at departementet foreslår å oppheve tildelingskriteriene for løyve, og at det vil bli flere deltidsaktører på drosjemarkedet. Dette vil kunne øke antallet søknader om løyve og kjøreseddel, og kan således få økonomiske og administrative konsekvenser for politiets forvaltningsarbeid. Forvaltningen i politiet er allerede svært presset på ressurser, og et økt antall søknader om kjøreseddel vil skape større behov for ressurser, eller lengre saksbehandlingstid. Vi bemerker at det er særlig uheldig at saksbehandlingstiden blir lang i saker om kjøreseddel, da søkere ikke kan få inntektsgivende arbeid før de har fått de nødvendige tillatelser.

Vi kan forøvrig ikke se at de foreslåtte endringene vil få andre økonomiske eller administrative konsekvenser for politiet. De øvrige nye kravene vil inngå i saksbehandlingen som allerede foretas, og endringene vil ikke kreve vesentlig lengre saksbehandlingstid eller flere ressurser."

Politidirektoratet tiltrer videre Oslo politidistrikts innspill til høringen og hitsetter fra brev av 20.11.2018:

"Slik Oslo politidistrikt (OPD) leser høringsforslaget, er intensjonen med foreslåtte endringer å legge til rette for det forslagstiller kaller mer velfungerende konkurranse i drosjemarkedet som skal gi reisende et bedre tilbud både med tanke på tilgjengelighet og pris. Departementet ønsker

samtidig å få tilpasset vårt nasjonale regelverk til gjeldende EØS-avtale. Forslaget til endringer skal også ivareta reisendes sikkerhet.

OPD deler departementet sitt syn om at konkurransen i drosjemarkedet ikke er velfungerende. I en storby som Oslo gir denne problemstillingen flere utfordringer som binder opp politiresurser, og som blant annet går på bekostning av innbyggernes sikkerhet samt generell trafiksikkerhet. Fordi vi mener at problemstillingene er sammensatte, har vi i tilknytning til denne høringen innledningsvis valgt ikke å svare ut forslagene til de enkelte endringer i kronologisk rekkefølge. I stedet har vi valgt å ta opp relevante problemstillinger, og i tilknytning til problemstillingene har vi vist til relevante høringspunkter i parentes ().

Kapasitet småsteder

I forslaget ønsker man å gjøre Norge til et løyvedistrikt. For å sikre kundegrunnlag på mindre steder, åpner man for "enerettsområder" (5.3.2.6). Dette er ikke et Oslo-problem, men vi savner en redegjørelse for hvordan denne ordningen er tenkt håndhevet.

Utfordring:

- Alle kan ta passasjerer ut og inn av enerettsområdet.
- Felles løyver utstedt av SVV uten tilknytning til fylkeskommunen som har tildelt enerett (Kun krav til å medbringe løyve).
- Hvilken tilgang har kontrollmyndigheten til å innhente informasjon om hvor passasjer er hentet og bestemmelsessted (Personvern).

Kapasitet storbyer OPD kjenner seg igjen i de tall som er hentet ut fra Oslo Economics som viser at det utføres flest turer med passasjer i Oslo natt til søndag med et gjennomsnitt på ca. 1600 turer, og SSB sine tall som viser at halvparten av kjørte km i Oslo er uten passasjer. Miljøkrav står stadig sterkere i fokus, Yrkestransportloven § 9 (5.16) foreslås videreført. OPD savner her en overordnet styring for hvordan miljøutfordringene i byene skal løses. For Oslo er det et relevant spørsmål hvordan politikerne egentlig ser for seg at hjemtransport av utelivet i helgene skal foregå. Det største trykket er ved oppbrudd ca. klokken 0300. Hovedtyngden av drosjeparken består av personbiler med inntil 4 passasjerplasser. Det er svært sjelden at de som tar drosje utnytter denne kapasiteten fullt ut. Selv om man i framtiden skulle stille krav om biler uten fossile forbrenningsmotorer, vil hjemtransport av nattelivet i helgene med drosje utløse behov for betydelig antall kjøretøy, som med dagens løsninger vil være en trussel med tanke på trafiksikkerhet i tillegg til at svevestøv fortsatt vil være en utfordring. Slik vi ser det vil ikke oppheving av løyvedistriktene og tilgang til flere biler, løse OPD sine utfordringer uten at kommunen tilrettelegger for at nevnte transport skal foregå med drosje. Alternativet kan være at nattilbud med buss, t-bane, trikk og tog styrkes.

