



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref:	Deres dato:	Vår ref:	Vår saksbehandler:	Vår dato:
		2016/26066 - 107896/2020	Merete Jeanette Daae,71 28 02 49	21.08.2020

## **Høringsuttalelse - endring i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven - oppfølging av endring i yrkestransportloven og rammeverk for alternativ til taksameter**

Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK) viser til høringsnotat datert 12. juni 2020, hvor det bes om høringsinstansenes høringssvar.

I høringsnotatet vises det til at endringer i regelverket for drosjenæringen åpner for at det kan benyttes andre kontrollutrustninger enn taksameter.

Forslaget til endringer i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven kommer som følge av behovet for å føre tilsyn med de kontrollutrustningene som eventuelt kommer på markedet som følge av regelendringene. Videre at det kan fastsettes gebyr for tilsynet.

De samme hensynene gjelder også for endringer i skatteforvaltningsloven, jamfør også tidligere endringer i kravet til sentraltilknytning, eventuelle innføringer av andre kontrollutrustninger og forlengelse av kravet til tredjepartsrapportering.

MRFK er enig med departementet i at det er behov for å endre lovteksten i både yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven slik at begge er mer tilpasset endringen i yrkestransportloven.

Vi har likevel noen kommentarer til høringsnotatet.

### **Taksameter som etableringshinder**

I høringsnotatet er det gjennomgående vist til at taksameter er et etableringshinder ettersom disse anses som kostbare instrumenter. Det vises til at nye teknologiske løsninger kan være mer kostnadseffektive.

I høringsnotatet kommer det frem at Justervesenet opplyser at kostnadene ved leasing av taksameter anslagsvis er på kr. 33 000,- per år. I dag er det løyvehaverne som betaler en årlig avgift til Justervesenet for tilsyn av taksameter som tilsvarer kr. 2 350,- pluss eventuelt gebyr dersom det avdekkes feil.

Totale kostnader knyttet til bruk av taksameter per løyvehaver vil da si kr. 35 350,- per år. Dersom en ganger dette beløpet med antatt antall løyvehavere etter innføring av nytt regelverk (9000 løyvehavere på drosje) utgjør det totalt kostnader på kr. 320 mill. for hele drosjenæringen.

Dersom vi i motsatt fall legger til grunn erfaringer fra Justervesenets tilsyn som viser at ved bruk av de digitale løsningene som allerede eksisterer betaler sjåfører opp mot 30% av sin omsetning per tur til den som eier den digitale løsningen for å få tilgang til og bruke kontrollutrustningen.

I 2019 var total omsetning for drosjenæringen på kr. 8 437 mill (tall fra SSB). Av total omsetning utgjør 30% omtrent kr. 2 531 mill.

I tillegg vises det til i høringsnotatet at gebyr fra myndighetene er tenkt lagt til systemansvarlige for de digitale løsningene etter eventuelle nye lovendringer. Systemansvarlige kan igjen kreve kostnadene de har med gebyrene etter tilsyn fra løyvehaverne.

Kostnadene for næringen med å eventuelt skulle betale opptil 30% av sin omsetning til eiere av digitale løsninger kan fremstå som høye sett i forhold til kostnadene med å ha taksameter. Dette gitt tallene opplyst i høringsnotatene. Totale kostnader for næringen med taksameter er kr. 230 mill, som utgjør omtrent 2,7% av total omsetning for hele drosjenæringen i 2019.

I høringsnotatet antas det å være lavere etableringskostnader med å bruke digitale løsninger, og at det vil kunne gi seg utslag i lavere priser for de reisende. Imidlertid vil en løyvehaver som ønsker å kjøre selv kun trenge å kjøre inn en omsetning på litt over kr. 100 000,- dersom det skal lønne seg å knytte seg til en digital løsning hvor eier av løsningen tar 30% av omsetningen. Da vil beløpet være tilsvarende det det vil koste å lease et taksameter per år i gjennomsnitt, gitt tallene fra Justervesenet opplyst i høringsnotatet.

Slik MRFK vurderer det kan kanskje et taksameter, isolert sett, bli ansett som en barriere for nye løyvehavere siden det er et *krav* om at drosjen skal være utstyrt med et. Dersom en sammenligner de totale kostnadene mot hverandre, taksameter kontra 30% omsetning til eier av digitale løsninger, kan det imidlertid tyde på en bedre økonomisk løsning å foretrekke en kontrollutrusning som taksameter.

MRFK vil kommentere ovennevnte nærmere i høring om forskriftsendringene, men finner det verdt å nevne her da taksameter som etableringshinder legges frem flere steder som en grunn for behov for endringene som nå er på høring.

### **Forslag til lovendringer**

MRFK ser helt klart fordeler med ny teknologi, både i form av nye tjenester og muligheter til økt sikkerhet, med mål om å fremme videre seriøs drosjenæring. Videre legger MRFK også vekt på at regelverket ikke skal være til hinder for å etablere nye forretningsmodeller og tjenester som kundene etterspør.

Imidlertid ser vi at kostnadene med å knytte seg til digitale løsninger i dag kan være svært høye. Det er viktig at det blir lagt til rette for at næringen selv kan velge kontrollutrustning og at dagens ordning med taksameter vil fortsette å være et alternativ.

Uansett valg av kontrollutrustning er de foreslåtte endringene i regelverket som fremstår i høringsnotatet i tråd med endringene i yrkestransportlova som trer i kraft 1. november 2020.

Med hilsen

Jesper Wiig  
Seksjonsleder  
FRAM driftsseksjonen

Merete Jeanette Daae  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur*