



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:

Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:

Cecilie Waterloo Lindheim /

99156238

Vår referanse:

21/198786-5

Deres referanse:

Vår dato:

07.12.2021

Høringsinnspill fra Statens vegvesen – forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje

Vi viser til forslag til regelverk for kontrollutrustning av drosje sendt fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet i felleskap 24. september 2021. Forslaget innebærer at alle drosjeløyyehavere skal bruke kontrollutrustning og åpner for to parallelle løsninger. Den ene løsningen er kontrollutrustning med en fastmontert enhet i kjøretøyet, som for eksempel et taksameter. Den andre løsningen er kontrollutrustning uten fastmontert enhet i kjøretøyet. I sistnevnte alternativ forutsettes det at kundene har en motsvarende applikasjon på sin digitale enhet.

Statens vegvesen stiller seg i utgangspunktet positiv til at det skal utvikles mer teknologinøytrale løsninger i tråd med dagens utvikling. Dette vil blant annet bidra til å senke etableringsbarrierene i næringen, samt legge til rette for å ta i bruk ny teknologi. Det er likevel en del spørsmål som reises i tilknytning til å etablere heldigitale løsninger, og hvordan de treffer befolkningen som en helhet. Det er flere forhold som peker i retning av at det vi være en utfordrende løsning for mange brukergrupper, og det bør vurderes hvordan utfordringene det gir kan kompenseres.

Vi vil i det følgende gi noen kommentarer til konsekvensene av innholdet i høringen, slik vi oppfatter at det spørres særlig om i høringsnotatet. Deretter følger mer tekniske kommentarer til det konkrete forskriftsutkastet, og forhold som vil ha særlig betydning for Statens vegvesen sitt ansvar innenfor dette området.

En heldigital løsning vil være avvisende for ikke-digitale, men også for andre.

Som nevnt i innledningen ser vi flere utfordringer for ulike brukergrupper vi mener bør utredes nærmere. Nedenfor belyses noen problemstillinger om krav til kvalitet i tilbudet, og krav som stilles til brukeren:

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Hvilke krav stilles til tilbudet og hvordan man har tenkt at kravene til kvalitet skal følges opp?

- *Hva er kvalitetskravene og hvordan følge opp at appen er lett å orientere seg i for blinde og svaksynte?* Det viser seg ofte at apper kan være formelt riktig satt opp iht. krav om universell utforming uten å gi god funksjonalitet. Dette er en gruppe som drosjetilbudet er spesielt viktig for.
- *Hva er kvalitetskravene til appen for at disse skal oppleves som inkluderende løsninger for alle grupper i samfunnet?* Det pågår flere EU-prosjekter som utvikler veiledning om dette (indimoproject.eu, dignity-project.eu).
- *Er det noen tanker om minstekrav til antall ikke-digitale løsninger per distrikt?* Det er sannsynlig at muligheten for å bestille per telefon forsvinner i distriktene, der det samtidig er en stor andel brukere som vil foretrekke telefon, som eldre, personer med lite utdanning, og personer som står utenfor arbeidslivet.
- *Hvordan kan passasjerer angi at det haster eller man har spesielle behov?* Hvordan får man angitt at man har behov for å få drosje raskt – ved akutt sykdom, skader, truende situasjoner, fødsel, etc.?
- *Hvordan vurderes forbrukervennligheten av tjenestene?* Vil det bli noen få landsdekkende apper, eller et utall ulike (lokale) apper? Til sammenligning er ett av ankepunktene mot hurtiglading i Norge at det er lite brukervennlig pga en jungel av ulike apper. Det gjør det vanskeligere og mer besværlig å benytte tilbudet.

Hvilke krav stiller løsningen til brukerne?

- *Vil appen forutsette gode ferdigheter i norsk eller engelsk?* Hvis det er tilfelle, vil dette gi et dårligere tilbud til flere brukergrupper.
- *En del av den ikke-digitale befolkningen er spesielt avhengig av drosjetilbud med tilpasset service.* De vil da ikke kunne nytte tilbudet. En undersøkelse i 2020 viser at 14 % av innbyggerne i Norge (600.000) er ikke-digitale¹. Dette er i stor grad eldre over 60 år og personer med lav utdanning, men også 5 % av sysselsatte og 5 % med høy utdanning er ikke-digitale. Dette indikerer at det er grupper som drosjetilbudet er spesielt viktig for, som faller utenfor et heldigitalt tilbud.

Behov for personlig kontakt og avklaring av om spesifikke transportbehov blir tilfredsstilt: Selv om andelen ikke-digitale er høy blant eldre, er det også mange som behersker bruken av apper. Det er likevel en høyere terskel å stadig ta i bruk nye løsninger. Eldre og skrøpelige eldre vil svært ofte foretrekke en kjent sjåfør², alternativt å kunne snakke med en person, eksempelvis via telefon, for å avklare og få bekreftet forhold ved reisen. Selv om det ikke er helt sammenlignbart, så kjenner vi fra tidligere undersøkelser til at eldre heller reiser lengre til en stasjon der de kan kjøpe billetter i skranken enn til en stasjon som ligger nærmere, men der man må benytte billettautomat. Mange med angst og andre med ulike funksjonsnedsettelse, har behov for å snakke med en person for å få avklart og bekreftet at turen kan bli gjennomført ut fra deres forutsetninger³. Disse turene vil i mange tilfeller ikke bli bestilt og gjennomført, uten denne bekreftelsen via kontakt med en person. Noen er avhengige av en bestemt sjåfør for å ta turen, utstyr eller spesielle forhold ved kjøretøyet osv., noe en app vanligvis ikke legger opp til. Andre vil ha god nytte av en app, spesielt om den varsler når drosjen er på vei, når den er framme ved påstigningssted, varsler at man snart er framme ved avstigningssted osv.

