

Mandat for arbeidsgruppe om alternativ til taksameter

1. Bakgrunn

1.1. Generelt

Endringene i drosjereguleringen, som trådte i kraft 1. november 2020, skal legge til rette for et mer velfungerende drosjemarked og bidra til et godt tilbud for de reisende. Det skal bli lettere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Det nye regelverket skal ivareta sikkerhet for de reisende, og bidra til en ryddig og seriøs drosjenæring

Fra 1. november 2020 gjelder krav om taksameter for alle drosjer¹. Kravet gjelder inntil videre.

For å senke etableringsbarrierene i drosjenæringen, og legge til rette for bruk av ny teknologi, har det imidlertid vært jobbet med å få på plass et regelverk som åpner for å ta i bruk alternativ til taksameter.

Samferdselsdepartementet har hjemmel i yrkestransportloven² til å fastsette krav til hvordan drosjer skal være utstyrt. Etter endringene er det presisert i yrkestransportloven at det blant annet kan stilles krav til taksameter *eller annen kontrollutrustning*. Dette åpner for bruk av alternativ til taksameter, men forutsetter at det blir stilt krav til de nye kontrollutrustningene.

1.2 Alternativ til taksameter

Arbeidsgruppen for alternativ til taksameter, som ble ledet av Justervesenet, leverte sin rapport til NFD 28. februar 2019³. Forslag til lov- og forskriftsendringer som skulle legge til rette for alternativ til taksameter ble sendt på høring hhv. 12. juni og 10. juli 2020. Forslagene var basert på rapporten fra arbeidsgruppen.

Stortinget vedtok de foreslåtte lovendringene 7. desember 2020⁴. Endringene legger til rette for at SD kan utpeke tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger og fastsette gebyr for tilsyn av nye kontrollutrustninger. Lovendringen la også til rette for at alle formidlere av drosjetjenester og driftsansvarlig for nye kontrollutrustninger skal rapportere tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene. Endringene trådte i kraft fra 1. januar 2021. Formålet med endringene er å legge til rette for at det blir ført tilsyn også med andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at tilsynet finansieres av aktørene i markedet. Videre skal endringene legge til rette for tredjepartsrapportering til Skatteetaten for løyvehavere som ikke er tilknyttet drosjesentral.

SD sendte 10. juli 2020 i samråd med Finansdepartementet (FIN) og etter innspill fra med Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), forslag om relevante forskriftsendringer på høring.

¹ Forskrift 26. mars 2003 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 48

² Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 9 fjerde ledd.

³ [utredning-alternativ-til-taksameter.pdf \(regjeringen.no\)](#)

⁴ Prop. 70 L (2018-2019) Endringer i yrkestransportlova (opphevingen av behovsprøvingen for drosjer mv.)

Samlet skulle forslaget 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, og kravet om loggføring av drosjeturer som følger av ny § 9 tredje ledd i yrkestransportloven. Loggføring er også et krav ved bruk av taksameter. Viktige hensyn i vurderingen har blant annet vært ønsket om å innføre teknologinøytrale krav, å redusere etablerings- og driftskostnader i drosjenæringen og å ivareta sikkerhet for passasjer og sjåfør.

Høringsnotatet beskrev to ulike teknologinøytrale alternativ for rammeverk på området.

Alternativ 1 åpner for at taksameter kan erstattes av en heldigital løsning. I praksis innebærer dette at det vil bli mulig å erstatte taksameteret med en løsning hvor all informasjon og GNSS-signaler blir ivaretatt av kontrollutrustningen. Dette kan for eksempel være en mobil applikasjon. Alternativ 2 legger, på samme måte som alternativ 1, til rette for å ta i bruk digitale løsninger, for eksempel en mobil applikasjon. For denne løsningen er det i tillegg stilt krav om at loggføringen av drosjeturer skal skje via en enhet som er fastmontert i kjøretøyet, for eksempel en kjørebok.

Alternativ 1 antas å være vesentlig mindre kostnadskrevenne enn alternativ 2. Dette vil gjøre etableringshindrene lavere og dermed fremme konkurranse i markedet. Alternativ 2 antas i større grad enn alternativ 1 til å ivareta sikkerheten for passasjer og sjåfør gjennom den fastmonterte enheten i kjøretøyet.

Høringen til forskriftsendringer avdekket og tydeliggjorde en rekke problemstillinger. For det første var det delte meninger om hvorvidt det burde åpnes for nye kontrollutrustninger, og evt. hvilket alternativ som var å foretrekke. Kun en høringsinstans ønsket eksplisitt alternativ 1. Tilbakemeldingene gir grunnlag for å se nærmere på kravene til løsningene. For det andre ble det tydelig at de foreslåtte tilsyns- og sanksjonshjemplene for de nye kontrollutrustningene ikke legger til rette for tilstrekkelig kontroll, blant annet fordi det ikke er lagt opp til tilsyn med bruk av løsningene. Det er viktig å se hen til parallelliteten med hva som gjelder for taksameter. For det tredje ble det tydelig at forslaget bygger på noen manglende forutsetninger, særlig at oppkoblingen mot relevante register ikke er på plass. Betydningen av dette, ikke minst for tilsynsfunksjonen, må vurderes.

