



POLITIET

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Politidirektoratet

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

20/89479 - 36

22.09.2020

Høringssvar - endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 10. juli 2020 om forslag til endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje. Høringsfristen er 2. oktober 2020.

Det foreslås endringer i flere forskrifter, for å legge til rette for at drosjenæringen kan ta i bruk andre teknologiske løsninger enn taksameter. Løsningene skal så langt som mulig ivareta de hensynene som taksameter gjør i dag. I tillegg må løsningen ivareta kravet om loggføring av drosjeturer som følge av ny § 9 tredje ledd i yrkestransportloven, som trer i kraft 1. november 2020.

Endringene i yrkestransportloven omfatter krav til at det for alle drosjeturer skal registreres geografisk posisjon med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS), og at slike data skal lagres i 60 dager. I høringsnotatet beskrives to ulike alternativ for rammeverk på området:

- 1) GNSS-funksjonaliteten er en del av en heldigital løsning, der GNSS-signalene hentes fra GNSS-funksjonaliteten på den mobile enheten kontrollutrustningen benyttes på eller fra andre digitale GNSS-tjenester.
- 2) Kontrollutrustningen utvikles slik at de GNSS-signalene som registreres og lagres blir hentet fra en GNSS-enhet fastmontert i kjøretøyet som benyttes til drosjevirkksomhet.

Departementet ber om innspill om det skal kreves at kjøretøyet kjørerute (GNSS-data) sikres med en GNSS-funksjon som er fysisk fastmontert i kjøretøyet eller ikke, samt om høringsinstansenes vurdering av fordeler og ulemper ved disse to alternativene.

Politidirektoratet har forelagt høringen for samtlige politidistrikt, Kripas, Økokrim og Politiets IKT-tjenester. Vi har mottatt uttalelse fra Oslo politidistrikt, som følger vedlagt.

Politidirektoratet

Post: Postboks 2090 Vika, 0125 Oslo
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Tlf: (+47) 23 36 41 00

Org. nr: 982531950
www.politiet.no

Politidirektoratets merknader

Politidirektoratet har merket seg at de foreslåtte løsningene forutsetter at politiet har et nasjonalt kjøreseddelregister. I høringsnotatets punkt 7 omtales forslagenes økonomiske og administrative konsekvenser, herunder for politiet. I høringsnotatet fremkommer følgende:

En «digital» kontrollutrustning forutsetter innlogging med sikker identifikasjon av sjåfør, korrekløyve, og at kjøretøy er registrert som drosje. Det legges til grunn at dette, sammen med krav om GNSS-sporing, legger til rette for at politiet har svært gode kontrollmuligheter sammenlignet med nullalternativet, for eksempel ved mistanke om at det har skjedd en straffbar handling i drosjen. I dag finnes det ikke et sentralt register med alle gyldige kjøresedler. Krav om at sjåfør identifiseres med gyldig kjøreseddel vil medføre behov for å utvikle og digitalisere et slikt kjøreseddelregister.

Politiet vil ved krav om fysisk fastmontert GNSS-enhet i kjøretøyet ha noe økt mulighet for å sikre opplysninger i forbindelse med reaktiv etterforskning.

Videre fremgår det i høringsnotatets punkt 6.6 at forskriftsendringene bør tre i kraft så fort som mulig etter at endringer i drosjeregulverket trer i kraft.

Etter Politidirektoratets vurdering vil foreslått løsning, der kjøreseddel kontrolleres direkte opp mot politiets register, redusere muligheten for bruk av falsk kjøreseddel og at person uten kjøreseddel kjører drosje. Den foreslåtte løsningen vil bidra til forebygging av uønskede hendelser ved at kun personer som har gått gjennom politiets strenge skikkethetsvurdering får kjøre drosje med passasjerer.

Politidirektoratet kan imidlertid ikke se at økonomiske konsekvenser for politiet er utredet i tilstrekkelig grad før det ble lagt til grunn at politiet skal utvikle et nasjonalt kjøreseddelregister. På nåværende tidspunkt vil vi følgelig ikke uttale oss om hvorvidt politiet kan levere dette eller når det i tilfelle kan leveres. Administrative og økonomiske konsekvenser for politiet, herunder kostnadene ved å utvikle et nasjonalt kjøreseddelregister med oppkoblingsmulighet mot foreslåtte kontrollutrustninger, må utredes dersom foreslått løsning anbefales etter høringsprosessen. Etter direktoratets syn kan det ved foreslåtte lov- og forskriftsendringer ikke forutsettes oppkobling mot nasjonalt kjøreseddelregister. Det bør vurderes alternative løsninger uten oppkobling mot kjøreseddelregister, slik at eventuell manglende utvikling av kjøreseddelregister ikke blir stoppende for den foreslåtte endringen i drosjenæringen.

Det følger av Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 37 a første ledd at fører av drosje under persontransport mot vederlag må ha kjøreseddel. Uavhengig av endringsforslaget her og hvorvidt det utvikles et nasjonalt kjøreseddelregister vil det fortsatt være et krav om kjøreseddel for å kjøre drosje, og politiet vil vurdere sjåførenes personlige egenskaper slik at kun egnede personer får slik tillatelse.

Politidirektoratet viser for øvrig til uttalelsen fra Oslo politidistrikt, der distriktet anbefaler å forskriftsfeste krav om fastmontert GNSS-enhet i biler som skal benyttes til drosjekjøring. Direktoratet er enig i at alternativ 2 er å anbefale, og tiltrer distriktets merknader.

Med hilsen

Bjørn Eirik Vandvik
Avdelingsdirektør

Sissel Hammer
Seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Vedlegg:

Høringsinnspill - endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje - Oslo politidistrikt

**Politidirektoratet**

Postboks 2090 Vika
0125 OSLO

Oslo politidistrikt

Deres referanse:
20/89479 - 10

Vår referanse:
20/89479 - 29

Dato:
06.09.2020

Høringssvar fra Oslo politidistrikt - kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje

Viser til Politidirektoratets brev til Oslo politidistrikt av 17.08.2020 hvor direktoratet ber om innspill til Samferdselsdepartementets forslag om endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje.

Forslagene skal samlet legge til rette for at drosjenæringen kan ta i bruk andre teknologiske løsninger enn taksameter. Løsningene skal så langt som mulig ivareta de hensynene som taksameter gjør i dag, samt ivareta kravet om loggføring av drosjeturer som følger av ny § 9 tredje ledd i yrkestransportloven, som trer i kraft 1. november 2020.

Bakgrunn

Endringene i yrkestransportloven omfatter krav til at det for alle drosjeturer skal registreres geografisk posisjon med satelittbasert kommunikasjonssystem (GNSS), og at slike data skal lagres i 60 dager. Loven åpner videre for at departementet kan fastsette nærmere regler om loggføring i forskrift.

Krav om loggføring av posisjonsdata for alle drosjeturer skal erstatte drosjesentralenes rolle med å holde oversikt over kjørte turer. Loggføringen skal bidra til å øke sikkerheten for passasjer og sjåfør underveis på drosjeturen, og bidra til muligheten for å oppklare uønskede hendelser i ettertid, både av hensyn til passasjer og sjåfør. GNSS-sporing muliggjør også henting av data om hvor drosjen har kjørt dersom en kunde ønsker å klage på en gjennomført drosjetur, for eksempel om sjåføren har kjørt en lengre rute enn nødvendig. Kunnskapen om at reisen blir sporet kan i seg selv virke forebyggende for kriminelle handlinger og uønskede hendelser, samt gi passasjerene og sjåførene en trygghet under reisen.

Departementet ønsker innspill på to ulike alternativer for rammeverk på området:

- 1) GNSS-funksjonaliteten er en del av en heldigital løsning, der GNSS-signalene hentes fra GNSS-funksjonaliteten på den mobile enheten kontrollutrustningen benyttes på eller fra andre digitale GNSS-tjenester.
- 2) Kontrollutrustningen utvikles slik at de GNSS-signalene som registreres og lagres blir hentet fra en GNSS-enhet fastmontert i kjøretøyet som benyttes til drosjekjøring.

Oslo politidistrikt

Alternativene for mulige løsninger

Alternativ 1 skisseres som en heldigital løsning (applikasjonsbasert digital kontrollutrustning). Dette vil bl.a. bestå av en sentral plattform, en kundeapplikasjon og en sjåførapplikasjon, samt et transaksjonsregister hvor det er tilgang for myndigheter og andre parter til å hente ut data. GNSS-data som drosjens posisjon registreres i den sentrale plattformen. Nøkkeldata om gjennomførte turer og sporingsdata lagres i transaksjonsregisteret. Posisjonsdata skal leveres til politiet på forespørsel.

Alternativ 2 skiller seg fra alternativ 1 ved at logging av posisjonsdata implementeres med en GNSS-enhet fysisk fastmontert i bilen. Hensikten med dette er å gi høyere sikkerhet for korrekte GNSS-data, for slik å øke sikkerheten for passasjer og sjåfør. Fastmontert GNSS-funksjon vil registrere all kjøring med kjøretøyet uavhengig om kontrollutrustningen er i bruk, og slik utgjøre en ekstra kontrollmulighet for skattemyndighetene med hensyn til korrekt skatteoppgjør. Det legges til grunn at det ikke må være lett å miste ellers slå av GNSS-sporingen. Den fastmonterte enheten må derfor inneholde en egen GNSS-mottager og sende dataene uavhengig av mobil enhet.

