

HØRINGSNOTAT

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	3
2. Bakgrunn for forslaget	5
2.1. Behov for endringer for å ta i bruk kontrollutrustning	5
2.2. Dagens situasjon.....	6
2.3. Hensyn som skal ivaretas av kontrollutrustninger	7
3. Gjeldende rett.....	8
3.1. Yrkestransportregelverket	8
3.2. Forskrift om krav til taksametre.....	9
3.3. Skatteforvaltningsregelverket	10
4. Nærmere om forslagene til lov- og forskriftsendringer	11
4.1. Forslag til endringer i yrkestransportloven	11
4.1.1. Hjemmel for å utpeke myndighet for å føre tilsyn med kontrollutrustning	11
4.1.2. Hjemmel for å fastsette gebyr for tilsyn.....	12
4.2. Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven	13
5. Personvernkonsekvenser	15
6. Økonomiske og administrative konsekvenser	16
6.1 Innledning	16
6.2 Hjemmel for å utpeke tilsyn og fastsette gebyr for tilsyn.....	16
6.3 Hjemmel for tredjepartsrapportering til Skatteetaten	17
Opplysningspliktige driftsansvarlige for kontrollutrustninger.....	17
Opplysningspliktige drosjeselskap/drosjesentraler.....	17
Løyvehavere	17
Skatteetaten	18
7. Forslag til lovendringer	19
7.1. Lov om endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)	19
7.2. Lov om endring i lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven)	19

1. Innledning

Samferdselsdepartementet (SD) og Finansdepartementet (FIN) fremmer her forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og lov 27. mai 2016. nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven).

Stortinget har vedtatt omfattende endringer i drosjereguleringen, jf. lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) av 21. juni 2019 nr. 67, se lovvedtak 64 (2018-2019) av 4. juni 2019 og Prop 70 L (2018-2019) (oppheving av behovsprøving for drosje mv.). Lovendringene er fulgt opp med forskriftsendringer som ble fastsatt 6. desember 2019. Ikrafttreddelsen av lov- og forskriftsendringene er utsatt fra 1. juli 2020 til 1. november 2020 som følge av covid-19-pandemien, jf. Prop. 106 L (2019-2020), Innst. 306 L (2019-2020) og lovvedtak 113 (2019-2020).

Formålet med de vedtatte endringene er å bidra til et bedre drosjetilbud til publikum over hele landet. Det har vært et mål å unngå unødige etableringshinder, bl.a. ved å oppheve antallsreguleringen av løyver og ved å justere kravene til løyvehaver. For å oppnå dette legger endringene til rette for at det blir enklere og mer fleksibelt å etablere seg i drosjenæringen, og åpner for at nye aktører kan tilby tjenester i markedet – også basert på ny teknologi.

Lovendringene åpner også for at løyvehavere kan benytte andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at Samferdselsdepartementet kan gi nærmere forskrifter om kontrollutrustninger, jf. ytl. § 9 (4), som endret med virkning fra 1. november 2020. Betegnelsen "kontrollutrustning" brukes som samlebetegnelse om taksameter og nye alternative kontrollutrustninger. Betegnelsen "nye kontrollutrustninger" brukes om andre kontrollutrustninger enn taksameter.

I dag må de fleste drosjer ha taksameter. Taksameter bidrar til riktig beregning av pris og riktig innrapportering av omsetning til skattemyndighetene. Det er ingen krav til bruk av GNSS-utstyr i dag. Imidlertid benytter de aller fleste drosjesentraler denne type utstyr for sporing av drosjer ifm. med oppdrags- og flåtestyring. Dette er utstyr som ofte er koblet sammen med taksameteret eller delvis integrert med taksametersystemet. I praksis er det derfor i dag ofte mulig å spore i ettertid med tanke på å etterprøve uønskede hendelser i drosjen eller for å ettergå forbrukerklager.

Drosjesentraler har i dag plikt til årlig å rapportere akkumulerte opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilsluttet sentralen, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. Opplysningene fra skiftlappen gjelder blant annet omsetning og kjørte og besatte kilometer.

Våren 2018 opprettet NFD, i samråd med SD, en tverretattlig arbeidsgruppe for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter (arbeidsgruppen). Arbeidsgruppen skulle utarbeide forslag til et helhetlig regelverk som stiller krav til informasjonssystemene som skal brukes ved persontransport slik at disse ivaretar formålene som ligger til grunn for

reguleringen på persontransportområdet på en tilfredsstillende måte. Arbeidsgruppen leverte sin rapport til NFD 28. februar 2019.¹

Arbeidsgruppen foreslår at det blir stilt funksjonskrav til de kontrollutrustningene som skal være alternativ til taksameter. Kravene vil være teknologinøytrale. Som del av forslaget vurderte arbeidsgruppen om det også er behov for funksjoner for innlogging av posisjonsdata som følge av kravet til loggføring i yrkestransportloven.

SD jobber, i samråd med berørte departement og etater, med å ferdigstille et forslag til forskriftsendringer som skal legge til rette for at aktører i markedet kan ta i bruk andre kontrollutrustninger enn taksameter. I arbeidet er det særlig fokus på om forslagene fra arbeidsgruppen i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til sikkerhet for passasjer og sjåfør. Forslag til forskriftsendringer med krav til nye kontrollutrustninger, vil bli sendt på alminnelig høring.

Arbeidsgruppen har imidlertid også identifisert behov for justeringer i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven. For å legge til rette for at et ev. nytt regelverk om alternativ til taksameter kan tre i kraft raskt, sender SD og FIN ut dette forslag til lovendringer på egen høring.

Forslag til endringer i yrkestransportloven:

- Hjemmel for at SD kan utpeke tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger
- Hjemmel for at SD kan fastsette gebyr for tilsyn av nye kontrollutrustninger

Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven:

- Hjemmel for at formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for nye kontrollutrustninger skal rapportere tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene, jf. pkt. 3.3

Formålet med endringene i yrkestransportloven 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.

Formålet med endringene i skatteforvaltningsloven er å legge til rette for tredjepartsrapportering til Skatteetaten også for løyvehavere som ikke bruker taksameter og er tilknyttet drosjesentral. Vi foreslår at driftsansvarlig for kontrollutrustningen skal innrapportere relevante opplysninger til skattemyndighetene, på samme måte som drosjesentralene gjør for tilknyttede løyvehavere. Forslaget bygger på løsningene i rapporten fra arbeidsgruppen for regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter. Forskriftsregler om det nærmere innholdet i opplysningsplikten for de driftsansvarlige, blant annet hvilke opplysninger som skal gis og fristen for rapportering, vil bli sendt på egen høring på et senere tidspunkt. FIN legger foreløpig til grunn at forskriftsreglene i stor grad vil være sammenfallende med de gjeldende reglene for drosjesentralers rapportering til Skatteetaten, jf. skatteforvaltningsforskriften § 7-5 E.