2. Nærmere om arbeidsgruppens mandat

2.1. Formål

Formålet med arbeidet er å følge opp de problemstillingene som ble avdekket og tydeliggjort i høringen, og justere forslaget til et helhetlig regelverk som stiller krav til nye kontrollutrustninger i drosjetransport. Formålet med dagens regelverk for taksametre skal ivaretas så langt dette vurderes som hensiktsmessig. Arbeidsgruppen må synliggjøre og vurdere eventuelle avvik fra kravene som blir ivaretatt av taksameter. Arbeidsgruppen må vurdere behov for lov- og forskriftsendringer utover det som allerede er foreslått.

2.2 Tverrfaglig samarbeid

Nødvendig kompetanse for å vurdere de relevante spørsmålene er fordelt mellom flere departement og etater. SD sitter på sentral kompetanse knyttet til drosjemarkedet og politikktutviklingen på området, mens NFD har en rolle som pådriver for mer konkurranse i drosjemarkedet og som etatsstyrer for Justervesenet og Konkurransetilsynet.

JV, som tilsynsorgan for taksameter, samt som tiltenkt tilsynsorgan for nye kontrollutrustninger, har særlige forutsetninger for å vurdere spørsmål knyttet til tilsyn, finansiering og sanksjoner. JV ledet gruppen som utarbeidet forslagene som har vært på høring, samt har arbeidet med veileder for nye kontrollutrustninger, og har sentral kompetanse for å vurdere behovet for justeringer i de foreslåtte løsningene, og betydningen av oppkoblingen mot elektroniske register.

Skattedirektoratet er en viktig bidragsyter med tanke på å ivareta hensynet til riktig innrapportering av skatt.

Arbeidsgruppen må vurdere behovet for deltakelse og innspill fra andre etater.

2.3. Arbeidsgruppens oppgaver

Med utgangspunkt i rapporten fra arbeidsgruppen for alternativ til taksameter, etterfølgende høringer, tilbakemeldingene som har kommet i høringsrunden og utviklingen på området, skal arbeidsgruppen utarbeide et justert høringsnotat og forslag til regelendringer.

Arbeidsgruppen skal vurdere og utarbeide forslag til regler om:

- Tilsyn med bruk av nye kontrollutrustninger og hjemmel for finansiering av slikt tilsyn.
- Hjemmel for sanksjon for brudd på kravene som stilles til kontrollutrustning

Arbeidsgruppen skal vurdere

- Muligheten for å justere de foreslåtte løsningene i høringsnotatet (alternativ 1 og 2), for å åpne for en heldigital løsning basert på f.eks. krav om forhåndsbestilling eller at kunden skal ha en motsvarende app. I vurderingen er det viktig å gjøre rede for om, og i hvilken grad, slike krav vil begrense tilgangen til drosjer for enkelte grupper. Arbeidsgruppen må også hensynta eventuelle etableringshindre og effekt på konkurransen som en del av vurderingen.
- Om det er behov for ytterligere krav til taksameter, særlig med tanke på å ivareta kravet om loggføring i yrkestransportloven § 9 (3).
- Betydningen av at det vil ta tid å få på plass oppkobling mot løyverregisteret, kjøretøysregisteret og et evt. kjøreseddelregister.
- Personvernmessige konsekvenser av forslagene.
- De konkurransemessige konsekvensene av foreslåtte endringer i regelverk.
- Kostnader og nytteeffekter, inkl. økonomiske og administrative kostnader av foreslåtte endringer i regelverk.

Arbeidsgruppen må gjøre en helhetlig vurdering av forslaget, og gjøre nødvendige tilpasninger i det samlede regelverket, herunder reglene om rapporteringsplikt til skattemyndighetene.

Som i mandatet for den opprinnelige arbeidsgruppen skal løsningene det blir lagt til rette for for nye kontrollutrustninger så langt som mulig ivareta hensynene som ligger bak kravene til taksameter. I den grad nye løsninger ikke ivaretar hensynene bak taksameterkravet like godt som taksameteret, må dette synliggjøres

Arbeidsgruppen skal ta utgangspunkt i at kravene til nye kontrollutrustninger og taksameter, samt tilsyn og sanksjoner, skal være så like som mulig eller ivareta de samme hensynene. Forutsetningene som blir lagt til grunn for arbeidet må synliggjøres, og evt. problematiseres.

Arbeidsgruppen skal underveis i arbeidet kartlegge/ha dialog med relevante systemleverandører på feltet.

2.4. Tidsramme for arbeidet

Arbeidsgruppen skal ferdigstille et utkast til høringsnotat med forslag til regelendringer innen 15. juni 2021. Arbeidsgruppen utarbeider selv fremdriftsplan for arbeidet.

2.5. Arbeidsgruppens medlemmer

SD leder prosessen i arbeidsgruppen. Arbeidsfordelingen skjer innad i gruppen.

Arbeidsgruppen består av en kjernegruppe og en utvidet gruppe. Kjernegruppen har hovedansvaret for å utarbeide høringsnotatet og be om innspill fra andre etater med nødvendig kompetanse. Den utvidede gruppen skal bistå kjernegruppen med kompetanse, og komme med nødvendige skriftlige innspill og bidra til kvalitetssikring av arbeidet.

Kjernegruppen består av:

- SD
- NFD
- Justervesenet
- Skattedirektoratet

Den utvidede gruppen består av:

- N-kom
- Politiet
- Datatilsynet
- Konkurransetilsynet
- Forbrukerrådet
- Statens vegvesen
- Pasientreiser HF

2.6 Arbeidsgruppens leveranse

Arbeidsgruppen skal levere et forslag til høringsnotat og regelendringer med utgangspunkt i dette mandatet.