Departementet skisserer videre to ulike muligheter for å implementere alternativ 2: Enten bruk av eksisterende løsning for såkalt elektronisk kjørelog eller flåtestyringsverktøy, eller bruk av egen enhet i kjøretøyet med GNSS-mottager i kombinasjon med tilkobling til kjøretøyets OBD2-port. Sistnevnte alternativ antas å bli mer kostbart og dermed gi høyere barriere for etablering, men også å gi best mulighet for å utvikle en løsning som sikrer god datakvalitet. Løsningen vil kunne danne en barriere mot feil posisjonsdata og det vil være krevende å forfalske posisjonsdata ved bruk av denne løsningen, forutsatt at systemleverandøren har ivarett sikkerheten i programvaren på en god måte. Bruk av OBD2-port gjør det mulig å dokumentere med relativt god sikkerhet hvilket kjøretøy som er benyttet.

Oslo politidistrikts vurdering

Vi legger til grunn departementets vurderinger vist til over vedrørende konsekvensene av de ulike alternativene for kostnad kontra sikkerhet/pålitelighet.

Vi merker oss at departementet skriver (punkt 5.4, siste avsnitt):

"Dersom kontrollutrustningen er utformet slik at den sikrer at GNSS-signaler hentes fra en fysisk fastmontert enhet i bilen som ikke kan slås av, og kontrollutrustningen kun fungerer når den er i nærheten av denne enheten, vil det medføre økt sikkerhet mot at det brukes kjøretøy som ikke er registrert som drosje. En fastmontert GNSS-enhet vil også redusere risikoen for straffbare handlinger der selve drosjeturen er premisset for handlingen, samt øke politiets muligheter til å finne spor/bevis i etterkant, siden GNSS-posisjonen blir lagret uansett hvordan den mobile enheten med kontrollutrustningen blir behandlet. En fastmontert GNSS-enhet i bilen vil også kunne skaffe informasjon om bilens totalt kjørte strekning og strekning kjørt i drosjevirkksomhet, dersom det er aktuelt for f.eks. å avdekke skattesvindel."

Vi finner at hensynet til passasjerenes så vel som sjåførens sikkerhet samt til politiets mulighet til å oppklare straffbare handlinger og til offentlige myndigheters kontrollbehov må veie tyngre enn hensyn som eventuelt kan tale for å velge de rimeligere løsningene, slik som å sikre lave barrierer for etablering i drosjenæringen. Vi anbefaler derfor å forskriftsfeste krav om fastmontert GNSS-enhet i biler som skal benyttes til drosjekjøring (alternativ 2). Vi anbefaler videre krav om at dette implementeres gjennom egen enhet i kjøretøyet med GNSS-mottager i kombinasjon med tilkobling til kjøretøyets OBD2-port.

Departementet skriver (punkt 7.3, avsnitt "Politiet"):

"En «digital» kontrollutrustning forutsetter innlogging med sikker identifikasjon av sjåfør, korrekt løyve, og at kjøretøy er registrert som drosje. Det legges til grunn at dette, sammen med krav om GNSS-sporing, legger til rette for at politiet har svært gode kontrollmuligheter sammenlignet med nullalternativet, for eksempel ved mistanke om at det har skjedd en straffbar handling i drosjen. I dag finnes det ikke et sentralt register med alle gyldige kjøresedler. Krav om at sjåfør identifiseres med gyldig kjøreseddel vil medføre behov for å utvikle og digitalisere et slikt kjøreseddelregister."

Kravet om at sjåfører ved persontransport mot vederlag skal ha kjøreseddel fra politiet (jf. yrkestransportloven § 37a-j) ivaretar passasjerenes trygghet og sikkerhet ved at sjåføren må tilfredsstille krav til helse og vandel/skikkethet. Det kan derfor være ønskelig å knytte identifisering av sjåfør ved innlogging til gyldig kjøreseddel. Dette forutsetter som departementet skriver at det utvikles og digitaliseres et nasjonalt kjøreseddelregister.

Konklusjon

Vi anbefaler å forskriftsfeste krav om fastmontert GNSS-enhet i biler som skal benyttes til drosjekjøring (alternativ 2). Vi anbefaler videre krav om at dette implementeres gjennom egen enhet i kjøretøyet med GNSS-mottager i kombinasjon med tilkobling til kjøretøyets OBD2-port. Vi anbefaler at sjåføren ved innlogging til kontrollutrustning identifiseres gjennom gyldig kjøreseddel fra politiet.

Marius Gaarde

Kontorsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.