



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Anette Hauge / 22073701

Vår referanse:
18/141486-4

Deres referanse:

Vår dato:
29.12.2018

Høringsinnspill om endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsprøvingen mv.

Statens vegvesen viser til høring 1. oktober 2018 fra Samferdselsdepartementet med forslag til endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsprøvingen mv.

1. Statens vegvesens innstilling til forslaget

Statens vegvesen er positive til forslaget om å endre drosjereguleringen for det formål å bidra til et bedre drosjemarked. Vi er også positive til å overta ansvaret for å utstede drosjeløyver.

2. Nærmere vurdering av forslagene

I det følgende vil vi gi kommentarer til enkelte av punktene i forslaget.

Punkt 5.3 Tiltak for å sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet

Vi er enige i at det er viktig å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet. Vi er imidlertid skeptisk til om 384 kommuner oppfyller kriteriene som gir rett til å vurdere eneretter. Slik vi har lest forslaget, er et av formålene med endringen å oppfylle kravene i uttalelsen fra ESA, å legge til rette for fri konkurranse og fri etablering. Samtidig er det et ønske at hele Norge skal bli ett løyveområdet. Utøvelsen av eneretter i alle disse kommunene vil, slik vi ser det, bli en betydelig uthuling av formålet med endringen. Vi presiserer at det i alle tilfelle bør gis veiledning til fylkeskommunene om hvordan vurderingen av om eneretten skal benyttes og prosessen med tildeling skal gjennomføres, slik at dette praktiseres likt i hele landet. Slik veiledning kan for eksempel gis i et rundskriv.

Vi er enige i at tre års kontraktvarighet på tildelte eneretter høres fornuftig ut. Eneretter er en avtale mellom rettighetshaver og fylkeskommunen. Det bør jevnlig vurderes om vilkårene for eneretten blir oppfylt, eller om avtalen må heves. For å sikre god oppfyllelse av eneretten, er det viktig at brukerne har kunnskap om hva eneretten er og hvilket tilbud de

kan kreve. Brukerne må også gis en enkel måte å gi tilbakemelding om mislighold samt mulighet til å klage på tilbudet. En løsning på dette er å gi god og utfyllende informasjon om eneretter og drosjetilbudet på fylkeskommunens nettsider, samt å legge ut et enkelt digitalt skjema hvor brukerne gi tilbakemelding til fylkeskommunen.

Punkt 5.6 Krav om løyve og objektive krav til løyve

Vi har ingen kommentarer til etableringskravet annet enn at vi støtter forslaget fra departementet. Kravet til kompetanse kommenterer vi under punkt 5.12 om kjøreseddel.

Om vandelskravet:

Erfaringer fra Sverige viser at enklere tilgang til løyver for drosje samtidig som driveplikten har blitt tatt bort, har ført til en høy rotasjon på drosjeyrket. Det er mange som har drosje som en bijobb og det er flere innflyttere som har drosjeyrket som første jobb i landet. Dette har i Sverige ført til en dårlig kultur blant drosjeførere, og gitt drosjeyrket et dårlig rykte. Samtidig er en drosjefører tett på kundene. Ved at staten gir et løyve, gir vi passasjerene en trygghet i å vite at vi har gjort en vurdering av personen som kjører og godkjent denne. Da er det viktig at denne godkjenningen er riktig og oppdatert. I Sverige har de sikret dette ved å ha vandelskontroll for drosjeførere én gang i uken, og oftere i de tilfeller der det har vært en hendelse.

Ved forslaget om å ta bort driveplikten og behovsprøving, ser vi også et behov for en tettere oppfølging av førers vandel, med jevnlige vandelsjekker. Som en oppfølging av dette, bør det være kort vei til å tilbakekalle løyve ved brudd på vandelskravet. I Sverige har de blant annet midlertidig tilbakekalt på bakgrunn av mistanke om barnepornografi.

Om økonomikravet:

Vi er enig i de nye forslagene. I Sverige ilegges konkursskarantene på 3–5 år sammen med vedtak om tilbakekall av løyver grunnet konkurs. Dermed får foretaket, daglig leder og evt. andre personer som styreleder, ikke drive slik virksomhet i karantenetiden. I Norge finnes ingen slik karantene. Dette medfører at et foretak som går konkurs, eller ikke får godkjent vandel, med enkle grep kan opprette et nytt foretak, eller anvende et annet eksisterende foretak med annet organisasjonsnummer til å søke om løyver. Det «nye» foretaket vil da oppfylle alle vilkår, til tross for at foretaket i praksis er det samme. Etter vårt syn er det dermed ingen reelle konsekvenser for foretak som går konkurs eller taper sin gode vandel, for å drive videre.

Om kravet til faglig kompetanse:

Departementet skriver i høringsnotatet at det gjeldende fagkompetansekravet for løyvehavere er for krevende for små foretak, mens store foretak har kompetanse lagt utover det som følger av utdanningskravene. Deres konklusjon er derfor at fagkompetansekravet til transportleder eller daglig leder ikke er relevant og derfor bør tas bort. Statens vegvesen mener at kravet til faglig kompetanse bør gjelde også for disse, særlig i foretak der det er ansatte.

Vår erfaring med markedet er at selv store foretak ikke nødvendigvis har slik kompetanse som er ønsket, dette gjelder særlig foretak som har innleide transportledere. Hvis Samferdselsdepartementet mener at fagkompetansekravet ikke treffer verken små eller store foretak, mener vi at innholdet i eksamen må endres, heller enn at kravet tas bort. I foretak der løyvehaver kjører selv, uten ansatte, kan det være tilstrekkelig med sjåføreksamen.

Punkt 5.10 Tidsbegrensede drosjeløyver

Vi støtter departementets forslag om at drosjeløyver utstedes med en varighet på ti år. Vi ser det som en fordel at drosjeløyver har samme varighet som de øvrige løyvekategoriene i yrkestransportloven.

Punkt 5.11 Daglig leder/transportleder og organisering av virksomheten

I høringsnotatet er det generelt et ønske om å gjøre drosjeregulverket likere regelverket for gods- og turvogner. For gods- og turvogner kan man ikke velge om det er daglig leder eller transportleder som skal oppfylle vandelskravet. Vi ser heller ingen gode grunner for hvorfor denne valgfriheten skal gjelde for drosjeløyver.

I høringen sies det at antall løyver må være i overensstemmelse med det antall kjøretøy løyvehaver har disposisjonsrett over. Vi kjenner ikke til at fylkeskommunene eller Samferdselsdepartementet i dag har et register over disponible drosjer. I arbeidet med risikoklassifiseringssystemet, ble det vurdert om motorvognregisteret ga god nok informasjon om kjøretøy knyttet til foretak. I denne høringen konkluderer Vegdirektoratet med at registeret kun informerte om eierforhold, og ikke disposisjonsrett ved leie eller leasing. Vi vil anta at samme vurdering og konklusjon vil bli gjort på disposisjonsretten til drosjer.

For å kunne utstede et riktig antall løyver til et firma må vi derfor ha mer kunnskap enn det som kommer frem i motorvognregisteret. Hvis vi skal opprette et register over hvilke drosjer et foretak disponerer, må vi på lik linje som i risikoklassifiseringssystemet, opprette en hjemmel som sier at foretakene må opplyse om kjøretøy de disponerer. En løsning er at det i yrkestransportforskriften lages en hjemmel som gir drosjevirksomheter en plikt til å opplyse om hvilke kjøretøy de disponerer. For risikoklassifiseringssystemet er dette foreslått som en selvbetjeningsløsning i Din side. Det må også opprettes en hjemmel for gebyr hvis denneplikten ikke blir fulgt.

Det blir i høringen sagt at drosjer skal ha løyvenummeret på siden av bilen. Vi ber om en forklaring på hvordan dette skal løses, og om det i det hele tatt er lovlig å benytte erstatningsbil hvis den opprinnelige drosjen må på verksted ol. Vi foreslår også at løyvenummeret kan bestilles hos løyvemyndigheten, slik at nummereringen følger lik standard som er lett gjenkjennbar for kunder og kontrollører.

