

**Utredningsrapport**  
**Regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter**  
**(kontrollutrustning)**

(endelig rapport)

Konkurransetilsynet, Forbrukerrådet, Skatteetaten, Pasientreiser Helseforetak,  
Samferdselsdepartementet og Justervesenet,

28. februar 2019

# Innhold

1	Sammendrag .....	6
2	Innledning og bakgrunn for oppdraget .....	7
2.1	Behovet for tiltak.....	7
2.2	Arbeidsgruppens mandat.....	8
2.3	Bruk av mobile applikasjoner i drosjevirkosomhet i dag.....	9
2.4	Begrepsbruk .....	10
2.4.1	Kontrollutrustning .....	10
2.4.2	Taksameter .....	10
2.4.3	Drosjemarkedet.....	10
2.4.4	Måling.....	11
2.4.5	Øvrige begreper.....	11
3	Gjeldende regelverk og rammer .....	11
3.1	Innledning.....	11
3.2	Yrkestransportregelverket.....	11
3.2.1	Gjeldende rett .....	11
3.2.2	Forslag til endringer i yrkestransportloven og –forskriften .....	12
3.3	Målerregelverket og taksameterregelverket.....	13
3.3.1	Lov om målenheter, måling og normaltids (måleloven) og forskrift om målenheter og måling	13
3.3.2	Forskrift om krav til taksametre .....	14
3.3.3	EUs måleinstrumentdirektiv (MID).....	15
3.4	Bokføringsregelverket .....	15
3.5	Kassasystemregelverket .....	16
3.6	Skatteforvaltningsregelverket .....	16
3.7	Maksimalprisregelverket.....	17
3.8	Prisopplysningsregelverket .....	17
3.9	Pasient- og brukerrettighetsregelverket.....	18
4	Regulering av taksameter og alternativer til taksameter i andre land.....	18
4.1	Sverige .....	18
4.2	Danmark .....	20
4.3	Finland .....	21
4.4	USA – New York .....	22
5	Behov og hensyn som skal ivaretas av alternativer til taksameter .....	23
5.1	Innledning.....	23

5.2	Et velfungerende drosjemarked .....	24
5.3	En seriøs drosjenæring .....	24
5.4	Sikre kundenes rettigheter .....	27
5.5	Bidra til trygghet for passasjer og sjåfør .....	28
5.6	Oppsummering av hensyn som bør ivaretas av kontrollutrustning .....	29
6	Premisser for regulering av kontrollutrustning .....	32
6.1	Innledning .....	32
6.2	Kontrollutrustningens bruksområde .....	32
6.2.1	Når skal kontrollutrustningen kunne brukes .....	32
6.2.2	Begrensning til betaling gjennom kontrollutrustning .....	33
6.2.3	Vurdering av begrensninger i bruk .....	34
6.3	Forhåndsavtalt pris eller pris basert på måling av tid og strekning .....	34
6.4	Tredjepartsrapportering .....	35
6.5	Sikker informasjon om bilens totale kjørestrekning (fysisk tilkobling) .....	37
6.6	Statistikkformål .....	37
6.7	Tilsyn .....	38
6.8	Generelle funksjonelle krav med tilhørende veileder .....	39
6.9	Ansvarlige parter .....	39
6.10	Personvern .....	40
6.11	Forholdet til delingsøkonomi .....	41
6.12	Oppsummering .....	41
7	Beskrivelse av mulige alternative løsninger .....	42
7.1	Innledning .....	42
7.2	Nullalternativet .....	42
7.3	Digital kontrollutrustning (alternativ 1) .....	42
7.3.1	Innledning .....	42
7.3.2	Ansvarsforhold for utvikling, drift og bruk av digitale kontrollutrustninger .....	43
7.3.3	Beskrivelse av funksjoner i en digital kontrollutrustning .....	44
7.4	Digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om totalt kjørt strekning (alternativ 2) .....	48
8	Vurdering av kostnads- og nyttevirkninger av de ulike alternativene .....	48
8.1	Innledning .....	48
8.2	Forutsetninger for kost- og nyttevurdering .....	48
8.3	Kost-nyttelvurdering av digital kontrollutrustning (alternativ 1) .....	49
8.3.1	Kundeperspektiv .....	49
8.3.2	Drosjenæringen .....	51