¹ Utredningsrapport 28. februar 2019 Regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter (kontrollutrustning), <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/utredning-av-alternativ-til-takstameter/id2642495/>

Samtidig foreslår vi å endre dagens angivelse av «drosjesentral» som opplysningspliktig til «formidler av drosjetjenester». Endringen er ment å fange opp at det ikke lenger vil være plikt til å være tilsluttet en drosjesentral og at organisering av drosjetransport kan innrettes på andre måter enn dagens sentraler.

Samlet skal endringene motvirke uregelmessigheter i drosjenæringen, og sørge for tilstrekkelig kontroll med de nye ordningene samt finansiering fra aktørene.

2. Bakgrunn for forslaget

2.1. Behov for endringer for å ta i bruk kontrollutrustning

Det følger av prop. 70 L (2018–2019), at endringene skal legge til rette for et mer velfungerende drosjemarked. Regelendringene skal blant annet bidra til at det blir enklere å etablere seg i næringen. Nyetableringer bidrar til flere arbeidsplasser og mer konkurranse. Velfungerende konkurranse bidrar videre til en dynamisk utvikling av drosjemarkedet, gode tjenester til forbrukerne og lavere priser. Samtidig er det viktig at myndigheter og de som benytter drosjetjenester har tillit til at aktørene i drosjebransjen opptrer på en ryddig og seriøs måte.

Den teknologiske utviklingen har bidratt til enklere tilgang til informasjon om drosjetilbudet og nye måter å formidle drosjetjenester på. Slik teknologi forventes å kunne bidra til lavere etableringskostnader dersom den kan brukes som alternativ til taksameter. Ny teknologi kan legge til rette for nye forretningsmodeller, som kan tilby drosjetjenester på nye og mer kostnadseffektive måter. Bruk av ny teknologi kan generelt bidra til et bedre drosjetilbud. Videre forventer kundene at ny teknologi tas i bruk. Kravene til taksameter begrenser hvilke innretninger som kan benyttes for å sikre riktig beregning av pris og registrering av omsetning. Anskaffelse og bruk av et taksameter utgjør en kostnad for den som skal drive drosjevirksomhet, og vil være et etableringshinder for å drive drosjevirksomhet.

I NOU 2017:4 Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer fra februar 2017 fremhevet Delingsøkonomiutvalget drosjemarkedet som et av markedene der delingsøkonomien er særlig fremtredende. Flertallet i Delingsøkonomiutvalget mener at etableringsbarrierene i drosjemarkedet bør reduseres slik at nye aktører kan etablere seg og konkurransevilkårene blir like for nye og tradisjonelle aktører. Delingsøkonomiutvalget anbefaler flere endringer, bl.a. at det innføres teknologinøytrale regler som sikrer at informasjon om turer og priser registreres og lagres, slik at for eksempel applikasjonsbaserte instrumenter som utfører måling og registrering basert på GPS godtas på linje med taksameter.

På denne bakgrunn fikk en arbeidsgruppe ledet av Justervesenet et oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet om å utrede mulighetene for å innføre teknologinøytrale funksjonskrav til alternativer til taksametre². Arbeidsgruppen har vurdert hvordan krav om digitale kontrollutrustninger som alternativ til taksametre vil kunne ivareta de viktigste hensynene som ivaretas av taksametre, samtidig som kravene er

² Utredningsrapport 28. februar 2019 Regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter (kontrollutrustning). <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/utredning-av-alternativ-til-takstameter/id2642495/>

samfunnsøkonomisk lønnsomme. Arbeidsgruppen leverte sin rapport 28. februar 2019. Med utgangspunkt i arbeidsgruppens rapport vurderer SD i samråd med berørte departement og underliggende etater behovet for endringer i relevante forskrifter som gir adgang til å benytte kontrollutrustninger basert på ny teknologi som alternative løsninger til taksameter.

2.2. Dagens situasjon

Det blir i dag stilt krav om at de fleste drosjer skal være utstyrt med taksameter, jf. forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften) § 48 fjerde ledd.

Taksameteret avgir data til en lagringsenhet/kommunikasjonsenhet. Lagring av data skjer normalt hos drosjesentralen. Data som lagres omfatter bl.a. opplysninger om kjørt strekning og økonomiske nøkkelopplysninger som kan rapporteres videre. I dag er det mulig å hente ut opplysninger om turer foretatt av drosjen, inkludert antall kjørte kilometer og tid som er brukt med og uten passasjer. I tillegg gir taksameteret opplysninger om totalt innkjørt beløp over taksameteret. Taksameteret er fastmontert i motorvognen. Manipulering av taksametre er vanskelig gjort gjennom krav til sikring av instrument og data, og forsøk på manipulering vil i mange tilfeller kunne avdekkes ved tilsyn.

Drosjebransjen er i dag organisert slik at de fleste løyvehavere har plikt til å tilknytte seg en drosjesentral. Drosjesentralene har plikt til å rapportere inn angitte nøkkelopplysninger til skattemyndighetene, og har plikt til å registrere og oppbevare sentrale opplysninger om det enkelte drosjeskiftet. Drosjesentralenes adgang til å hente ut nødvendige opplysninger fra løyvehavernes taksametre fastsettes gjennom privatrettslige avtaler mellom drosjesentral og løyvehaver. Endringene i yrkestransportregelverket medfører at sentraltilknytningsplikten oppheves fra 1. november 2020.

Det finnes omtrent 8 500³ taksametre i bruk i drosjevirkksomhet i Norge i dag. Når de særskilte drosjekategoriene oppheves og kravet til taksameter gjelder alle drosjer vil ytterligere 600 av dagens selskapsvognløyver i utgangspunktet måtte skaffe seg taksameter. Det er grunn til å tro at antall løyvehavere øker betraktelig etter regelendringene. I beregning av kostnader med dagens ordning legger SD til grunn ca. 9 000 enheter.

Justervesenet fører tilsyn med taksametre ved installasjon og utfører tilsyn under bruk. For tilsynet betaler løyvehaver en årlig avgift til Justervesenet.

