



Nærings og handelsdepartementet  
Postboks 8014 Dep

0030 OSLO

Deres ref: 200602696-53/LHW

Vår ref: 09/3321

Vår dato: 20.05.2009

## HØRING – FORSLAG TIL KRAV TIL TAKSAMETRE

Arbeids- og velferdsdirektoratet viser til departementets ekspedisjon av 03.03.2009.

1. I Høringsnotat om forslag til krav til taksametre datert 3. mars 2009 vises det innledningsvis til at dette høringsnotatet er en oppfølging av Justervesenets Utredning om krav til taksametre, revidert utgave, 25. januar 2008. Ettersom disse dokumentene må ses i sammenheng, tillater vi oss å knytte noen kommentarer også til utredningen om krav til taksametre.

Utredningen har i all hovedsak korrekt beskrevet de utfordringene som NAV har hatt i forbindelse med etterkontroll av trygdeytelser til taxisjåfører i Oslo og Akershus (utredningens pkt "6.4 Beregning av stønad og trygdemisbruk", s. 18-20). Forslag til løsning i utredningens pkt "11. Mulige tiltak fra andre myndigheter", underpunkt "11.4 Pålegg til drosjeeiere å innføre system for å sikre riktig registrering av hvem som til enhver tid kjører drosjen", konkluderer imidlertid med at tiltak som ivaretar kontrollenhetene i NAV sine interesser, faller utenom de krav som kan eller bør stilles til selve taksameteret.

Dette er en konklusjon vi ikke deler. En effektiv og pålitelig identifikasjon av den enkelte taxisjåfører kan best ivaretas nettopp ved å stille krav til taksameterets tekniske løsninger for oppstart og avslutning av sjåførens arbeidsskift. I dag trekker sjåføren et elektronisk påloggingskort (såkalt føreridentitetskort) gjennom taksameterets kortleser ved oppstart (og ved avslutning) av et arbeidsskift. Til tross for at kortet er personlig, har verken kort eller taksameter noen sikkerhetsskanker for å hindre uautorisert bruk av kortet av andre sjåfører enn kortets eier.

Påstanden om misbruk av føreridentitetskort har vært en stadig tilbakevendende innsigelse fra sjåfører både i forbindelse med behandling av sjåførens forvaltningssak i NAV, og i

saksbehandlingen i strafferettspleien; under politiavhør, og under partsavhør i hovedforhandling i straffesaker for rettsapparatet. Det kreves omfattende innsats og ressurser fra både NAV og politiet for å imøtegå denne innsigelsen, uten at dette garanterer suksess.

Ved å innføre en eller flere slike skranker, vil man med (tilnærmet) 100% grad av sikkerhet kunne fastslå at det er fullstendig samsvar mellom sjåføren og skiftet som er registrert ved bruk av sjåførens personlige føreridentitetskort, herunder arbeidsinnsats og omsetning. For eksempel vil dagens ordning for føreridentitetskort, kombinert med en fingeravtrykksleser, pålitelig og effektivt identifisere sjåføren og avverge senere diskusjoner om hvilken sjåfør som har arbeidet hvilket skift. Fingeravtrykkslesere er gjengs teknologi i vanlige bærbare datamaskiner i dag. Det må kunne legges til grunn at kostnaden for et slikt tiltak vil være rimelig både i nominelt kronebeløp, og sett i forhold til oppnådd gevinst i kontrollsammenheng.

2. Høringsnotat om forslag til krav til taksametre av 3. mars 2009, med "*Forslag til forskrift om krav til taksametre med tilleggsinnretninger*" omfatter en rekke krav til tekniske løsninger, men så vidt vi kan bedømme er ingen av disse rettet mot identifikasjon av sjåfør. Formodentlig har dette sammenheng med Justervesenets syn på hvorvidt identifisering av sjåfører kan løses ved krav til taksametre, jf utredningen fra 25. januar 2008.

Vi mener som nevnt foran at identifikasjon av sjåfører klart faller innenfor de krav som bør stilles til taksametre, i form av justering av eksisterende IT-systemer, og/eller innføring av nytt datautstyr (fingeravtrykksleser). Krav til sikker identifikasjon av den enkelte sjåfør vil være i tråd med Drosjereglement for Oslo og Akershus, godkjent av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Reglementet er hjemlet i Forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) av 26.03.2003, nr 401, forskriften § 5, første ledd, jf § 25. I drosjereglementets § 3, nr 5 og 7 stilles det krav overfor drosjeeieren om identifikasjon av den enkelte sjåfør. Reglementets § 3, nr. 5 siste setning sier følgende om bruk av føreridentitetskortet:

*"Legitimasjonskortet skal ha bilde og brukerkode mot sentralen (Siste ledd når slik ordning er innført.)"*

Legitimasjonskortet, eller føreridentitetskortet, har lenge hatt bilde av sjåføren, men brukerkode er pr. dags dato ikke innført. En personlig brukerkode vil representere en sikkerhetsskranke som nevnt foran, om enn ikke med samme sikkerhetsnivå som en fingeravtrykksleser, jf allment kjente problemstillinger fra misbruk av bankkort/betalingskort med firesifret brukerkode.

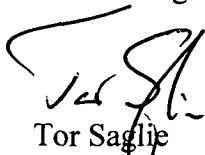
Krav til taksametre som medfører en sikker identifikasjon av sjåfør, vil muliggjøre gjennomføringen av nevnte bestemmelse i § 3 i Drosjereglement for Oslo og Akershus. Vi

antar at øvrige fylkeskommuner har utarbeidet lignende drosjereglement hvor identifikasjon av sjåfør har tilsvarende relevans som i Oslo og Akershus.

En sikker identifikasjon av sjåføren, samt sjåførens omsetning/inntekt og arbeidsinnsats, vil videre måtte sees i sammenheng med krav til taksametre som beskrevet i forslag til løsning i utredningens pkt "11. Mulige tiltak fra andre myndigheter", underpunkt "11.5 Krav om bruk av setesensor", "11.6 Registrering av betaling" og "11.7 Krav om elektronisk overføring av opplysninger om omsetning og aktivitet". I den utstrekning sjåføren og/eller drosjeeieren kan manipulere registreringen av kjøreoppdrag både i forhold til oppgjør for, og i forhold til faktisk utførelse av kjøreoppdragene, vil dette skape tvil om registreringens gyldighet og troverdighet som bevis for om inntekt og arbeidsinnsats er forenlig med inntektsavhengige ytelser fra folketrygden. Videre vil muligheten for slik manipulering legge til rette for mangelfull eller utelatt registrering av kjøreoppdrag (svart kjøring) som vil gi et galt bilde av sjåførens samlede inntekt og arbeidsinnsats. Dette kan få som konsekvens at behandlingen av krav, og kontroll med inntektsavhengige ytelser fra folketrygden, skjer på gale premisser.

Vi mener derfor at krav til taksametre som styrker påliteligheten av registrerte opplysninger om utførte kjøreoppdrag, sammen med forannevnte sikring av sjåførens identitet, er av avgjørende betydning for at NAV skal være i stand til å utbetale korrekte ytelser. Uten slike krav til fremtidens taksametre vil det være svært vanskelig å avverge de feilkilder som muliggjorde trygdejuksset i taxibransjen, som er avslørt av NAV siden 2005.

Med hilsen  
Arbeids- og velferdsdirektoratet



Tor Saglie  
Arbeidsdirektør

Kopi: Arbeids- og inkluderingsdepartementet, Postboks 8019 Dep, 0030 Oslo