8.3.3	Offentlige myndigheter .....	54
8.3.4	Oppdragsgivere i kontraktmarkedet.....	58
8.3.5	Oppsummering av kostnads- og nyttevurdering.....	59
8.4	Kost- og nyttevurdering av digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning (alternativ 2) .....	60
8.5	Arbeidsgruppens anbefaling basert på kost- og nyttevurderingene .....	62
9	Behovet for endringer i lov og forskrifter.....	63
9.1	Innledning.....	63
9.2	Hjemmel for bestemmelser om kontrollutrustninger.....	65
9.2.1	Lovhjemmel .....	65
9.2.2	Endring av dagens taksameterforskrift .....	66
9.3	Behovet for endringer i yrkestransportloven.....	67
9.3.1	Hjemmel for å fastsette forskrift om krav til kontrollutrustninger .....	67
9.3.2	Hjemmel for å føre tilsyn av kontrollutrustninger .....	68
9.3.3	Hjemmel for å ta gebyr eller avgift for tilsyn .....	69
9.3.4	Sanksjonsbestemmelser .....	69
9.4	Behovet for endringer i taksameterforskriften .....	71
9.4.1	Innledende bestemmelser om krav til taksametre og kontrollutrustninger.....	71
9.4.2	Funksjonskrav til kontrollutrustninger .....	71
9.4.3	Krav om bruk av kontrollutrustninger .....	71
9.4.4	Finansiering av tilsyn .....	72
9.4.5	Avsluttende bestemmelser .....	73
9.5	Behovet for endringer i yrkestransportforskriften.....	73
9.6	Behovet for endringer i forskrift om målenheter og måling .....	73
9.7	Behovet for endringer i kassasystemforskriften .....	73
9.8	Behovet for endringer i bokføringsforskriften .....	73
9.9	Behovet for endringer i skatteforvaltningsloven .....	74
9.10	Behovet for endringer i skatteforvaltningsforskriften .....	74
9.11	Behovet for endringer i prisopplysningsforskriften .....	74
9.12	Behovet for endringer i maksimalprisforskriften .....	75
9.13	Behovet for endringer i forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven for drosjesentraler 75	
9.14	Behovet for endringer i lokale forskrifter.....	75
10	Forslag til lovendringer.....	76
10.1	Forslag til endringer i yrkestransportloven .....	76
10.2	Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven.....	76

11	Forslag til forskriftsendringer .....	76
11.1	Forslag til endringer i forskrift om krav til taksametre.....	76
11.2	Forslag til endringer i yrkestransportforskriften .....	92
11.3	Forslag til endringer i bokføringsforskriften.....	93
11.4	Forslag til endringer i skatteforvaltningsforskriften.....	94
11.5	Forslag til endringer i prisopplysningsforskriften.....	94
11.6	Forslag til endringer i forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven for drosjesentraler	95
12	Videre prosess .....	96
12.1.1	Alminnelig høring av forslag til regelverksendringer .....	96
12.1.2	Overgangsordning .....	96
12.1.3	Andre tiltak som kan vurderes .....	97
12.1.4	Utarbeide veileder.....	97
12.1.5	Evaluering.....	98
13	Kilder.....	98
14	Vedlegg.....	99
14.1	Vedlegg 1 Eksterne innspill.....	99
1.	Kontant betaling.....	99
2.	Bør det være mulig å bruke alternativer til taksametre utover bestilte turer (ved praieturer/turer fra holdeplass)? .....	99
3.	Sammensetning av arbeidsgruppa .....	100
4.	Fastpris .....	100
5.	Rapportering til Skatt .....	100
6.	Like krav som i taksameterforskriften .....	100
7.	Sikrer at riktige applikasjoner eller plattformer brukes .....	101
8.	Sikre tilknytning til bilen som brukes, slik at det er mulig å kontrollere hvor mye bilen brukes med og uten passasjer (nøkkelopplysninger til Skatteetaten) .....	101
9.	Måling basert på Global Navigation Satellite System (GNSS) .....	101
10.	Innhenting og lagring av informasjon.....	101
14.2	Vedlegg 2 Beregning av kostnader ved nullalternativet .....	102
14.3	Vedlegg 3 Forskrift om endring i forskrift om krav til taksametre .....	104
14.4	Vedlegg 4 Mandat .....	120

# 1 Sammendrag

I denne rapporten presenteres en vurdering av hvordan man kan regulere mobile applikasjoner som kan brukes som alternativer til taksameter, heretter omtalt som kontrollutrustning. Arbeidsgruppen bak rapporten har vært sammensatt av representanter fra Justervesenet, Konkurransetilsynet, Forbrukerrådet, Skatteetaten, Pasientreiser Helseforetak og Samferdselsdepartementet.

Som grunnlag for vurderingene er det tatt utgangspunkt i at en kontrollutrustning skal støtte opp under et velfungerende drosjemarked, en seriøs drosjenæring, kundenes rettigheter og trygghet for passasjer og sjåfør. Det er tatt hensyn til formålet med dagens regelverk for taksametre så langt dette er vurdert som hensiktsmessig.

Følgende hensyn vurderes som vesentlige å se hen til når regelverk for kontrollutrustning skal utformes:

- De identifiserte behovene skal ivaretas på minst mulig byrdefull måte for næringsaktørene
- Funksjonskravene skal være så teknologinøytrale som mulig
- Reguleringen skal gjelde likt for alle aktører i næringen
- Sikker innberetning av skattemessige opplysninger, ved tredjepartsrapportering eller tilsvarende sikkerhet i løsning
- Sikker informasjon om drosjevirkosomheten tilgjengelig for myndigheter
- Lagring av informasjon om drosjevirkosomheten tilstrekkelig lenge for kontrollformål
- Løsningene som skal brukes skal ikke lett kunne brukes feil og skal så langt som mulig gjøre det vanskelig å manipulere data som produseres og lagres i løsningen
- Egnede kontroll- og tilsynsmuligheter
- Kundenes forventninger om at ny teknologi tas i bruk i drosjetjenester
- Kundegrupper som ikke bruker digitale løsninger må ikke helt eller delvis miste tilbud om drosjetjenester
- Riktig pris beregnes
- Muligheter for å sammenligne pris fra flere tilbydere
- Valgfrihet til å bruke ulike betalingsformer
- Tydelige ansvarsforhold mellom partene i transaksjonen
- Retningslinjer for universell utforming og regler for ikke-diskriminering ivaretas
- Sikker identifisering av bil og sjåfør
- Informasjon om bil, sjåfør og GNSS-sporing av reiserute er synlig underveis på reisen og loggført i ettertid
- Personvernregler ivaretas
- Behov for uavhengig klageinstans ivaretas

Videre er ulike premisser for hvordan behovene skal ivaretas vurdert. Det er et viktig premiss for bruk av kontrollutrustning at kunde og tilbyder av drosjetjenesten alltid skal avtale pris før drosjeturen starter. Dette innebærer at det ikke vil stilles krav til at kontrollutrustning har funksjonalitet for måling av tid og stekning underveis på turen, slik kravet er for taksametre.