Utfordringer for OPD knyttet til oppbrudd natteliv og drosjetrafikk:

- Oslo kommune sitt ønske om bilfritt sentrum.
 - Fjernet mange av de faste drosjeholdeplassene. Liten kapasitet med tanke på antall plasser på de få plassene som er igjen.
 - Har medført stor sirkulasjon av tomme drosjer i indre sentrum og hard kamp om kundene. Merk betydelig overkapasitet med unntak av timen mellom kl. 03 og 04.
 - Anarki: Liten eller ingen respekt for skilt og trafikkregler blant drosjesjåfører, spesielt Trafikkreglene § 17. Utallige forsøk blant sjåførene på å etablere sine egne holdeplasser på en tid av døgnet da politiet har mer enn nok med utfordringer knyttet til helgefyll.
 - Endring av gater og utforming av gater og plasser i indre sentrum.
 - Skille mellom gate og fortau har blitt mer uklart og publikum trekker mer ut i gatene og på plassene. Dette hindrer framkommelighet for nødetatene generelt, Økt lovlig og ulovlig drosjetrafikk svekker denne framkommeligheten ytterligere.
- Overkapasitet

- Med kamp om kunder har OPD registrert at det kjøres hardt for å rekke tilbake til sentrum for å få nye kunder da etterspørselen er størst. Dette går klart utover trafiksikkerheten for alle trafikanter. (Med overkapasitet menes her det antall drosjer som ønsker å ta det i hjemkjøring av personer som har vært på byen.

Utfordringer for OPD knyttet til steder hvor det normalt er stor etterspørsel av drosjer:

- Sentralbanestasjonen har blitt en utfordring for OPD. Trafikktjeneste ved politidistriktet har fått flere anmodninger om bistand til å rydde opp på "Torget" (drosjeholdeplass på sydsiden av Oslo S). Utfordringen; overkapasitet av tomme drosjer som hindrer framkommelighet, Intriger mellom sjåførere og tilgangen til potensielle kunder.
- Store tilstillinger og idrettsarrangement ved oppbrudd.
 - Ved oppbrudd av slike arrangement vil ofte framkommeligheten for all trafikk bli redusert, Kampen om kunder har medført en økt sirkulasjon av tomme drosjer ved slike oppbrudd noe som hverken bedrer framkommeligheten eller styrker trafiksikkerheten.
 - Kritisk under oppbrudd WC 50 km i Holmenkollen sist sesong hvor nødetatene var avhengig av fri vei for å redde liv og ivareta sikkerhet. Manglende tilstrekkelig styring av drosjene medførte da en svekking av den totale sikkerheten for publikum. Bidro til svekket framkommelighet.

Utfordringer for OPD knyttet til drosjetrafikk i indre sentrum generelt:

- Overkapasitet og mangel på faste holdeplasser har medført stor sirkulasjon av tomme drosjer.
 - Selv om bransjen er blitt tilgodesett med unntak knyttet til skilting bilfritt sentrum, har trafikkontroller avdekket at bransjens respekt for gjeldende skilting har blitt en utfordring, Om forslaget til endring om krav til førereksamen § 9 vil løse denne problemstilling vites ikke (5.12.3).