Definisjon av transportleder

I anledning av denne store endringen i yrkestransportregelverket ber Statens vegvesen departementet presisere definisjonen av transportleder. Vi foreslår tilføyning av egen definisjon av transportleder i yrkestransportforskriften § 1. Ettersom drosjeregulverket er et

nasjonalt regelverk er det viktig at regelverket er lett tilgjengelig for søker/bruker på norsk. Det er etter vårt syn ikke tilstrekkelig med kun en henvisning til definisjonen i forordningen som man finner på offisielle oversettelser på dansk, engelsk eller andre EU-land sine språk og ikke norsk.

Praksis med transportleder for gods og turvogn har vist seg å være utfordrende med hensyn til hvorvidt transportleder rent faktisk er tilknyttet foretaket (i motsetning til pro forma). Statens vegvesen har stilt krav om at transportleder skal fremgå i arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret ved ansettelse for «ansatt» transportleder, jf. 1071/2009 artikkel 4 nr. 1 bokstav b. For «innleid» transportleder, jf. 1071/2009 art 4 nr. 2 flg., ved arbeidsavtale, har det vært vanskelig å fremme noen minimumskrav som lar seg kontrollere, særlig vedrørende ansettelsesprosent og minimumskrav til lønn. Ved en definisjon av transportleder i yrkestransportforskriften, med minimumskrav til ansettelsesprosent og lønn, kan Nasjonal transportløyve kontrollere transportlederens tilknytning til foretaket rent faktisk, og derav få ned antallet pro forma transportledere.

Forslag: Ansatt transportleder kan ikke leies ut

Videre ser Statens vegvesen behovet for å fastsette begrensningen som følger av forordning 1071/2009 art 4 nr. 3; «at en transportleder som utpekes i samsvar med nr. 1 ikke i tillegg kan utpekes i samsvar med nr. 2». Nr. 1 omhandler ansatt som transportleder, nr. 2 omhandler innleid transportleder. Dette vil hindre at foretak «låner» en transportleder hos nabovirksomheten i forbindelse med eksempelvis søknad om løyve, og at foretaket rent faktisk blir stående uten reell leder som oppfyller forordningens krav til faglig kvalifikasjon og vandel.

Punkt 5.12 Kjøreseddel

Punkt 5.12.1

Departementet skriver at det bør innføres «noe slikt som» kunnskapskrav, språkkrav eller lignende, og vil stille krav om fagkompetanse for drosjesjåfører for å få kjøreseddel. Dette betyr at kjøreseddel for drosje, vil være dokumentasjon på helse, vandel og kunnskap, mens for turvogn er kjøreseddel avgrenset til helse og vandel. Statens vegvesen må utstede dokumentasjon på bestått eksamen som kandidaten skal ha med seg, sammen med helseattest til politiet for å få utstedt kjøreseddel.

Vegdirektoratet merker seg at det tenkes utstedt et fysisk bevis etter at sjåføreksamen er bestått. Et fysisk bevis krever at det sikres mot forfalskning, og utstedelsen vil tilføre Statens vegvesen en ny oppgave. Ettersom et slikt bevis utelukkende skal benyttes som en bekreftelse overfor politiet i forbindelse med utstedelsen av kjøreseddel, har beviset ingen verdi ut over dette. Statens vegvesens teoriprøvesystem er digitalt og er tilrettelagt for å kunne overføre opplysninger om bestått eksamen digitalt til andre etater, uten å gå veien om et fysisk bevis. En digital overføring er en sikrere overføringsmåte enn fysisk bevis og benyttes allerede i dag i forbindelse med prøver Statens vegvesen avholder for Luftfartsverket. En slik digital løsning vil også tilfredsstille føringene i Digitaliseringsrundskrivet og spare den enkelte sjåfør for et gebyr på kr. 290,-.