Det er videre tatt utgangspunkt i at kontrollutrustning skal kunne brukes til alle typer drosjeturer og ikke kun de som bestilles gjennom løsningen. Det forutsettes videre at rapportering til

skattemyndighetene ved bruk av kontrollutrustning skal sikres gjennom rapportering fra en part som er uavhengig av løyvehaver (tredjepartsrapportering).

På denne bakgrunn har arbeidsgruppen vurdert kostnader og nytteeffekter ved følgende mulige alternativer til regulering:

- Det innføres krav til digital kontrollutrustning som åpner for at dette kan brukes som alternativ til taksameter (alternativ 1, digital kontrollutrustning)
- Det innføres krav til digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning, som åpner for at dette kan brukes som alternativ til taksameter (alternativ 2, digital kontrollutrustning med fysisk tilkobling til bilen)

Alternativ 1 vil i størst grad støtte målsetningene i Samferdselsdepartementets endringer i yrkestransportloven som ble sendt på høring høsten 2018. Alternativ 2 vil medføre etableringsbarrierer i form av investeringer i enhet for fysisk tilkobling til bilen. Dette er imidlertid etableringsbarrierer som er langt lavere enn hva som følger av dagens krav til taksametre. Alternativ 2 ivaretar bedre skattemyndighetenes behov for sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning. Dette er en nyttevirkning som ikke ivaretas av alternativ 1. Nytttevirkningen er noe usikker når effekten av endringene i yrkestransportloven realiseres.

Arbeidsgruppens anbefaling er på denne bakgrunn at det fastsettes et regelverk i tråd med alternativ 1.

Det er utviklet et utkast til endringer i dagens forskrift om krav til taksametre, der det foreslås at det innarbeides en egen del med krav til kontrollutrustning som hjemles i yrkestransportloven. Det er også kartlagt hvilke andre regelverk som må endres for at krav til kontrollutrustning skal kunne iverksettes slik som forutsatt, og forslag til slike endringer er forslått.

Det foreslås at regelverk for kontrollutrustning gjennomføres fra samme tidspunkt som de omtalte endringene i yrkestransportloven.

## 2 Innledning og bakgrunn for oppdraget

### 2.1 Behovet for tiltak

Rammevilkårene for drosjemarkedet er i stadig utvikling. Blant annet har den teknologiske utviklingen bidratt til enklere tilgang på informasjon om drosjetilbudet og nye måter å formidle drosjetjenester på. Ny teknologi kan legge til rette for nye forretningsmodeller, som kan tilby drosjetjenester på nye og mer kostnadseffektive måter. Kundene har også forventninger om at ny teknologi tas i bruk. Ny teknologi kan generelt bidra til et bedre drosjetilbud.

Samferdselsdepartementet (SD) har foreslått endringer i drosjereguleringen med sikte på å legge til rette for et mer velfungerende drosjemarked ut fra dagens rammevilkår. Etter planen skal en lovproposisjon med regjeringens forslag til endringer i drosjereguleringen fremmes for Stortinget før påsken 2019. I høringsnotatet som ble sendt på alminnelig høring 1. oktober 2018 viser SD til at det er opprettet en arbeidsgruppe som skal se på muligheten for å erstatte dagens taksameter med teknologinøytrale funksjonskrav, og at arbeidsgruppens utredning kan medføre at kravet om taksameter endres.

I NOU 2017:4 *Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer* fra februar 2017 drøftet [Delingsøkonomiutvalget](#) bl.a. drosjebransjen. 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.

Kravet til dagens taksameter innebærer strenge krav til prisberegning basert på målinger foretatt underveis når drosjeturen kjøres. Kravene forhindrer forretningsmodeller der prisen beregnes på andre måter enn ved måling i bilen når turen utføres. Kravet til taksameter innebærer også en etablerings- og driftskostnad, herunder kostnader til innkjøp eller leasing, installasjon og årsavgift til Justervesenet som skal dekke kostnadene ved tilsyn. Dette er en kostnad som kan være til hinder for å etablere nye aktører innen drosjevirkosomheten, særlig for de som kun skal drive drosjevirkosomhet på deltid.

Justervesenet fikk i 2017 i oppdrag fra Nærings- og Fiskeridepartementet (NFD) å utrede mulighetene for å sette funksjonelle krav til mobile applikasjoner som kan brukes som alternativer til dagens taksametre. Utgangspunktet for utredningen var at eventuelle krav til nye løsninger skal ivareta de samme hensynene som ligger til grunn for dagens regulering av taksametre. Justervesenet konkluderte med at det er mulig å fastsette funksjonelle krav til slike mobile applikasjoner, men at det er nødvendig å vurdere nærmere virkningene av å stille konkrete funksjonelle krav og hvilke regelverksendringer som må gjennomføres.