Slik OPD ser det er utfordringen for Oslo nødvendigvis ikke tilgang på antall drosjer, men bedre styring av de drosjer man har. Slik vi opplever det har nødvendigvis ikke det frislipp man har hatt av sentraler fram til nå, medført noen optimalisering av bransjen. Vi savner den styring/egenkontroll bransjen tidligere hadde med tanke på oppmøtekontroll til installasjoner som sentralbanestasjonen, fergeanløp, store idrettsarrangement samt natt helg. De gamle taxiinspektørene gjorde her en viktig og god jobb. OPD registrer at det foreligger nye tanker for hvordan bransjen skal organisere seg med tanke på sentraler og løyvehaver (5.9). For OPD er det viktig å få presisert viktigheten av å tilrettelegge for et felles system for bransjen som tilsier god flåtestyring og oppfølging, og hvor politiet har mulighet til et samlet kontaktpunkt knyttet til alvorlige hendelser, og behov for å kunne informere/overstyre drosjetrafikken.

OPD er mest opptatt av at løsninger som blir valgt fungerer godt både for politi og bransjen selv, og ikke om de gjøres via sentral eller digitale løsninger. Dog ser vi at digitale løsninger vil medføre en annen form for oppfølging og kontroll, og fordrer rette tilganger for både kontrollmyndigheten og bransjen selv.

Med dette generelle utgangspunkt har OPD valgt å kommentere følgende punkter i høringsnotatet i kronologisk rekkefølge:.

5.2.2 Forslag til endringer i lov

Med henvisning til vår innledning ser OPD med en viss bekymring på å fjerne den såkalte behovsprøvingen. Dersom dette ordet fjernes fra loven, må man være sikker på at man har gode løsninger for flåtestyring slik at man unngår de problemer blant annet OPD sliter med. Selv om landet gjøres til et løyvedistrikt, er det viktig at drosjetilbudet i de enkelte kommuner tilpasses den form for kollektivtilbud de enkelte kommuner ønsker og legger opp til. Det må da blant annet

tas høyde for ønsker om bilfrie sentrum, og hvordan dette skal løses ikke minst med tanke på kontroll.

5.2.3 Forslag til endringer i forskrift

OPD har ingen merknader til at plikten til å drive fjernes, forutsatt at man er sikker på at bransjen selv greier å dekke det behovet kommunene tilrettelegger for, og publikums forventninger til denne type transport.

5.3 Tiltak for å sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet

Slik det er foreslått vil ikke OPD være en del av de områder som fylkeskommunene vil kunne tildele lokal enerett. Slik vi opplever det, er problemstillingen motsatt i Oslo med tidvis for stor tilgang av drosjer. Vi ser likevel en del utfordringer knyttet til kontroll og håndheving av disse enerettsområdene, ikke minst ved at man åpner for at alle skal kunne foreta transport inn og ut av disse områdene. Hovedproblemstillingen ligger i at løyve man er pliktig til å ha med er nasjonalt og utstedes av SVV. Det er ikke beskrevet hvordan rett til å kjøre i slikt område skal dokumenteres. Hvis det skal utstedes og medbringes ekstra dokumentasjon, må dette forskriftsfestes. Opp mot kontroll av ulovlig internttransport i slike områder, fordrer dette at kontrollmyndigheten ved kontroll, får fri tilgang til den loggføring som er foreslått i pkt. 5.9.2.

Når det gjelder varighet på tildelt enerett, vil vi anta at det ville være mer interessant for bransjen om denne var satt til 4 år. Selv om refusjonsordningen for drosje avskrives over 3 år er dagens momsavskrivning fordelt over 4 år.

5.6 Krav om drosjeløyve og objektive krav til løyve

OPD deler departementets syn på at krav til fagkompetanse for å inneha løyve må tilpasses næringen, Vi ser også at det er forskjellige utfordringer knyttet til å drive store selskap i motsetning til å drive enkeltmannsforetak. Dog ser vi ikke at denne problemstillingen er unik for drosjebransjen. Samme problemstillinger har man både ved gods- og turvognløyver. (Selskapsvogn og løyve for funksjonshemmede foreslått fjernet). Slik OPD ser det, bør de forskjellige løyvegrupper i størst mulig grad behandles likt med tanke på krav.