Etter samtaler med flere av dagens løyvemyndigheter for drosjer, fylkeskommunene, går det frem at de sjelden eller aldri mottar melding fra politiet om kjøresedler som er inndratt. Sivilombudsmannens uttalelse i SOM-2017-696 viser at vandelskravet etter yrkestransportforskriften ikke omhandler overtredelser som vold, overgrep, trusler og lignende, da dette skal vurderes i anledning kjøreseddel. På bakgrunn av fylkeskommunenes uttalelser om historikken, ser vi grunner for at Statens vegvesen også bør være den som utsteder og tilbakekaller kjøreseddel. Fylkeskommunene har videre uttalt at det ikke eksisterer et nasjonalt kjøreseddelregister som medfører at en sjåfør som får inndratt kjøreseddel i et politidistrikt, kan søke om kjøreseddel i et annet. Når løyvemyndigheten nå blir nasjonal, er det samtidig naturlig at utstedelse av kjøreseddel blir nasjonal, slik at løyvemyndigheten til enhver tid er underrettet om kjøreseddel. Vi bemerker at i Sverige er oppgaven med å utstede kjøreseddel lagt til Transportstyrelsen.

Punkt 5.12.2

Vi er enige i at kjentmannsprøven er utdatert. Det vil også være vanskelig å gjennomføre en kjentmannsprøve når hele landet blir et løyvedistrikt. Vi ser det likevel som en risiko at drosjeførere skal være avhengig av et navigasjonssystem, en innretning som krever at sjåføren ofte tar blikket bort fra veien. Vi ønsker å informere om viktigheten av å holde blikket på veien og viser til [Statens vegvesens oppmerksomhetskampanje](#). Det informeres her om farene ved uoppmerksomhet og at blikket bort fra veien er det som gir aller størst risiko for en alvorlig ulykke. Vi oppfordrer derfor drosjefirmaer til å lage gode rutiner for hvordan navigasjonssystemet skal benyttes, særlig at adressen skal skrives inn før turen starter.

Punkt 5.12.3

Det innføres kompetansekrav/kunnskapskrav for alle som ønsker å bli drosjesjåfører. Dette ser vi som positivt. I og med at Statens vegvesen får ansvaret for denne eksamenen, vil vi tro det medfølger ansvar for å kunne utvikle kunnskapskravene som eksamen skal teste, på lik linje med prosessen rundt etablering av eksamensoppgaver for gods- og turvognløyver. Kompetansekravet som foreslås vil alene ikke høyne statusen til bransjen, noe vi mener kan gå utover trafiksikkerheten. Det bør i denne omgang sees til [nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 – 2021, tiltak nr. 100](#) der Statens vegvesen i samarbeid med Norges Taxiforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, vil utarbeide et opplegg for yrkesmessig kompetanseheving for drosjesjåførene. Derfor mener vi det kan vurderes tilsvarende etterutdanning/regodkjenning for drosjesjåfører, som det er for andre yrkessjåfører.

Vi mener det er positivt at det er forslag om at føreren har en viss fagkunnskap, blant annet til å kunne tilby passasjerer med særlig behov nødvendig hjelp og å ta ansvar for sårbare passasjergrupper som passasjerer med nedsatt funksjonsevne, barn og eldre. Det kreves at føreren skal kunne håndtere en ulykkessituasjon eller annen krise, og ha kunnskap om sikkerhet, førstehjelp og servicearbeid for sårbare grupper. Fagkompetansekravet skal ivareta samfunnsmessige hensyn, slik som beskyttelse av forbrukere, tjenestemottakere, transport- og trafiksikkerhet og optimal bruk av kjøretøy.

Eksamen skal også lede til at drosjesjåførene har tilstrekkelig norskkompetanse. Dette betyr at eksamen må foregå på norsk, med adgang til alternative måter å avlegge eksamen på, for eksempel tilrettelegging ved muntlig eksamen, eller kombinasjon muntlig/skriftlig eksamen. Bruk av tolk vil ikke være aktuelt.

Departementet skriver i sitt høringsnotat at «*innføring av et fagkompetansekrav for førere [er] nødvendig for å ivareta samfunnsmessige hensyn slik som beskyttelse av forbrukere, tjenestemottakere og transportsikkerhet*». Statens vegvesen mener alle forbrukere og tjenestemottakere av drosjetjenester har behov og rett på samme beskyttelse. Vi mener derfor at kravet om fagkompetanse må stilles til sjåfører som i praksis *driver drosjevirkksomhet*, uavhengig om disse kjører en motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til fører sete, eller over.

Vi er kjent med at andre land stiller strengere krav til sjåførene enn det som er foreslått i høringsnotatet. I Sverige er det blant annet alderskrav, førerkortkrav, yrkeskompetansekrav, krav til tre teoretiske prøver, en kjøreprøve, medisinske krav, og strenge vandelskrav som vurderes fem år tilbake i tid. EØS-retten krever at drosjesjåfører fra andre EØS-land skal kunne utøve yrket på lik linje i Norge. Det vil derfor være hensiktsmessig å ha likere krav til sjåførene. Vi har forståelse for at dette krever en utredning av andre lands fagkompetansekrav for drosjesjåfører. Vi ser samtidig at vi skal opprette en godkjenningsmyndighet som skal vurdere yrkeskvalifikasjonene førere har fra andre EØS-stater. Arbeidet med å vurdere andre lands fagkompetansekrav for drosjeførere må derfor uansett gjennomføres. Vi mener at utredningen derfor bør gjøres allerede nå, slik at vi kan innføre likere krav som resten av EU.

Vi ber om en avklaring av om godkjenningsmyndigheten skal legges til løyvemyndigheten som i forslaget er Statens vegvesen.

Punkt 5.13 Taksameter

På samme måte som det bør stilles krav om sjåførkompetanse for sjåfører som *tilbyr drosjetjenester*, bør det også være krav om taksameter for kjøretøy som *benyttes til drosjetransport*. Kravet om taksameter bør være uavhengig av hva slags materiell som blir benyttet til kjøringen. Formålet med et taksameterkrav vil være det samme uavhengig av om man benytter en drosje, maxitaxi eller turbuss. Med de nye teknologiske løsningene som er på trappene, mener vi et taksameterkrav ikke vil være et urimelig krav å stille til en virksomhet som tilbyr drosjetransport.

Punkt 5.14 Krav om merking av kjøretøy

Det er allerede i dag dårlig fremkommelighet på noen kollektivfelt. Ved bortfall av behovsprøving og driveplikten er det rimelig at antallet drosjeløyver vil øke. Trengsel i kollektivfeltene vil være svært uheldig for kollektivtransportens fremkommelighet. Vi mener derfor at det allerede nå bør stilles krav om passasjer eller noen form for dokumentasjon av arbeidstid for drosjer som skal benytte kollektivfeltet.

Det er ikke i høringsnotatet nevnt andre «goder» drosjene har, for eksempel egne parkeringsplasser i sentrum. Vi er usikre på om det kun skal være drosjer med godkjent taklykt som skal ha tilgang til disse. Det jobbes i dag med et «bilfritt byliv» og stenging av gater i Oslo sentrum. Statens vegvesen kjenner ikke til om det i slike områder likevel skal være lovlig å kjøre med drosjer. Vi ønsker å påpeke at bortfall av behovsprøving og driveplikt, kan føre til at utfordringene med å skaffe seg drosjeløyve er mindre enn godene som følger med. På denne måten kan man skaffe seg adgang til kollektivfelt og andre områder som vanlige privatbiler ikke har adgang til, uten at man egentlig gir et drosjetilbud.

Det står i høringsnotatet at Vegdirektoratet skal godkjenne taklykter som løyvehaver ønsker å bruke. Med dette forstår vi at Vegdirektoratet skal ha en godkjenningsordning hvor løyvehaver må søke til oss. Hvis dette er riktig, vil dette medføre tid og ressurser til å behandle søknader om godkjenning av taklykt. En alternativ løsning som Vegdirektoratet anbefaler er at Statens vegvesen på forhånd har godkjent 4–5 taklykter som løyvehaver kan velge mellom. Løyvemyndigheten kan da eventuelt sende ut dette sammen med løyvedokumentet.

Punkt 5.19 Fastsetting av øvre grense for lovbrotsgebyr i yrkestransportloven § 40a

Forvaltningsloven § 44 annet ledd første punktum oppstiller to måter for individuell utmåling av overtredelsesgebyr. Enten kan en øvre ramme fastsettes i lov, eller i medhold av lov. Statens vegvesen anbefaler ikke at en slik øvre ramme fastsettes i lov, men i forskrift. Det vil kreve mer å endre slike rammer i lov enn i forskrift. For andre gebyrer på vegtrafikkområdet er også øvre ramme fastsatt i forskrift.

Statens vegvesen ser et stort behov for å kunne ilegge overtredelsesgebyr for mindre alvorlige brudd på løyveområdet. Dette vil medføre bedre kontroll av bransjen samtidig som mulighet til å gi gebyr vil være arbeidsbesparende for Statens vegvesen, politiet og påtalemakten. I dag ilegger Statens vegvesen ikke lovbrotsgebyr for brudd på § 40a ved kontroll langs vei, ettersom det ikke foreligger nærmere regler for fastsetting og gjennomføring av pålegg av lovbrotsgebyr, se punkt fire i bestemmelsen.

Samferdselsdepartementet foreslo i 2010 ny forskrift om gebyr for brudd på § 38, hvor de nærmere reglene om fastsettelse og gjennomføring av pålegg om overtredelsesgebyr ble gitt. Vi viser til behovet for slike detaljerte rammer som omtalt i Ot. prp. nr. 60 (2008–2009) og forslag til forskriften. Slik vi ser det inneholder ikke dagens § 40a tilstrekkelig hjemmel for å ilegge overtredelsesgebyr i praksis, jf. bestemmelsens punkt fire.

I lys av regelverksutvikling på andre områder bør det ved en senere anledning vurderes å tydeliggjøre bestemmelsen med tanke på hvem gebyret retter seg mot, i dette tilfellet foretaket.

Punkt 7.2 Forslag til endring i yrkestransportforskriften

§ 10 første og andre ledd skal lyde:

«[...] Hvis søkeren er et nyopprettet selskap må også den daglig lederen fylle kravet til økonomi i § 7 tredje ledd.»

I dag fremgår krav som omhandler gods og turvogn av § 10 første ledd. Krav som omhandler drosje mv, følger av annet ledd. På bakgrunn av at setningen om krav til økonomi for daglig leder kun fremgår av annet ledd, har Statens vegvesen ansett dette kravet kun å gjelde for drosje. Dette er videre styrket av regjeringens uttalelse i artikkelen «Løyver. Informasjon, vilkår og regelverk om løyver.» på regjeringen hjemmeside. «Det er selskapet som må oppfylle kravene til økonomi og etablering. For nyopprettede selskaper som innehar drosjeløyve, selskapsvognløyve eller løyve for transport for funksjonshemmede, må både daglig leder og selskapet oppfylle kravet til økonomi.»

Ved ny § 10, ber vi om en presisering på om kravet gjelder kun for drosje som i dag, eller om kravet også gjelder for søker om gods- og turvogn.

3. Andre merknader

Statens vegvesen presiserer viktigheten av at det ved endringen som nå gjøres, legges til rette for så mye selvbetjeningsløsninger som mulig. Det er viktig å få dette på plass fra start.

Vi ser at ikrafttredelse av endringene skal skje 6 måneder etter vedtak. Dette er kort frist for å innføre et nytt datasystem, overføring av registre og kompetanse fra fylkeskommunene, lage rutiner og maler for praktisering hos Statens vegvesen, lage læringsmål og eksamen, samt få på plass nødvendig personell. Oppgavene innebærer noen nye oppgaver, både faglig og administrativt som det ikke er planlagt ressurser for, samt et større press på trafikkstasjonene. Vi ber derfor om at Statens vegvesen blir holdt løpende orientert om prosessen i høringsoppsummering, med jevnlig statusoppdateringsmøter. Vi ber spesielt om å bli informert om punkter som har blitt avklart, slik at vi så snart som mulig kan gå i gang med å gjøre de endringene som kreves, før endringene trer i kraft.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Ingrid Lutnæs

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.