Kostnaden for leasing av taksameter er etter Justervesenets anslag gjennomsnittlig kr 33 000 per år. I tillegg kommer kostnader til Justervesenet for tilsyn med taksametre, som innebærer en årlig avgift for løyvehaverne på 2 350 kroner og eventuelle avviksgebyr dersom det avdekkes feil under tilsyn. Den årlige avgiften endres årlig ifm. konsumprisindeksreguleringen. Videre innebærer Justervesenets tilsyn en kostnad forbundet ved tapt arbeidstid for den sjåføren som møter til tilsyn. Årlig fører Justervesenet ca. 2 700 tilsyn med taksametre.

³ Basert på Justervesenets registre

Til tross for fremveksten av ny teknologi har det vært begrenset innovasjon i drosjetjenester de siste årene.

Stadig flere tilbydere av drosjetjenester benytter imidlertid applikasjonsbaserte formidlingstjenester i tillegg til taksameter. Det finnes flere kjente applikasjoner i omløp som har funksjoner for beregning av pris basert på tid og strekning. Disse brukes bl.a. til å beregne forhåndspris basert på strekning funnet ved bruk av kartapplikasjoner, slik at kunden og sjåføren avtaler pris før turen starter. På grunn av bokføringsregelverkets krav om at drosjer skal bruke taksametre, er slik bruk av applikasjoner i drosjenæringen i hovedsak brukt til selve formidlingen av drosjetjenester og forhåndsberegning av pris. Utenfor den tradisjonelle drosjenæringen har applikasjonene likevel blitt brukt uten taksameter, i strid med yrkestransportregelverket og bokføringsregelverket.

I lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) av 21. juni 2019 nr. 67, jf. Stortingets lovvedtak 64 (2018-2019), er det åpnet for alternativ til taksameter. Det ble samtidig innført et krav i yrkestransportloven om logging av drosjeturer med GNSS-teknologi som erstatning for drosjesentralenes rolle med å holde oversikt over kjørte turer. Formålet med dette er å øke sikkerheten og kunne oppklare uønskede hendelser både av hensyn til passasjer og sjåfør. I tillegg kan kunnskapen om at reisen blir sporet virke forebyggende for passasjerenes og sjåførenes sikkerhet, samt gi passasjerene og sjåførene trygghet under reisen. GNSS-sporing muliggjør henting av data om hvor drosjen har kjørt. I tillegg til sikkerhetsaspektet, kan opplysningene være relevante dersom en kunde ønsker å klage på en gjennomført drosjetur, for eksempel på at sjåføren har kjørt en lengre rute enn nødvendig.

Logging av drosjens posisjon ivaretas i dag langt på vei av taksametre.

Drosjesentralenes rapportering av opplysninger til skattemyndighetene ble første gang gjennomført i 2014 for inntektsåret 2013. Det ble foretatt en analyse av om løyvehaverne endret rapportert omsetning. I gjennomsnitt hadde løyvehaverne en økning i innrapportert omsetning på 13 pst. fra 2012 til 2013. Dette er langt høyere enn både konsumprisindeksen og kostnadsutviklingen i bransjen. I tillegg til kontroller fra skattemyndighetenes side, har drosjesentralenes rapportering bidratt til at løyvehaverne i større grad oppgir økt omsetning i skattemeldingen.

2.3. Hensyn som skal ivaretas av kontrollutrustninger

De overordnede hensynene bak kravet til taksameter i drosjer er å sikre en seriøs drosjenæring og at forbrukerne betaler riktig pris for drosjetjenester. Etter at taksameterforskriften ble innført i 2010 har myndighetene opplevd en positiv utvikling i drosjenæringen. Dersom regelverket skal åpne for å benytte nye kontrollutrustninger, må det sikres at de nye løsningene på en hensiktsmessig måte ivaretar hensynene bak kravene til taksameter. Samtidig er det viktig at kravene står i forhold til det reelle behovet, slik at bransjen ikke pålegges urimelige krav.

Det er viktig å ikke tillate bruk av alternativer til taksametre som reverserer den positive skattemessige utviklingen i drosjebransjen. På denne bakgrunn er det behov for å endre hjemmelen for tredjepartsrapportering til skattemyndighetene på persontransportområdet.

Kravet om å bruke taksameter utgjør i dag et økonomisk etableringshinder i drosjebransjen, ettersom taksametre er underlagt strenge krav og er relativt kostbare instrumenter. I et nytt regelverk for kontrollutrustninger er det et mål at hensikten bak dagens taksameterregelverk ivaretas på minst mulig byrdefull måte for næringsaktørene og at kravene er så teknologinøytrale som mulig slik at det er enkelt å etablere seg i markedet. Dette med sikte på å legge til rette for mer velfungerende konkurranse i drosjemarkedet. Det er videre et mål at alle aktørene i næringen blir underlagt like regler, slik at tiltaket er konkurransenøytralt og ikke skaper utilsiktede konkurransevidende effekter.

Den teknologiske utviklingen bidrar til økte forventninger til høyere kvalitet, lavere priser og mer differensiert tjenestetilbud blant kundene. Regelverk for nye kontrollutrustninger må ikke være til hinder for å etablere nye forretningsmodeller og tjenester som kundene etterspør.

Videre skal taksameteret bidra til å sikre kundenes rettigheter og behov for tilstrekkelig informasjon om pris og trygghet for at prisen er beregnet riktig, samt å bidra til trygghet for passasjer og sjåfør ved å gi mulighet til å ettergå hvor drosjen har kjørt.

3. Gjeldende rett

3.1. Yrkestransportregelverket

De sentrale reglene for drosjevirkksomhet er fastsatt i yrkestransportloven (ytl.) og yrkestransportforskriften (ytf.).

Samferdselsdepartementet har en overordnet rolle som forvalter av yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. Fylkeskommunene er løyvemyndighet for drosjeløyver, jf. ytl. § 12 nr. 2.

Etter gjeldende § 9 sjette ledd i yrkestransportloven har departementet hjemmel til å gi forskrifter om hvordan en motorvogn som benyttes til løyvepliktig drosjetransport skal være utstyrt. Etter lovendringen følger det av § 9 fjerde ledd at departementet kan gi forskrifter om "korleis ei motorvogn skal vere utstyrt, herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustningar, når ho vert nytta til løyvepliktig transport [...]" (vår understreking). Lovhjemmelen for hvordan en motorvogn skal være utstyrt er dermed justert slik at den er tilstrekkelig klar for å fastsette krav til nye kontrollutrustninger basert på eksempelvis digitale løsninger.