OPD stiller seg noe uforstående til at man for drosje ønsker å fjerne kravet til garantistillelse for å inneha løyve. Vi ser poenget med kravet om minimum aksjekapital som i dag er på kr 30 000,-, men ønsker å minne om at denne bransjen har avgiftsmessige særfordeler ved kjøp av bil som må tilbakebetales dersom selskap opphører eller bil selges før 3 år er gått. Dersom bil er kjøpt med fullfinansiering, antar vi at det kan by på problemer å inndrive særfordelen som skal tilbakebetales. Vi minner også om at denne bransjen har hatt et frynsete rykte med tanke på innbetaling av skatter og avgifter, selv om vi er kjent med at det er gjort forsøk på å bøte på denne problemstillingen.

5.7 Særskilte løyvekategorier

OPD ser en klar fordel i at ordningen med selskapsvogn bortfaller og at det nå stilles samme krav som for drosje med krav til både taksameter og merking. Dette vil forenkle kontrolloppgaven for kontrollmyndigheten med tanke på å avdekke ulovlig virksomhet. Det forutsettes at løyvemyndigheten begrenser sin myndighet til å gi fritak for både merking og taksameter til et absolutt minimum. Slik vi ser det bør slike unntak kun gis til kjøretøy som brukes i forbindelse med statsbesøk og bryllup, og at disse kjøretøyene kun låses til slik bruk.

Vår anbefaling vil være at alle drosjer skal ha taklykt (5.14). Selskapsvogn slik som drosje vil få flere fordeler. I tillegg til mulighet til å kjøpe kjøretøy med refusjonsordning får man tilgang til kollektivfeltet.

Så lenge behovet for kjøretøy med ekstra plass og sikringsmuligheter for frakt av funksjonshemmede passasjerer ivaretas, har OPD ingen merknader til at egen løyvegruppe for frakt av funksjonshemmede fjernes. Dette fordrer at sjåførere på ordinære drosjer med slikt utstyr har tilstrekkelig kunnskap om bruk.

Når det gjelder løyveordning for persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 17 personer, har OPD ingen merknader til endring av denne løyvegruppen utover at vi til nå har registrert at denne gruppen har avhjulpet den ordinære drosjetrafikken i rolige perioder. Med dette mener vi enkeltturer som kunne vært løst med vanlig personbil.

5.8 Løyvemyndighet

Dersom det besluttes at man for drosjer skal ha et løyvedistrikt for Norge, ser OpD det som en klar fordel at løyver utstedes på et sted. Vi ser det som naturlig at disse utstedes fra samme sted som for gods- og turvognløyver. For tiden SVV i Lærdal. Vi antar at dette reduserer muligheten for falske løyver og sikrer en bedre oppfølging og enhetlig oppfølging av tilbakekalte løyver. Det forutsettes at utsteder drifter og følger opp et felles løyverregister som kontrollmyndighetene kan ha fri og enkel tilgang til.

5.9 Tilknytning til drosjesentral og loggføring av drosjeturer

5.9.1 utfordringer knyttet til denne problemstilling inntatt i innledningen av dette dokument.

5.9.2 Krav om loggføring av turer

Vi registrerer at foreslåtte krav til loggføring av drosjeturer i utgangspunktet er knyttet til oppklaring av eventuelle uønskede hendelser, samt forbrukerhensyn knyttet til blant annet klager på utkjørt distanse. Vi deler departementet sitt syn om at det bør stilles krav til slik registrering, men vi mener kun krav til lagring i 10 dager er for kort tid. Generelt mener vi det bør stilles krav til lagring av øvrige data. Slik det nå er foreslått åpnes det for nye løsninger med tanke på sentraler. Det stilles krav til taksameter (5.13) i kjøretøyene. For kontrollmyndighetene vil det være viktig at det uavhengig av løsninger, stilles krav til at data som blant annet kan avdekke både skatte- og eventuelle trygdefusk, lagres på en slik måte at kontrollmyndigheten kan ha og får tilgang til disse også i framtiden. Det har vist seg at dagens løsning med at taksameter åpnes med sjåførkort ved bruk av sjåførkort knyttet til sentral, er blitt manipulert ved at sjåfører har benyttet annen sjåfører sitt kort. Slik manipulering er vanskelig å avdekke i ettertid, og kan i utgangspunktet kun avdekkes i forbindelse med kontroll langs vei og fordrer at kontrollmyndigheten får nødvendig tilgang til nødvendige data.

OPD er kjent med at konkurransen i vårt distrikt har medført at flere sjåfører tilbringer lenger tid i bilen enn tidligere for å oppnå ønsket inntjening. Drosjesjåfører er underlagt vanlige arbeidstidsbestemmelser. I motsetning til kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg som er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelser, er det ikke lovpålagt registrering av den tid sjåfører oppholder seg i drosjen. Det er derfor svært vanskelig å følge opp kontroll knyttet til arbeidstidsbestemmelsene.

Sverige var tidlig ute med følge opp drosjesjåførers arbeidsdag med såkalt kjørebok. Dagens teknologi tilsier at det burde finnes langt bedre løsninger enn kjørebok, for å kunne registrere drosjesjåførers arbeidsdag opp i mot kontroll knyttet til arbeidstidsbestemmelsene. OPD ber departementet se på løsninger knyttet til denne type kontroll. Vi mener slik kontroll og oppfølging er svært viktig. Dagens forskning viser at trøtte sjåfører kan sidestilles med ruspåvirkede førere. De utgjør således fare både for seg selv, passasjerer og medtrafikanter.

5.10 Tidsbegrensede drosjeløyver

OPD ser ingen utfordringer ved at drosjeløyver tidsbegrenses og sidestilles med øvrige løyvekategorier. Vi deler departementet sitt syn om at en slik endring vil gi løyvemyndigheten bedre oversikt over hvem som driver aktivt. Ved innføring av et løyvedistrikt, tilsier dette behov for at hele næringen vil måtte skifte ut sine løyver. Av pkt. 5.21 framkommer det at løyver som er utstedt før regelverket trer i kraft, skal gjelde i 10 år fra ikrafttredelsesdato. For å unngå et ekstremt arbeidspress hvert 10. år, antar vi at løyvemyndigheten hadde vært tjent med en mer styrt utskifting. Med ett løyvedistrikt vil det også være behov for nye løyvenummer. Slik vi leser

det, synes det som om løyvehavere beholder gammelt løyvenummer inntil nytt løyve utstedes. Vi hadde sett at denne problemstillingen hadde vært beskrevet bedre,

5.12 Kjøreseddel

5.12.2 Kjentmannsprøve

OPD deler departementet sitt syn om at den gamle kartboken er gått ut på dato med tanke på dagens utvikling av tekniske løsninger. Slik vi ser det, er det likevel en utfordring at dagens GPS spesielt i rushtider, ikke nødvendigvis vil velge raskeste løsning, samt at disse ikke har fått med seg midlertidige stengninger. Disse problemstillingene fordrer en viss kunnskap hos sjåfør med tanke på alternative ruter og hvordan man skal ta seg fram.

Til nå har det i de større byene vært den lokale taxinæringen som har fastsatt innholdet i kurs knyttet til kravet om kjentmannsprøve. Ved flere hendelser, deriblant alvorlige som trafikkulykker, brann osv., er det politiet som foretar midlertidige stengninger. Selv med dagens krav til kjentmannsprøve og mulighet til bruk av tekniske løsninger, er vi overrasket over hvor stor del av denne bransjen som sliter med å finne alternative løsninger, og som belaster politiet som står i sperring med spørsmål om alternative løsninger for veivalg. Vi er derfor av den oppfatning at dagens ordning med kjentmannsprøve ikke fungerer optimalt.

Etter vår kjennskap fungerer ordninger med kjentmannsprøve godt i byer som London, men at det er tidkrevende å få slik kunnskap opp på et rett nivå. OPD er usikker på valg av løsning, men mener at det på en eller annen måte må kunne stilles krav til at drosjesjåfører ved midlertidige stengninger på eget initiativ, er i stand til å finne gode alternative løsninger samt kjenne trafikkbildet i aktuelt område såpass godt at man foretar veivalg som er til det beste med tanke på å få kunden raskt fram.