## **2.2 Arbeidsgruppens mandat**

I mars 2018 besluttet NFD i samråd med SD og andre berørte departementer å opprette en arbeidsgruppe med representanter fra Justervesenet, Konkurransetilsynet, Forbrukerrådet, Skatteetaten, Pasientreiser Helseforetak og SD. Arbeidsgruppens mandat var å vurdere nærmere hvordan mobile applikasjoner som kan brukes som alternativer til taksameter kan reguleres.

Hensikten med å opprette en arbeidsgruppe er å sikre et tverrfaglig grunnlag for utformingen av et regelverk for alternativer til taksametre. Arbeidsgruppen skal utarbeide et forslag til et helhetlig regelverk som stiller krav til informasjonssystemene som skal brukes ved persontransport. Formålet med dagens regelverk for taksametre skal ivaretas så langt dette vurderes som hensiktsmessig. Samtidig må regelverket støtte opp under målet om at etableringsbarrierene i drosjemarkedet skal reduseres for å styrke konkurransen i drosjemarkedet.

Arbeidsgruppen ledes av Justervesenet og består av følgende representanter:

- Silje Elise Bertheussen, Nils Magnar Thomassen og Eli Mogstad Ranger (prosjektleder), Justervesenet
- Kjell Sunnevåg, Konkurransetilsynet
- Hanne Beth Takvam-Borge, Forbrukerrådet
- Halvor Vågslid Haga og Øystein Hov, Skatteetaten
- Sigurd Aanesen og Kristoffer Plocinski, Pasientreiser Helseforetak
- Thea Ringstad og Knut Aksel Wadet, Samferdselsdepartementet

Arbeidsgruppen skal identifisere aktuelle funksjonelle krav til alternativer til taksametre, innhente innspill fra andre aktuelle myndigheter og interessenter, identifisere behov for utvikling/endring av regelverk og vurdere kostnader og nytteeffekter av foreslåtte endringer i regelverk.

Arbeidsgruppen skal innen 1. mars 2019 levere:



- Forslag til eventuelt nytt regelverk og regelverksendringer som må gjennomføres for at informasjonssystemer basert på mobile applikasjoner kan brukes som alternativer til taksametre.
- Kost/nyttevurdering som ligger til grunn for forslaget til nytt regelverk.

Mandatet for arbeidsgruppen følger av vedlegg 4.

### **2.3 Bruk av mobile applikasjoner i drosjevirkosomhet i dag**

Et tradisjonelt taksameter måler strekningen som kjøres basert på antallet hjulomdreininger i bilen. Ny teknologi gjør det nå mulig å måle strekninger med GNSS.<sup>1</sup> Hvis sensoren for GNSS finnes i en applikasjon på en mobil enhet plassert i en bil, for eksempel en mobiltelefon, som også har tilgjengelig klokkefunksjon, kan applikasjonen fremskaffe både strekningen bilen kjører og hvor langt tid det tar å kjøre strekningen. Med en beregningsfunksjon kan prisen for tjenesten beregnes.

Det finnes allerede flere kjente applikasjoner i omløp som har funksjoner for beregning av pris basert på tid og strekning. På grunn av bokføringsregelverkets krav om at drosjer skal bruke taksametre, er slik bruk av applikasjoner i drosjenæringen etter arbeidsgruppens erfaring i hovedsak brukt til selve formidlingen av drosjetjenester og forhåndsberegning av pris. Fordi løyvemyndigheten kan bestemme at kjøretøy som nyttes i drosjetransport skal være utstyrt med godkjent taksameter utgjør dermed slike applikasjoner et tillegg til taksameteret i drosjebiler. Utenfor den tradisjonelle drosjenæringen er arbeidsgruppens erfaring at applikasjonene likevel har blitt brukt uten taksameter, i strid med yrkestransportregelverket og bokføringsregelverket.

Det mest kjente eksempelet på en slik applikasjon er Uber pop, som er mye omtalt i forbindelse med delingsøkonomi.<sup>2</sup> Uber pop kan lastes ned til en mobiltelefon, og bruker deretter kartdata og/eller satellittbasert måling for å finne beste rute fra A til B. Prisen for turen beregnes på grunnlag av en algoritme som finnes på Uber pop sin server. Etter arbeidsgruppen erfaring brukes Uber-applikasjonen sammen med vanlige taksametre i Sverige.<sup>3</sup> Det har vært flere saker i det norske rettssystemet som knytter bruk av Uber pop opp mot pirattaxivirkosomhet og unndragelse av inntekt som grunnlag for skatt.<sup>4</sup> I utredningsgruppen som jobbet med forprosjektet til denne utredningen, ble det avholdt et møte med representanter for Uber Norden i mai 2017. Fra deres side ble det da ytret ønske om regulering av applikasjoner som måler tid og strekning og beregner pris for en tur, slik at de kan brukes lovlig.

Et annet eksempel på applikasjoner i bruk er Haxi og Haximeter. Dette er to forskjellige applikasjoner. Mens drosjetjenesten formidles via Haxi, bruker sjåføren Haximeter til å måle tid og strekning basert på GNSS. Selskapet har tidligere vist til at de bare tilbyr en turformidlingstjeneste, og ikke er involvert i selve transporten eller utførelsen av denne.

I det etablerte drosjemarkedet brukes også applikasjonen TaxiFix sammen med taksameter. Denne applikasjonen gir et prisestimat basert på kartdata, og foretar ingen måling.

---

<sup>1</sup> Global Navigation Satellite System (GNSS) er en fellesbetegnelse for satellittnavigasjonssystemer som f.eks. det amerikanske GPS (Global Positioning System), det russiske GLONASS, det kinesiske BeiDou og det europeiske Galileo.

<sup>2</sup> Uber tilbyr ulike tjenester. Uber Pop er den mest brukte transporttilbyderen innen Ubers ulike tjenester, men det finnes også blant annet Uber Black. Kunden vil kunne bruke en og samme Uber-applikasjon til å velge mellom transportalternativene.

<sup>3</sup> NORDJUST: samarbeidsorgan for lovregulert måling i Norden; opplysninger fra representanter fra SWEDAC.

<sup>4</sup> Blant annet LB-2016-157204, LB-2016-192252, TDRAM-2016-155736.

Arbeidsgruppen kjenner også til andre applikasjoner som brukes, slik som Mivai, Prai og 07000, i tillegg til applikasjoner som er under utvikling. Dette gjelder også løsninger som bruker satellittinformasjon til måling av strekning og tid, slik at prisen for en tur kan beregnes med bakgrunn i disse målingene. Denne type applikasjoner er likevel et marked i stor utvikling, og arbeidsgruppen har ikke oversikt over alle.

## **2.4 Begrepsbruk**

For å lette forståelsen ved lesning av rapporten forklares her sentrale begreper som er brukt.

### **2.4.1 Kontrollutrustning**

Utgangspunktet for arbeidsgruppen er at det skal utarbeides et regelverk for mobile applikasjoner som kan brukes som alternativ til taksametre. Begrepet «mobil applikasjon» er ikke et klart definert begrep. Det vil videre være lite hensiktsmessig å begrense eventuelt nytt regelverk til det vi i dag normalt vil kalle en «mobil applikasjon». Arbeidsgruppen legger derfor til grunn for arbeidet at vi ikke har full oversikt over hvilke former nye løsninger vil ha. For å forenkle omtalen av nye løsninger som kan fungere som alternativer til taksametre i denne rapporten, benevnes disse som «kontrollutrustning». Med kontrollutrustning menes en 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, men som ikke er et taksameter.

### **2.4.2 Taksameter**

I forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre (taksameterforskriften) er taksameter 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 og beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet».<sup>5</sup> Denne definisjonen er en direkte oversettelse av definisjonen av taksameter i EUs Måleinstrumentdirektiv (MID).<sup>6</sup>

Det er ikke definert i MID hva som menes med «avstandssignalgenerator». I dagens taksametre er avstandssignalene hentet fra hjulenes omdreining under kjøring, men definisjonen er etter Justervesenets mening ikke begrensende for at f.eks. GNSS-signal kan brukes til samme hensikt.

### **2.4.3 Drosjemarkedet**

Drosjemarkedet blir ofte delt i to hovedsegmenter; enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet. Enkeltursegmentet omfatter drosjeturer som praies på gaten (praiemarkedet), drosjer som hyres fra holdeplass (holdeplassmarkedet) og drosjer som bestilles på forhånd (bestillingsmarkedet). Kontraktmarkedet omfatter drosjetjenester for private og offentlige oppdragsgivere der vilkårene for transporten allerede er fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder. Kontraktene regulerer altså kjøreforpliktelsene, krav til utstyr, priser osv. Arbeidsgruppen konsentrerer seg derfor om reguleringen av enkeltturmarkedet, men påpeker at det kan være forhold i de to delmarkedene som kan påvirke hverandre.

---

<sup>5</sup> Jf. § 2 a.

<sup>6</sup> Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2014/32/EU av 26. februar 2014 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning om tilgjengeliggjøring på markedet av måleinstrumenter.

#### 2.4.4 Måling

Måling anses som bruk av måleredskaper eller målemetoder med det formål å bestemme den kvantitative størrelsen på det som måles. Dette gjøres i dag som regel ved å måle størrelsen av noe, uttrykt i SI-enheter.<sup>7</sup> Måling av tid og strekning basert på signaler fra bilens hjul eller GNSS-signal kan regnes som måling. Å beregne distanse for en strekning med utgangspunkt i et kart der GNSS-signal er lagt inn på forhånd, i motsetning til der målingen gjøres *underveis*, regnes ikke som måling i denne utredningen.

#### 2.4.5 Øvrige begreper

- **Praieturer/gateturer:** turer som oppstår ved at kunden tilkaller en ledig drosje som tilfeldig er synlig
- **Tur fra holdeplass:** tur der kunden oppsøker drosje som er oppstilt på holdeplass
- **Tradisjonelt drosjemarked:** drosjer med fastmontert taksameter som brukes for prisberegning og lagring/rapportering av data.
- **Bestilte turer:** turer som bestilles via kontrollutrustning, ved at kunden bestiller direkte fra motsvarende løsning i egen enhet eller ringer til en sentral som bruker den samme løsningen som er den som løyvehaver bruker når turen utføres.
- **Fastpris:** pris for tur fastsatt før turen bestilles eller kunden praier drosje eller benytter drosje fra holdeplass.
- **Avtalt pris:** pris avtalt mellom kunden og den som leverer drosjetjenesten før turen starter

### 3 Gjeldende regelverk og rammer

#### 3.1 Innledning

Drosjebransjen reguleres gjennom flere lover og forskrifter. Det gis her en kort oppsummering av det regelverket som er mest relevant å se hen til i utviklingen av krav til kontrollutrustninger som kan brukes som alternativ til taksametre.