Det følger av gjeldende § 48 i yrkestransportforskriften at løyvemyndigheten kan bestemme at motorvogn som nyttes i drosjetransport skal være utstyrt med godkjent taksameter, samt kommunikasjonsutstyr eller annet spesialutstyr. Taksameter skal være montert og belyst slik at takstgruppe og beløp kan leses fra passasjerens plass. Utgiftene til anskaffelse, montering og vedlikehold av apparatene dekkes av løyvehaveren. Kravet om taksameter er videreført etter endringen i yrkestransportforskriften § 48 i påvente av det videre arbeidet med å finne

et alternativ til taksameter. Endringen innebærer imidlertid at det nå blir et krav at alle drosjer skal være utstyrt med godkjent taksameter. Forskriften vil bli endret dersom det kommer på plass et rammeverk for alternativ til taksameter. Forslag til endringer vil bli sendt på alminnelig høring.

Det er vedtatt krav i ny § 9 tredje ledd i yrkestransportloven om at løyvehaver skal loggføre alle drosjeturer med en modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) til løpende registrering og logging av den geografiske posisjonen til drosjen. Kravet om loggføring påligger løyvehaveren, men kan ivaretas av en eventuell formidler eller sentral løyvehaver er tilknyttet, jf. Prop. 70 L (2018-2019). Opplysningene skal lagres i 60 dager.

3.2. Forskrift om krav til taksametre

Forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre (taksameterforskriften), som trådte i kraft 1. januar 2010 med full virkning fra 2012, fastsetter krav til salg, installasjon og bruk av taksametre og gir utfyllende regler om kontroll og godkjenning ved installasjon.

Yrkestransportforskriften § 48 fjerde ledd ble samme tid endret slik at dersom løyvemyndighetene bestemmer at motorvogn som nyttes i drosjetransport skal være utstyrt med taksameter, så skal dette taksameteret være godkjent etter taksameterforskriften.

Et taksameter er i forskriften definert som "en innretning som sammen med en signalgenerator utgjør et måleredskap". Innretningen måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren. Distansen som beregnes er dermed den faktisk kjørte distansen. Taksameteret "beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet".

De overordnede hensynene bak kravet til taksameter i drosjer er å sikre en seriøs drosjenæring og at forbrukerne betaler riktig pris for drosjetjenester.

For å ivareta hensikten med regelverket inneholder taksameterforskriften bestemmelser som skal sikre at målingene tilfredsstiller visse krav til nøyaktighet og robusthet, at essensielle data som er avgjørende for økonomiske oppgjør lagres, og bestemmelser som skal bidra til å hindre manipulering og muligheter for juks. Det settes både teknologinøytrale funksjonelle krav og tekniske krav til dagens taksametre.

Justervesenet fører tilsyn med installasjoner av taksametre i drosjer (installasjonskontroll), og tilsyn med taksametre under bruk. Tilsynet består bl.a. i å kontrollere at måling av tid og strekning tilfredsstiller kravene til nøyaktighet, at sikringer (elektroniske og fysiske plomber) er intakte og i tråd med kravene i samsvarssertifikatet, at eksterne enheter er korrekt tilkoblet og at innstillinger i taksameteret er korrekte.

Justervesenet fører også markedstilsyn med taksametre som gjøres tilgjengelig på markedet. Markedstilsynet rettes mot de økonomiske aktørene, som produsent og distributør av taksametre.

3.3. Skatteforvaltningsregelverket

Skatteforvaltningsloven kapittel 8 omhandler skattepliktiges opplysningsplikt om egne forhold. Etter skatteforvaltningsloven §§ 8-2 og 8-3 skal den skattepliktige gi opplysninger om sine skatte- og avgiftsforhold i skattemeldingen som grunnlag for fastsetting av formues- og inntektsskatt og merverdiavgift. Både drosjeeierne (løyvehaverne) og drosjesentralene har opplysningsplikt for den næringsvirksomheten de driver. For næringsvirksomheten gjelder reglene i skatteloven, merverdiavgiftsloven, skatteforvaltningsloven, bokføringsloven, regnskapsloven og revisorloven. I medhold av skatteforvaltningsloven § 8-15 er det fastsatt skjemaet «Drosje- og lastebilnæring» (RF-1223). Skjemaet er pliktig vedlegg til skattemeldingen. Drosjeeier skal her blant annet gi opplysninger om kjørelengde og bilkostnader spesifisert per bil og løyve, samt hvordan omsetningen fordeler seg på kontant og kredittomsetning og hvilket beløp som er registrert som bomtur. I tillegg framkommer totalt kjørte kilometer og antall kilometer kjørt med passasjer.

Ansatte sjåførere skal gi opplysninger om lønnsinntekten i skattemeldingen.

Som arbeidsgiver skal drosjeeieren hver kalendermåned rapportere lønnsinntekten til skattemyndighetene etter skatteforvaltningsloven og lov 22. juni 2012 nr. 43 om arbeidsgivers innrapportering av ansettelses- og inntektsforhold m.m. (a-opplysningsloven).

Tredjeparter har plikt til å gi opplysninger til skattemyndigheten både uoppfordret og når skattemyndighetene krever det. Etter skatteforvaltningsloven kapittel 7 har en rekke tredjeparter plikt til ukrevet å gi opplysninger om skattepliktige til skattemyndighetene. Opplysningsplikten gjelder blant annet for arbeidsgivere, oppdragsgivere, pensjonsinnsparinger, banker og forsikringsselskap. Opplysningene skal gis elektronisk innen frister fastsatt i forskrift. Dersom opplysningene ikke gis innen fristen, kan skattemyndighetene for å fremtvinge levering av pliktige opplysninger, ilegge en daglig løpende tvangsmulkt, jf. skatteforvaltningsloven § 14-1 første ledd. Samlet tvangsmulkt kan ikke overstige 50 ganger rettsgebyret.