5.12.3 Krav til fagkompetanse for drosjesjåfør mv

OPD stiller seg positiv til at det blir stilt krav til fagkompetanse for drosjesjåfører. Vi ser at dette vil trygge frakt av sårbare passasjerer spesielt, og styrke sikkerheten for alle passasjerer generelt. Vår erfaring tilsier at det under et slikt kurs burde inntas en omerindring og utdyping av spesielt relevante trafikkregler som for eksempel Trafikkreglene § 17. Vi støtter kravet om en eksamen på norsk noe som vi mener vil bidra til å sikre at man har sjåfører med gode nok norskkunnskaper.

Sett i lys av EØS-regler og yrkeskvalifikasjonsloven og eventuell godkjenning og oppfølging av tilsvarende utdanning fra utlandet, finner vi det naturlig at slik eksamen avlegges hos SVV. I tillegg besitter SVV allerede kompetanse på gjennomføring av eksamener på tilgrensede fagområder.

Slik vi leser det vil ikke et slikt kurs være en erstatning for tilleggskravet YSK for de tunge førerkortklassene knyttet til turvogn og rutevogn klasse D1 og D. Siden det foreslås at slik kompetanse skal være et krav for utstedelse av kjøreseddel, mener vi at dette kravet bør være gjeldende for alle som ønsker å erverve kjøreseddel, og ikke bare drosje, selv om vi ser at noen temaer kan bli overlappende med YSK-utdannelsen for de tunge klassene.

I pkt. 5.14.1 foreslås det krav til at kjøreseddel til drosjevirkosomhet skal være synlig for passasjer inne i kjøretøyet. Vi ser at et slikt krav kan styrke passasjer sin sikkerhet ved at passasjer forvisser seg om at sjåføren faktisk har kjøreseddel. På denne måten vil passasjer få en bekreftelse på at sjåføren er vandelsjekket av politiet. Skal et slikt krav ha noen som helst form for hensikt, må det stilles strengere krav til utforming av kjøreseddel, og det må stilles krav til at det inntas krav til bilde, En større dokumentfalsk sak som OPD bidro til å avsløre i 2015, avdekket et betydelig omløp av falske kjøresedler. OPD har også savnet et sentralt landsomfattende register for å søke opp om person innehar kjøreseddel samt avdekke om kjøreseddel er gyldig.

Vi er kjent med at POD/PIT har hatt et prøveprosjekt i Øst politidistrikt hvor kjøreseddel er gjort elektronisk og kun tilgjengelig gjennom et søkbart elektronisk register. OPD er usikker på status på dette prøveprosjektet, men er av den oppfatning at utstedelse av et kontrolldokument er det mest hensiktsmessige knyttet til kontrollvirksomhet langs vei. Med kravet nå til synbarhet for passasjer i drosje, vil det uansett være behov for et kontrolldokument.

Da det nå foreslås at SVV skal utstede kompetansebevis for bestått eksamen i fagkompetanse hos dem, ser vi det som fordelaktig at utstedelse av kjøreseddel overføres til SVV. SVV har i dag lang erfaring med utstedelse av førerkort og sjåførkort med bilde av høy kvalitet med gode sikkerhetsdetaljer. Politiet kvalitetssikrer også i dag tilstrekkelig vandel for å inneha førerkort som SVV utsteder. OPD mener derfor at det burde være naturlig å ha tilsvarende løsning for vandelsjekk knyttet til kjøreseddel.

OPD ser det også som viktig at kontroll av kjøreseddel skal kunne gjøres ved søk i register som både kontrollstatene politi og Statens vegvesen har tilgang til. Vi mener derfor at kontroll av kjøreseddel bør gjøres tilgjengelig i nye "Autosys" førerkort. Det er en vesentlig forskjell på det å ikke ha kjøreseddel og det å ikke ha med seg gyldig kjøreseddel. OPD ber derfor departementet se på muligheten for å legge det med ikke å ha med seg gyldig kjøreseddel under ordningen med gebyr slik man har for førerkort. Det å løse slik mangel ved bruk av gebyr vil være ressursbesparende for kontrollmyndighetene,

5.12.4 Tilbakekall av kjøreseddel

OPD støtter endringen som vil gjøre rett til tilbakekall av kjøreseddel knyttet til helsekrav tydeligere.

5.12.5 Krav om førerkort klasse B i minst to år før utstedelse av kjøreseddel

OPD støtter et slikt forslag, men mener at ordlyden uavbrutt bør inntas. Ordlyden vil da samsvare med den ordlyden man har brukt i blant annet Vegtrafikkloven § 23 hvor man også har stilt krav til sammenhengende erfaring.

5.13 Taksameter Vi har drøftet dette behovet under pkt. 5.9

5.14 Krav om merking av kjøretøy

OPD støtter kravet til merking. Vi mener at et slikt krav vil gjøre det lettere å avdekke aktører som driver ulovlig virksomhet som såkalt pirattaxi, ikke minst når man nå fjerner selskapsvogn. OPD mener det bør stilles krav til at alle skal ha taklampe. Det vil bedre synlighet med tanke på kontroll. I tillegg vil dette gi publikum en bedre tjeneste ved å synliggjøre ledig kapasitet ved at taklampen indikerer om drosjen er ledig eller ikke. Det vil også medvirke til at man unngår forsinkelser og uheldige trafikksituasjoner knyttet til publikums forsøk på å praie drosjer som allerede er opptatt.

5.15 Registrering av kjøretøy i motorvognregisteret

OPD støtter departementet sitt forslag om å videreføre ordningen om at alle kjøretøy som brukes i drosjevirkosomhet registreres i motorvognregisteret som drosje. Slik vi ser det er det viktig at merknader om refusjonsordning blir videreført i motorvognregisteret/vognkortet, dersom man ønsker at politiet skal bidra til kontroll knyttet til at vilkårene for denne ordningen blir overholdt. Slik OPD ser det, mener vi at man i Norge ville vært tjent med å ha egne kjennemerker for drosje som man blant annet har i Sverige. Vi mener at en slik løsning ville bedret kontroll av bruken av slike kjøretøy spesielt knyttet til avgiftsmessige fordeler.

5.16 Miljøkrav til drosjer

OPD stiller seg positiv til at det åpnes for å stille miljøkrav for drosjer. Vi deler departementet sitt syn om at eventuelle krav må legges til kommunegrensene, og at avgrensning til byområder og lignende vil kunne føre til klarheter.

Avhengig av miljøkrav som stilles, mener OPD at det er viktig at det stilles krav til at fylkeskommunene tilrettelegger i de enkelte kommuner for de miljøkrav man velger å stille. Som eksempel kan nevnes at dersom man stiller krav til elektriske kjøretøy, må det også tilrettelegges slik at bransjen har tilgang til tilstrekkelig med ladestasjoner med akseptabel kapasitet både med tanke på antall, kw og ladetid.

5.18 Drosjetilbud rettet mot allmennheten på offentlig plass OPD støtter foreslått endringen av yrkestransportloven § 4 ved å innta også digital plattform.»

Politidirektoratet vil samtidig informere om at det arbeides med utvikling av et nytt kjøreseddelsystem i Politiets IKT-tjenester (PIT). Foreløpig er saksbehandlertønsningen i pilotprosjekt i Øst politidistrikt, og vi planlegger nå utrulling av denne løsningen til flere distrikter. I tillegg arbeides det med å få inn eksisterende og nye kjøresedler i et nasjonalt kjøreseddelregister, og å utvikle en publikumsløsning som innebærer enklere søknadsprosedyre for de som ønsker kjøreseddel. Hvilke funksjoner vi får på plass er imidlertid fortsatt usikkert, og mer utfyllende informasjon vil derfor oversendes Samferdselsdepartementet i eget brev.

Politidirektoratet viser til slutt til telefonisk kontakt med Samferdselsdepartementets saksbehandler. Dersom ytterligere presiseringer av vårt høringsinnspill ønskes kan Politidirektoratets saksbehandler kontaktes.

Med hilsen

Sissel Hammer
for **Sissel Hammer**
Seksjonssjef

Heidi Toward
for **Heidi Toward**
Seniorrådgiver