#### 3.2 Yrkestransportregelverket

##### 3.2.1 Gjeldende rett

De sentrale reglene for drosjevirkosomhet er fastsatt i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

SD har en overordnet rolle som forvalter av yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. Fylkeskommunene er løyvemyndighet for drosjeløyver og det lokale politiet utsteder kjøreseddel til førere av drosjer.

Yrkestransportloven § 4 første ledd slår fast at det er løyveplikt for aktører som driver persontransport mot vederlag, noe som innebærer at løyvehaver må oppfylle krav til vandel, økonomi og kompetanse. Drosjeløyvene er underlagt behovsprøving, noe som innebærer at hver

---

<sup>7</sup> SI-systemet (Système international d'unités) er det internasjonale enhetssystemet for målestørrelser som ble formalisert i 1960. Det bygger på det metriske systemet som ble opprettet av Meterkonvensjonen. SI-enheterenes grunnenheter er kilogram, meter, sekund, ampere, kelvin, mol og candela.

fylkeskommune løpende må vurdere hvor mange drosjeløyver som kreves for å dekke publikums behov for drosjetjenester i løyvedistriktet. Løyvehaver får en eksklusiv driverett i løyvedistriktet og har i utgangspunktet en driveplikt til å være i tjeneste 24 timer i døgnet, hver dag, hele året.

Det følger av yrkestransportloven § 9 tredje ledd, jf. yrkestransportforskriften § 46, at løyvemyndigheten kan bestemme at løyvehaver skal være tilsluttet godkjent drosjesentral (sentraltilknytningsplikt). Løyvemyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om hvordan drosjesentraler skal drives, plikt til betaling til sentralen, at sentralen har rett til å fastsette kjøreordning og andre regler for virksomheten.

Etter yrkestransportloven § 9 sjette ledd har departementet hjemmel til å gi forskrifter om hvordan en motorvogn som benyttes til løyvepliktig drosjetransport skal være utstyrt.

Det følger av yrkestransportforskriften § 48 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.

Gjeldende rett er nærmere beskrevet i [SDs høringsnotat](#) om forslag til endringer i yrkestransportloven og – forskriften, samt forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, som var på høring høsten 2018 (se neste avsnitt).

### **3.2.2 Forslag til endringer i yrkestransportloven og –forskriften**

SD sendte 1. oktober 2018 forslag til omfattende endringer i drosjereguleringen på alminnelig høring. Formålet med revisjonen er å legge til rette for mer velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til et godt drosjetilbud til de reisende. De foreslåtte lov- og forskriftsendringene skal gjøre det enklere å etablere seg i næringen og å drive drosjevirkosomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at vi har en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Forslagene til endringer i drosjereguleringen er nærmere beskrevet i [SDs høringsnotat](#). I det følgende oppsummeres de mest sentrale forslagene til endringer som har betydning for vurderingen av kontrollutrustninger.

SD foreslår i høringsnotatet å:

- Videreføre løyveplikten etter yrkestransportloven § 4, men med lempede vilkår for å kvalifisere til løyve. Det foreslås i stedet å innføre krav til fagkompetanse for fører av drosjen.
- Oppheve behovsprøvingen (antallsreguleringen) av løyver, og dermed den tilhørende driveplikten.
- Oppheve plikt til hovedervert, slik at det også blir mulig å drive drosjevirkosomhet på deltid.
- Innføre ett drosjeløyve for all transport med motorvogn registrert for åtte passasjerer i tillegg til fører. Det innebærer at alle biler med inntil ni seter skal oppfylle kravene til utrustning som følger av yrkestransportreglene. Løyvemyndigheten får imidlertid hjemmel til å gi dispensasjon fra kravene til merking og taksameter etter ny bestemmelse i yrkestransportforskriften § 48.
- Oppheve hjemmelen i yrkestransportloven § 9 tredje ledd om at løyvemyndigheten kan fastsette løyvehavers rett og plikt til å være tilsluttet en drosjesentral. Med dette oppheves

også bestemmelser i yrkestransportforskriften § 46 om nærmere vilkår for tilslutning til drosjesentral.

- Innføre en plikt for løyvehaver til å loggføre kjørte drosjeturer med en modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) som løpende skal registrere drosjens geografiske posisjon. Departementet foreslår et nytt tredje ledd i yrkestransportloven § 9 som gir løyvehaver en plikt til å loggføre kjørte drosjeturer i 10 dager.
- Inntil videre stille krav om at alle motorvogner som benyttes i drosjetransport skal ha taksameterutrustning i bilen. Etter ny yrkestransportlov § 9 fjerde ledd kan departementet gi forskrifter om hvordan en motorvogn skal være utstyrt når den blir benyttet til løyvepliktig transport. Yrkestransportforskriften § 48 endres slik at det er krav om at drosjer skal være utstyrt med godkjent taksameter.
- Videreføre kravet om at alle kjøretøy som brukes i drosjevirkosomhet må registreres i motorvognregisteret som drosje, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy §§ 2-5, jf. 2-29.
- Endre maksimalprisreguleringen slik at maksimalpris skal gjelde i de områder hvor fylkeskommunene har mulighet til å tildele enerettskontrakter.
- Endre yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum slik at tilbud om drosjevirkosomhet som rettes mot offentlig plass ikke bare omfatter fysisk plass, men også tilbud som rettes til publikum via digitale plattformer, omfattes av løyveplikt.
- Iverksette nytt regelverk om lag 6 mnd. etter Stortingets behandling. Dersom Stortinget behandler lovproposisjonen i vårsesjonen 2019 foreslås nytt regelverk å tre i kraft 1. januar 2020.