Drosjesentraler har i dag plikt til å gi skattemyndighetene opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilsluttet sentralen, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. Skiftlappen er det man kan ta ut av selve taksameteret i den enkelte drosjen. Skatteetaten bruker opplysningene til kontroll av løyvehaveres skattemelding, noe som bidrar til riktigere skattefastsetting. I medhold av skatteforvaltningsloven § 7-13 er det gitt forskriftsbestemmelser om opplysningsplikt for drosjesentraler, jf. skatteforvaltningsforskriften § 7-5 E. Drosjesentraler som nevnt i yrkestransportforskriften § 46, skal gi opplysninger om drosjesentralens organisasjonsnummer og navn, løyvehavers organisasjonsnummer og navn, løyvenummer og akkumulerte tall fra skiftlappene, jf. bokføringsforskriften § 8-2-2, for tidsrommet fra 1. januar til 31. desember i skattleggingsperioden. Tallene fra skiftlappene gjelder kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift, kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift, kjørte kilometer og besatte kilometer. Opplysningene skal leveres for hvert løyve som er pliktig tilknyttet drosjesentralen eller frivillig tilsluttet drosjesentralen som bopelsløyve. Opplysningene, som skal gis elektronisk, skal gis samlet innen 31. januar året etter skattleggingsperioden.

FIN vil vurdere videre behov for forskriftsendringer som følge av den vedtatte opphevingen av ytf. § 46.

Etter skatteforvaltningsloven § 7-5 åttende ledd skal den som gjennom en digital formidlingstjeneste formidler tjenester, utleie av kapitalobjekter som bil, fast eiendom mv. og tjenester i tilknytning til slik utleie, hvor betaling for formidlingen er knyttet til gjennomførte transaksjoner, blant annet gi opplysninger om hva formidlingen gjelder og det som er betalt. Bestemmelsen trådte i kraft 1. januar 2020, og har bakgrunn i Delingsøkonomiutvalgets anbefaling i NOU 2017: 4. I første omgang gjelder bestemmelsen for formidlere av utleie av fast eiendom, jf. skatteforvaltningsforskriften §§ 7-5-2 flg. I forskriften er det gitt regler om blant annet hvilke opplysninger som skal gis

4. Nærmere om forslagene til lovendringer

Med annen kontrollutrustning enn taksameter menes en digital utrustning med funksjoner for beregning av pristilbud, lagring og overføring av data som brukes til å formidle drosjetransport, registrere hvor og når slik persontransport har skjedd samt lagre informasjon om transaksjoner ved persontransport.

Forslagene til lovendringer tar sikte på at nye kontrollutrustninger så langt som mulig skal være underlagt tilsyn og finansiering av tilsynet som bidrar til tilsvarende sikre løsninger som tilsynet med taksameter, samt å sikre rapportering til skattemyndighetene for løyvehavere som benytter kontrollutrustninger.

4.1. Forslag til endringer i yrkestransportloven

4.1.1. Hjemmel for å utpeke myndighet for å føre tilsyn med kontrollutrustning

Tidligere utredninger og erfaringer fra drosjenæringen har vist at terskelen for juks og manipulering har vært lavere enn for mange andre bransjer. Erfaringer fra Justervesenets kontroller så sent som i 2019 viser at det er liten grunn til å anta at alle næringsaktørene vil oppfylle kravene uten andre former for insentiver, sanksjoner eller tilsyn. Det er derfor et behov for å legge til rette for at det føres tilsyn med at kontrollutrustningene oppfyller gjeldende krav og brukes riktig.

Departementene foreslår å gi Samferdselsdepartementet hjemmel til å utpeke en tilsynsmyndighet for å føre tilsyn med nye kontrollutrustninger.

Behovet for tilsyn vil gjøre seg gjeldende også ved bruk av nye kontrollutrustninger. Å innføre krav til nye kontrollutrustninger, har i seg selv liten nytte dersom løyvehavere kan la være å bruke kontrollutrustninger i tråd med forskriftsbestemmelsene, uten at det får konsekvenser. For drosjenæringen har det vist seg at risikobasert eller stikkprøvebasert tilsyn kan være effektivt for å ivareta formålet.⁴

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-ny-modell-for-avgifts--og-gebyrfinansiering-av-justervesenets-tilsynsvirksomhet/id2457861/?expand=horingsnotater> .

Som nevnt fører Justervesenet allerede tilsyn med taksametre og har relevant erfaring for å føre tilsyn med andre kontrollutrustninger. I forbindelse med opprettelsen av tilsynet av taksametre kom det flere innspill om at tilsynsfunksjonen burde kunne overlates til private verksteder. Det ble den gang konkludert med at det ikke ville være forsvarlig å overlate betydelige tilsynsoppgaver til private verksteder uten en omfattende godkjenningsordning av verksteder.

Det er derfor departementenes foreløpige vurdering at Justervesenet også bør bli utpekt som tilsynsmyndighet for å sikre at andre kontrollutrustninger enn taksameter oppfyller gjeldende krav og brukes riktig. Dette følger også av rapporten fra arbeidsgruppen om alternativ til taksameter. Justervesenet fører nødvendig tilsyn med at bestemmelsene fastsatt i eller i medhold av lov om målenheter, måling og normaltid etterleves. Denne hjemmelen vil ikke være dekkende for å føre tilsyn med krav til kontrollutrustninger som ikke er hjemlet i lov om måleenheter, måling og normaltid. Det foreslås derfor at det opprettes en hjemmel for tilsyn i yrkestransportloven § 9 femte ledd.

Forslaget gir Samferdselsdepartementet mulighet til å utpeke et håndhevingsorgan som skal føre tilsyn med at kravene til kontrollutrustninger overholdes. Dette innebærer ikke at departementet har *plikt* til å utpeke et slikt tilsynsorgan, men en *mulighet*.

Departementene viser til forslag til endring i yrkestransportloven § 9 femte ledd.

4.1.2. Hjemmel for å fastsette gebyr for tilsyn

Innføring av krav til kontrollutrustninger og tilsyn av Justervesenet medfører behov for finansiering av tilsynet. En gjennomgående hovedregel ved tilsyn fra Justervesenet, og annet tilsyn, er at slike kostnader dekkes av bruker. Tilsynet av taksametre i dag dekkes av løyvehaverne gjennom en årsavgift, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 6-2.

Det er også behov for å fastsette gebyr eller avgift for Justervesenets tilsyn med nye kontrollutrustninger. Tilsynet vil sannsynligvis i stor grad foregå som dokumentkontroll og ha mange likhetstrekk med Justervesenets tilsyn med internkontroll. Det foreslås derfor at tilsynet finansieres på samme måte, ved gebyr og ikke avgift. Siden krav til kontrollutrustninger er hjemlet i yrkestransportloven, foreslås det at hjemmelen for dekning av tilsynskostnader hjemles i yrkestransportloven § 31. Bestemmelsen gir bare mulighet til å innføre gebyrer for å finansiere tilsynet, og ikke avgift, slik tilsynet for taksametre finansieres.⁵ SD legger derfor opp til at tilsynet av kontrollutrustninger skal finansieres ved gebyr.

Departementene foreslår å gi Samferdselsdepartementet hjemmel til å fastsette gebyr for tilsyn med nye kontrollutrustninger. Dette gir SD hjemmel for å senere fastsette i forskrift det faktiske gebyret for å føre tilsynet. Forslag til forskriftsendring vil bli sendt på høring.

Departementet viser til forslag til endring i yrkestransportloven § 31 første ledd.

⁵ For forskjellen mellom gebyr og avgift, se R-112/15.

4.2. Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven

Endringene innen drosjebransjen, hvor tilknytningsplikten til drosjesentral oppheves og det vurderes alternativ til taksameter, medfører behov for endringer i reglene om tredjepartsrapportering til skattemyndighetene.

Skatteetaten opplever at etterlevelsen av skattereglene er bedret etter innføring av tredjepartsrapportering fra drosjesentralene. Etter departementenes syn er det viktig at etterlevelsen opprettholdes når det skjer endringer i drosjebransjen.

Departementene legger til grunn at det også fremover vil være behov for tredjepartsrapportering til Skatteetaten på drosjeområdet. Tiltak i form av økt informasjon og veiledning anses ikke tilstrekkelige for å sikre etterlevelsen. En løsning med hyppigere kontroller hos løyvehaverne vurderes som uforholdsmessig kostbar og ressurskrevende både for skattemyndighetene og den som kontrolleres. Det foreslås derfor å opprettholde en tredjepartsrapportering innen persontransportbransjen.

I forarbeidene til endringene i yrkestransportloven, Prop. 70 L (2018-2019) punkt 5.7.3, legges det til grunn at «det etter endringene i reguleringen fortsatt vil finnes drosjesentraler eller lignende enheter som organiserer drosjetransport der publikum vil kunne henvende seg ved en eventuell klage, hittegods mv». I den grad løyvehavere velger å være tilknyttet en drosjesentral slik de eksisterer i dag, vil det foreligge opplysningsplikt for drosjesentralene etter skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. Drosjesentraler eller lignende enheter som formidler persontransport gjennom en digital formidlingstjeneste, vil også kunne være omfattet av skatteforvaltningsloven § 7-5 åttende ledd. Denne opplysningsplikten er i forskrift foreløpig begrenset til formidlere av utleie av fast eiendom, jf. skatteforvaltningsforskriften §§ 7-5-2 flg.

Det er i dag ikke kjent hvordan løyvehaverne vil organisere drosjevirkomheten når bransjens rammebetingelser endres. Den teknologiske utviklingen bidrar til nye måter å formidle drosjetjenester på, og legger til rette for nye forretningsmodeller. Det er dermed usikkert om dagens bestemmelser vil være dekkende for alle måter å organisere virksomheten på. Det er derfor behov for endringer i reglene om tredjepartsrapportering i drosjebransjen som fanger opp de ulike måtene å organisere og innrette virksomheten på.

For at det skal kunne pålegges noen en plikt til å gi tredjepartsopplysninger ukrevd, må det være klart hvem plikten påhviler, hva det skal gis opplysninger om og at tredjeparten har en viss tilknytning til opplysningene som skal rapporteres. Forslaget i høringsnotatet her bygger på forslaget fra arbeidsgruppen for regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter (kontrollutrustning).⁶ Forslagene fra arbeidsgruppen er som nevnt til vurdering hos berørte departementer og etater.

Dersom arbeidsgruppens rammeverk for nye kontrollutrustninger innføres, vil samtlige løyvehavere som ikke har taksameter, ha plikt til å knytte seg til en kontrollutrustning hvor opplysninger fra skiftlappen skal lagres, jf. arbeidsgruppens forslag til forskrift om krav til

⁶ <https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/nfd/dokumenter/rapporter/utredning-alternativ-til-taksameter.pdf>

taksametre og kontrollutrustninger § 48 første ledd. Etter arbeidsgruppens forslag til forskrift § 42 første ledd er den driftsansvarlige ansvarlig for å lagre opplysningene. Den driftsansvarlige for kontrollutrustningen vil dermed ha tilgang til opplysningene som er skattemessig relevante.

Rollen «driftsansvarlig» er i arbeidsgruppens forslag til forskrift om krav til taksametre og kontrollutrustninger § 2 bokstav f, definert som den som er ansvarlig for å drifte kontrollutrustningen. Den driftsansvarlige er dermed ansvarlig for at kontrollutrustningen fungerer, for vedlikehold og for at det gjøres endringer ved behov, jf. arbeidsgruppens forslag til forskrift § 55. Etter arbeidsgruppens forslag til forskrift om krav til taksametre og kontrollutrustninger § 53 har den driftsansvarlige opplysningsplikt overfor Justervesenet om forhold av betydning for tilsynet. Etter forskriften § 42 annet ledd kan den driftsansvarlige ikke selv være løyvehaver, og den driftsansvarlige skal være en uavhengig tredjepart av løyvehavere som bruker kontrollutrustningen. Den driftsansvarlige vil etter departementenes syn dermed være godt egnet som rapporteringspliktig tredjepart for opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilknyttet kontrollutrustningen.

Avhengig av hvordan drosjetjenestene organiseres, vil både en drosjesentral og andre tilbydere av persontransport kunne være driftsansvarlig så lenge de ikke innehar løyver. Innehar de løyver, må andre virksomheter stå for driften av kontrollutrustningen. Dette kan for eksempel være det samme selskapet som er systemleverandør. Uansett hvordan dette organiseres, vil den som drifter kontrollutrustningen ha tilgang til de skattemessig relevante opplysningene. Gjennom de pliktene som påhviler den driftsansvarlige i arbeidsgruppens forslag til regelverk, vil det være kjent hvem som er driftsansvarlig for de ulike kontrollutrustningene.

Departementene foreslår på denne bakgrunn at opplysningsplikten i skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd utvides slik at den som er driftsansvarlig for en kontrollutrustning, skal gi skattemyndighetene opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilknyttet kontrollutrustningen. Med løyvehavere menes de som utfører persontransport på grunnlag av et drosjeløyve, jf. yrkestransportloven § 9 første ledd slik den endres 1. november 2020.

Samtidig foreslås det å endre dagens angivelse av «drosjesentral» som tredjepart til «formidler av drosjetjenester». Endringen er ment å fange opp at det ikke lenger vil være plikt til å være tilsluttet en drosjesentral og at organisering av drosjetransport kan innrettes på annen måte enn dagens sentraler. Av samme grunn foreslås det å bruke «tilknyttet» i stedet for dagens begrep «tilsluttet». En løyvehaver vil anses tilknyttet en formidler av drosjetjenester når formidleren formidler drosjeoppdrag til løyvehaveren.

En formidler av drosjetjenester kan ha mange av drosjesentralens oppgaver, som foruten formidling av drosjetjenester, kan være markedsføring, flåtestyring, klagebehandling mv. Det avgjørende vil være om det er løyvehavere med plikt til å ha løyve for persontransport tilknyttet en slik virksomhet. En opplysningsplikt for formidlere av drosjetjenester er særlig viktig for å få innrapportert opplysninger om løyvehavere som fortsatt benytter taksametre.

Den nærmere detaljeringen av hvilke opplysninger som skal innberettes, foreslås gjort i forskrift med hjemmel i skatteforvaltningsloven § 7-13. Forslag til forskriftsbestemmelser vil sendes på en egen høring. Departementene legger foreløpig til grunn at forskriftsreglene i stor grad vil være sammenfallende med de gjeldende reglene for drosjesentralers rapportering til Skatteetaten, jf. skatteforvaltningsforskriften § 7-5 E.

Departementene viser til forslag til endringer i skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd.

5. Personvernkonsekvenser

Lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) og EUs personvernforordning gjelder ved helt eller delvis automatisert behandling av personopplysninger og ved ikke-automatisert behandling av personopplysninger som inngår i eller skal inngå i et register. Med personopplysninger menes opplysninger som direkte eller indirekte gjelder identifiserbare enkeltpersoner.

Rapportering av opplysninger om løyvehavere til skattemyndighetene er hovedsakelig begrunnet i behov for kontroll av deres skattefastsetting, men vil også benyttes til veiledning av nye aktører i bransjen. Formålet er å redusere omfanget av skatteunndragelser, bidra til likebehandling og dermed likere konkurransevilkår. Skattemyndighetene mottar allerede opplysninger for dette formålet fra drosjesentraler.

Skattemyndighetene har i dag hjemmel i lov til å behandle opplysninger fra drosjesentralene om opplysninger fra skiftlappen for tilknyttede løyvehavere, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd og skatteforvaltningsforskriften. Endringer i reguleringen av drosjenæringen medfører behov for å endre opplysningsplikten slik at drosjeselskap og driftsansvarlig for kontrollutrustning gir tilsvarende opplysninger om løyvehavere tilknyttet virksomheten/kontrollutrustningen. Den nærmere detaljeringen av hvilke opplysninger som skal innberettes, er i dag regulert i skatteforvaltningsforskriften § 7-5 del E. For vurderingen av personvernkonsekvenser i høringsnotatet her, legger Finansdepartementet til grunn at det i hovedsak er de samme opplysningene som rapporteres i dag, som skal gis av drosjeselskap og driftsansvarlige for kontrollutrustninger. Forslag til forskriftsbestemmelser vil sendes på egen høring på et senere tidspunkt, og personvernkonsekvensene vil vurderes også i den forbindelse.

Både dagens bestemmelser og de foreslåtte endringene gjelder rapportering av opplysninger om næringsdrivende. Det som kreves av opplysninger som identifiserer drosjeselskap, driftsansvarlig og løyvehaver, er virksomhetens organisasjonsnummer og navn og løyvenummeret til drosjen. Opplysningene gjelder dermed virksomheter. De øvrige opplysningene - akkumulerte tall fra skiftlappene for kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift, kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift og besatte kilometer - gjelder opplysninger til kontroll av det som den skattepliktige allerede plikter å gi opplysninger om i skattemeldingen og næringsoppgaven etter skatteforvaltningsloven kapittel 8.

For upersonlige næringsdrivende vil det ikke dreie seg om personopplysninger som direkte eller indirekte kan kobles til en enkeltperson. I følge personvernforordningen fortale punkt 14

omfatter ikke forordningen *"behandling av personopplysninger som gjelder juridiske personer, og særlig foretak etablert som juridiske personer, herunder den juridiske personens navn, form og kontaktopplysninger"*. Justisdepartementet har i forarbeidene til ny personopplysningslov, jf. Prop. 56 LS (2017-2018) pkt. 4.5.4, presisert at: *"en opplysning om en juridisk person vil utgjøre en personopplysning dersom opplysningen samtidig er en opplysning om en fysisk person, slik at vilkårene i forordningen artikkel 4 nr. 1 er oppfylt. Det samme er tilfellet etter gjeldende rett"*. Opplysninger om personlig næringsdrivende vil være naturlig å behandle som personopplysninger når det ikke er mulig å skille foretakets økonomi fra eierens private. Det er imidlertid ikke tilfelle for de opplysningene som kreves etter den foreslåtte bestemmelsen. Det legges derfor til grunn at opplysningene ikke kan medføre en høy risiko for fysiske personers rettigheter og friheter, jf. forordningen artikkel 35 nr. 1.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innledning

I dette kapitlet omtales økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget til lovendringer. Økonomiske og administrative konsekvenser av et ev. samlet nytt regelverk om alternativ til taksameter vil omtales i forbindelse med høringen av forslag til forskriftsendringer.

6.2 Hjemmel for å utpeke tilsyn og fastsette gebyr for tilsyn

For offentlige myndigheter får forslaget om at SD skal kunne utpeke en tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger i seg selv ingen konsekvenser, utover at SD må utpeke myndigheten. SD legger til grunn at fastsettelse av tilsynsmyndighet skal skje i forskrift. Vår foreløpige vurdering er at Justervesenet bør bli utpekt som tilsynsmyndighet. Dette er i tråd med anbefalingen fra arbeidsgruppen. Fjerningen av antallsbegrensningen for løyver vil åpne for at det blir flere løyvehavere, noe som kan gi mer jobb for tilsynsmyndighetene. Det legges til grunn at det vil utvikles flere konkurrerende kontrollutrustninger, men det er ikke på forhånd mulig å anslå hvor mange dette blir. I alle tilfeller må det påregnes at det vil være behov for ressursbruk til tilsyn for å sikre at disse løsningene oppfyller kravene. Siden tilsyn vil rettes mot et fåtall systemleverandører vil behov for ressurser til tilsyn allikevel trolig bli lavere enn i dag. I utgangspunktet vil tilsyn med nye kontrollutrustninger ikke være mer ressurskrevende for tilsynsmyndigheten enn tilsyn med taksameter.

Fastsettelse av hjemmel for å kreve gebyr for tilsynet må også gis nærmere innhold i forskrift. For offentlige myndigheter innebærer gebyrhjemmelen at tilsynet med alternative kontrollutrustninger ikke vil belaste offentlige budsjetter.

For næringen er det forventet at nye kontrollutrustninger totalt sett vil gi lavere kostnader enn taksameter. Næringen forholder seg allerede i dag til Justervesenet som tilsynsmyndighet for taksameter, og finansierer dette selv gjennom årsavgiften for tilsynet. Størrelsen på gebyret for tilsyn av kontrollutrustning vil bli fastsatt i forskrift. Totalt sett forventes det at nye

kontrollutrustninger vil medføre lavere kostnader enn dagens bruk av taksameter, og skal bidra til å senke barrieren for å etablere seg i drosjenæringen. Hjemmel for å utpeke tilsyn og kreve gebyr er en del av rammeverket som skal legge til rette for lavere kostnader for næringen. Dette vil også gi fordeler for små bedrifter som drosjeforetak ofte er. Det følger av rapporten fra arbeidsgruppen at det er forventet at totalkostnadene ved tilsyn med de nye kontrollutrustningene er langt lavere enn kostnadene ved tilsyn med taksameter.

Det er systemansvarlige for de nye kontrollutrustningene som må betale gebyret. Disse kostnadene kan hentes inn fra løyvehaverne som benytter utrustningene.

Selve forslaget om å utpeke tilsynsmyndighet og kreve gebyr for dette vil ikke ha direkte konsekvenser for privatpersoner. Som helhet vil et rammeverk som stiller krav til alternativ til taksameter innebære lavere etableringskostnader, som igjen kan gi seg utslag i lavere priser for de reisende. Å legge til rette for å bruke digitale løsninger som kontrollutrustninger, vil kunne føre til bedre utnyttelse av drosjer som er ledige på forskjellige tidspunkt, noe som på sikt også kan føre til billigere drosjetjenester for kundene.

Nærmere vurderinger av administrative og økonomiske kostnader vil fremgå av høringen om forskriftsendringer, når detaljene i dette er på plass.

6.3 Hjemmel for tredjepartsrapportering til Skatteetaten

Opplysningspliktige driftsansvarlige for kontrollutrustninger

Krav om at den driftsansvarlige skal rapportere til Skatteetaten om gjennomførte drosjeturer vil medføre kostnader for de opplysningspliktige. Kostnadene vil avhenge av hvor mye automatisering som er bygd inn i kontrollutrustningen. Finansdepartementet legger til grunn at store deler av eller hele skatterapporteringen vil kunne automatiseres, og dette vil redusere kostnadene vesentlig.

Opplysningspliktige formidlere av drosjetjenester/drosjesentraler

For formidlere av drosjetjenester som er en videreføring av dagens drosjesentraler og som i dag rapporterer opplysninger fra skiftlappen i taksametre, vil ikke forslaget innebære noen endringer. I dag er det 235 opplysningspliktige drosjesentraler. I den grad det opprettes nye selskaper som ikke er en direkte videreføring av dagens drosjesentraler, vil det kunne påløpe kostnader som for de driftsansvarlige for kontrollutrustningene.

Løyvehavere

For løyvehavere vil tredjepartsrapporteringen medføre større insitament til å etterleve skatteregelverket. Det vil legge til rette for at etterlevelsen øker, og kan også redusere behovet for stedlige kontroller fra skattemyndighetenes side. Skatteetaten har ikke tall på hvor mange skattepliktige som vil bli berørt, men i dag rapporterer drosjesentralene opplysninger om ca. 8 650 løyver.

Utvidelsen av opplysningsplikten vil bidra til å likestille tradisjonelle og nyere former for drosjevirkosomhet.

Skatteetaten

Skatteetaten vil kunne motta tredjepartsopplysninger fra driftsansvarlige for kontrollutrustningene og drosjeselskap på samme måte som etaten mottar dagens opplysninger fra drosjesentralene. Skatteetaten vil måtte påregne noe økte kostnader til blant annet tilpasninger av systemer og prosesser, kartlegging, veiledning og oppfølging av de opplysningspliktige og systemleverandører. Kostnadene må ses i sammenheng med nytteverdien rapporteringen vil gi gjennom bedret skattekontroll. Erfaringer fra etableringen av tredjepartsrapportering fra drosjesentralene viser at kvaliteten på skatteprosessen ble forbedret.

Erfaringsmessig må Skatteetaten bruke ressurser i forbindelse med innføring av nye rapporteringsløsninger for å sikre at kvaliteten på mottatte opplysninger blir tilfredsstillende. Det er fortsatt uklart hvor mange nye aktører som kan forventes og hva slags modenhetsnivå disse har i forhold til skatterapportering. Det er derfor vanskelig å estimere de økte innføringskostnadene nøyaktig før en nærmere interessekartlegging er foretatt.

Tiltaket vil på sikt også gi Skatteetaten mulighet til å lage bedre analyser og sette etaten i stand til å velge ut de riktige kontrollobjektene. Dette fører til bedre ressursbruk i Skatteetaten, noe som gir gevinst for de skattepliktige og for næringslivet ved at antallet unødvendige kontroller reduseres.

7. Ikrafttredelse

Det er ønskelig at lovendringene trer i kraft så raskt som mulig, for å legge til rette for større fleksibilitet i drosjenæringen.

Vi tar sikte på at endringene kan tre i kraft fra 1. januar 2021. Dette er avhengig av at nødvendige forskriftsendringer er på plass til denne tiden.

Vi foreslår at Kongen kan fastsette tidspunkt for ikrafttredelse av lovendringene.

Forslag til lovendringer

Lov om endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 9 femte ledd skal lyde:

(5) Departementet kan peike ut eit handhevingsorgan som skal føre tilsyn med at reglane for kontrollutrustningar mv. vert følgde.

Ny § 31 første ledd bokstav c skal lyde:

c) gjennomføring av tilsyn av kontrollutrustningar mv.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Lov om endringer i lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven)

I

I lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning gjøres følgende endring:

§ 7-5 syvende ledd skal lyde:

(7) Formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustning skal gi opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten eller kontrollutrustningen.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.