¹ <https://www.kompetansenorge.no/nyheter/600-000-nordmenn-er-ikke-digitale/>

² TØI-rapport 1043/2009. Transportløsninger for eldre i distriktene.

³ TØI-rapport 1615/2018. Universell utforming av transportsystemet for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne.

Differensiering gjennom merking

Det bør være tydelig forskjell i merking av drosjer som tar passasjerer uten forhåndsbestilling, sammenlignet med de som krever forhåndsbestilling. Taklys bør være forbeholdt drosjer som kan ta imot passasjerer som ikke har bestilt på forhånd, det mener vi vil være en løsning som trafikantene forstår. Det bør samtidig informeres godt.

Spesifikke kommentarer til det konkrete forelagte forskriftsutkastet

Det vises først til definisjonen av «drosjeløyve» i høringens punkt 5.3.2. For å skape en enhetlig praksis og ordlyd ser vi at det kan være hensiktsmessig med tilsvarende lik definisjon som i yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav f). Ordlyden i forskrift om kontrollutrustning er trolig mest i tråd med dagens talemåte. Vi vil også bemerke at forskriftsendringen medfører ingen endring av gjeldende rett om at det kun er kjøretøyer, hvor drosjeløyve er påkrevd, som har krav om kontrollutrustning, jfr. høringsnotatet om endringer i drosjereguleringen fra 2018 pkt. 3.5.4.

Det bemerkes videre at «(K)jøretøyregisteret» benyttes med både stor og liten «k» i forskriftsutkastet til endring i yrkestransportforskriften § 48 og til ny forskrift om kontrollutrustning i drosje § 7. Det bør vurderes om kravet til at kjøretøyet skal registreres som drosje også bør fremgå av forskrift om bruk av kjøretøy § 2-4.

Videre vises det til foreslåtte endringer i Forskrift om endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 48. Det bør presiseres om det er fremre eller bakre sidedør på drosjen hvor løyvenummeret skal plasseres og om det skal benyttes et annet ord enn «kontrastfarge» i forskriften.

Det nevnes heller ikke noe om hva som skal gjelde for erstatnings-/reservedrosje. Det bør vurderes om det skal settes inn en setning om at tilsvarende skal gjelde for disse.

Det henvises videre til forskriftsutkastet til endring i yrkestransportforskriften § 48c, ny forskrift om kontrollutrustning i drosje § 2 c), § 3 og § 10 hvor «yrkestransportloven» benyttes. Av hensyn til likhet bør dette endres til «yrkestransportlova».

Kommentarer til punkt 5.3.13 og 7.2.3

I tilknytning til disse punktene har vi hørt Kjøretøy registrering og Kjøretøy teknisk. Disse seksjonene har ingen øvrige bemerkninger til høringsnotatet annet enn det som er kommunisert mellom Kjøretøy registrering og Samferdselsdepartementet med referanse 21/37465-2.

Kommentarer til punkt 5.2.1

I høringsnotatets punkt 5.2.1 vises det til et eksempel på hvordan kontrollutrustning kan oppfylle kravene i digital kontrollutrustning. I utgangspunktet vil «Sjåførapplikasjonen», en applikasjon på sjåførens smarttelefon, nettbrett eller annen enhet, bidra til at vi får kontrollert dokumenter på en god måte. Gode kontrollmuligheter er særs viktig for å sikre en seriøs bransje og trygg transport for kundene.

Forutsetningen er at sjåførene har gode rutiner for at de faktisk tar med seg enheten som inneholder denne applikasjonen i drosjen når arbeidsdagen starter, og at det legges til rette for at også denne digitale enheten kan kontrolleres i kontrolløyemed. Statens vegvesen sin utekontroll har kun hjemmel til å kontrollere løyve, hvorvidt drosjen har taksameter (kontrollutrustning), samt øvrige punkter som fremgår av yrkestransportlova § 48. I forbindelse med brudd kan det illegges et bruksforbud og bruddet skal rapporteres til løyvemyndighet.

Øvrige bemerkninger

Til slutt er det hensiktsmessig med følgende presisering. Etter forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften), godkjenner Statens vegvesen og fører tilsyn med virksomheter og personer som utfører godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy. Hva som regnes som godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy, og som krever godkjenning av Statens vegvesen er nærmere definert i verkstedforskriften § 3.

Dersom den nye kontrollutrustningen ikke medfører større inngrep i kjøretøyet, vil det som utgangspunkt ikke bli ansett som godkjenningspliktig arbeid. Dette på lik linje med de tradisjonelle taksametrene, der det har vært forutsatt at det er enkle tilkoblinger gjennom strømforsyning til taksameteret. Dersom den nye kontrollutrustningen, herunder både GNSS-baserte taksametre og andre innretninger, viser seg å gripe mer inn i bilens elektroniske systemer eller krever montering/installering på annen måte, kan det være at det må defineres som godkjenningspliktig arbeid, jfr. verkstedforskriften § 3.

Referanser:

- <https://www.kompetansenorge.no/nyheter/600-000-nordmenn-er-ikke-digitale/>
- TØI-rapport 1615/2018. Universell utforming av transportsystemet for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne. (tilgjengelig personell og bedre informasjon er to av tiltakene som presenteres.)
- TØI-rapport 1043/2009. Transportløsninger for eldre i distriktene. (ønske om å ha en fast sjåfør, som man er trygg på og som yter den servicen

Med hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.