### 3.3 Målerregelverket og taksameterregelverket

**3.3.1 Lov om målenheter, måling og normaltid (måleloven) og forskrift om målenheter og måling**  
Justervesenet forvalter lov av 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltid (måleloven), forskrift av 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling, samt instrumentspesifikke forskrifter som setter krav til det enkelte type måleredskap. Dette omtales i det videre som det måletekniske regelverket. I det måletekniske regelverket er det hjemmel til å fastsette krav til måleredskaper<sup>8</sup>, målinger<sup>9</sup>, angivelse av måleresultater og produkters kvantitative innhold når det er særlig bestemt i eller i medhold av lov om målenheter, måling og normaltid, jf. § 2 første ledd. Myndigheten til å fastsette krav er delt mellom departementet (NFD) og Justervesenet.

Departementet har myndighet til å fastsette hvilke måleredskaper det skal stilles krav til når de selges eller tilbys for salg, jf. loven § 7 første ledd. Det er bare anledning til å fastsette måletekniske krav ved salg når det stilles krav under bruk, følger av internasjonale forpliktelser, eller ellers anses nødvendig for å sikre lovens formål. Lovens formål er å sikre en måleteknisk infrastruktur som har tillit og bidrar til effektiv bruk av samfunnets ressurser, i tillegg til å sikre tilstrekkelig nøyaktige målinger og måleresultater, jf. loven § 1 første ledd. Det følger dermed av regelverket at det bare kan

---

<sup>8</sup> Et «måleredskap» er definert som «ethvert redskap, utstyr, instrument eller system som brukes for å fremskaffe et måleresultat». Justervesenet kan i forskrift eller enkeltvedtak fastsette nærmere bestemmelser om hva som skal anses som måleredskap eller deler av et måleredskap. Departementet kan på samme måte også fastsette at noe som er et måleredskap etter loven, likevel ikke skal betraktes som måleredskap, jf. lov om målenheter, måling og normaltid § 2 tredje ledd.

<sup>9</sup> Med «måling» menes «bruk av måleredskaper eller målemetoder med det formål å bestemme den kvantitative størrelsen på det som måles», jf. lov om målenheter, måling og normaltid § 2 andre ledd.

stilles måletekniske krav i medhold av loven. De nærmere kravene til måleredskapenes egenskaper fastsettes av Justervesenet, jf. loven § 7 andre ledd.

Departementet kan videre fastsette hvilke måleredskaper det skal stilles krav til når de brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør, jf. loven § 10 første ledd. De spesifikke kravene under bruk fastsettes av Justervesenet, jf. andre ledd. Krav under bruk kan bare fastsettes når det anses nødvendig for å sikre lovens formål om tilstrekkelig nøyaktige målinger og måleresultater, jf. tredje ledd.

Loven fastsetter i § 20 at Justervesenet skal føre nødvendig tilsyn med bestemmelsene fastsatt i loven eller i medhold av loven. Det fastsettes videre i § 31 at departementet i forskrift kan fastsette gebyrer eller avgifter for tilsyn med at bestemmelsene fastsatt i eller i medhold av loven etterleves. Lovens §§ 26-30 fastsetter sanksjonsmuligheter for brudd på bestemmelsene fastsatt i eller i medhold av loven.

Forskrift om målenheter og måling fastsettes av departementet og omfatter bestemmelser om hvilke typer måleredskap og bruksformål det skal settes krav til. Avgifter og gebyrer for tilsyn av krav i måleloven og bestemmelser fastsatt i medhold av denne er også fastsatt i forskrift om målenheter og måling.

### **3.3.2 Forskrift om krav til taksametre**

Taksameterforskriften trådte i kraft i 2010, med full virkning fra 2012. Forskriften fastsetter krav til taksametre når de selges (gjøres tilgjengelig på markedet) og de brukes, samt krav knyttet til tilsyn. Kravene til taksametre når de selges er en direkte implementering av regler for taksametre i EUs måleinstrumentdirektiv (MID) (se eget avsnitt nedenfor).

Taksameterforskriften ble innført etter Justervesenets utredning om behov for krav til taksametre slutført i 2008. Utredningen ble utført på oppdrag fra daværende Nærings- og handelsdepartementet og initiert av flere store straffesaker knyttet til bedrag av skatt og trygdeytelser i drosjebransjen.

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 og beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet. Denne definisjonen er i tråd med definisjonen av taksameter i MID.

Hensikten som ligger bak dagens regulering av taksametre er følgende:

- Å bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og sosiale ytelser.
- Å bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør.
- Å bidra til tillit til drosjenæringen

Forskriften ble evaluert i 2015. Som en følge av dette ble bl.a. bestemmelser om årlig tilsyn med alle taksametre endret slik at man åpnet for risikobasert tilsyn.

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 overføres riktig, 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.

Taksametrene skal være samsvarsvurdert av et teknisk kontrollorgan (TKO) og ha samsvarssertifikat og samsvarserklæring i henhold til kravene i MID.

Justervesenet fører tilsyn med alle installasjoner av taksametre i drosjer (installasjonskontroll), og fører risikobasert 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 når dette anses nødvendig. Markedstilsynet rettes mot produsent og selger av taksametre. Installasjonskontroll med nye taksametre vil ofte gi nyttig informasjon om eventuelt behov for markedstilsyn.

### 3.3.3 EUs måleinstrumentdirektiv (MID)

EUs måleinstrumentdirektiv (MID)<sup>10</sup> fastsetter krav til flere ulike typer måleinstrument, bl.a. taksametre. Som mange andre EU-direktiver er hensikten også med MID å bidra til fri handel med varer i EU/EØS-området, og direktivet setter derfor kun krav til måleinstrumenter når de gjøres tilgjengelig på markedet. MID fastsetter ikke krav til måleinstrumenter under bruk.

MID fastsetter generelle krav til måleinstrumenter omfattet av direktivet, og instrumentspesifikke krav til de ulike typene måleinstrumentene. MID setter i hovedsak funksjonelle krav, men i noen sammenhenger også tekniske krav<sup>11</sup>.

MID er et frivillig direktiv<sup>12</sup> i den forstand at det ikke er obligatorisk å implementere direktivet hvis man nasjonalt ikke ønsker å sette krav til den aktuelle typen måleinstrument. Det er imidlertid obligatorisk å følge kravene i MID dersom et måleinstrument som er omfattet av MID skal reguleres nasjonalt. På de områdene som er omfattet av MID er det derfor ikke anledning til å fastsette andre nasjonale krav til måleredskaper som gjøres tilgjengelig på markedet enn de som følger av MID. For å hindre handelshindringer, følger det av dette at det heller ikke er anledning til å fastsette krav til måleinstrumenter under bruk som er i strid med kravene som skal gjelde når måleinstrumentet gjøres tilgjengelig på markedet.

I Norge ble de fleste av MIDs instrumentspesifikke vedlegg implementert i 2008. Vedlegget om taksametre ble imidlertid først implementert i norsk regelverk gjennom taksameterforskriften i 2010.

## 3.4 Bokføringsregelverket

Forskrift 1. desember 2004 nr. 1558 om bokføring (bokføringsforskriften) er gitt i medhold av lov 19. desember 2004 nr. 73 om bokføring (bokføringsloven). Det er gitt særregler for taxinæringen i bokføringsforskriften delkapittel § 8-2. Det følger av bokføringsforskriften § 8-2-1 at bokføringspliktige som driver taxinæring skal registrere kontant- og kredittsalg ved bruk av taksameter som tilfredsstiller kravene i forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre.

---

<sup>10</sup> Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2014/32/EU av 26. februar 2014 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning om tilgjengeliggjøring på markedet av måleinstrumenter.

<sup>11</sup> Funksjonelle krav er krav som settes til at et produkt eller objekt skal ivareta en spesifisert funksjon, -i motsetning til *tekniske krav* som angir konkrete krav til et objekts utforming, eller spesifiserer krav til ytelse eller egenskaper for et objekt.

<sup>12</sup> Jf. MID artikkel 3 nr. 2.

Ved kontantsalg skal taksameteret skrive salgsdokument (salgskvittering) til kunden for hvert salg og inneholde opplysninger som nevnt i bokføringsforskriften § 5-3-12, opplysninger om type betalingsmiddel og oppfylle krav til salgskvittering jf. kassasystemforskrifta § 2-8-4.

Kontantsalget skal dokumenteres ved bruk av skiftlapper og rapport fra taksameteret som viser hver enkelt salgstransaksjon, jf. § 8-2-2. Skiftlappene skal nummereres fortløpende av systemet og inneholde løyvenummeret og taksameterets serienummer.

Kontantsalg skal ifølge bokføringsforskriften § 8-2-3 dokumenteres med skiftlapp for hvert skift og inneholde følgende opplysninger om:

1. skiftets dato
2. klokkeslett for skiftets begynnelse og slutt
3. antall turer
4. brutto innkjørt beløp fordelt på kontant og kreditt. Kontantbeløp skal være fordelt på ulike betalingsmiddel
5. kontanttips og tips som betales med betalingskort mv.
6. totale og besatte<sup>13</sup> kilometer
7. sjåførens navn og fødselsnummer eller annen identifikasjonskode
8. akkumulerte tall for totale kilometer og totalt innkjørt omsetning i kroner. Kilometer og kroner skal oppgis med henholdsvis minimum seks- og nisifrede tall.

Skiftlapper skal ved utskrift signeres fortløpende med fullt navn av skiftets sjåfør.

Dersom skiftlappsystemet på grunn av feil, strømbrydd eller lignende midlertidig er ute av drift skal årsaken dokumenteres. I disse tilfellene skal det benyttes forhåndsnummererte manuelle skiftlapper. Besatte kilometer, jf. annet ledd nr. 6, kan i slike tilfeller unnlates spesifisert. For øvrig gjelder bokføringsforskriften § 5-3-11 så langt den passer.

Skiftlappene skal oppbevares i fem år etter regnskapsårets slutt, jf. § 8-2-5.

Fra 2019 skal det alltid utstedes kvittering til kunden for hvert salg. Denne kan også være elektronisk, jf. § 5-3-5. Det stilles fortsatt krav om at det skal brukes taksameter, men departementet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra dette, jf. § 8-2-6.

### **3.5 Kassasystemregelverket**

Forskrift 18. desember 2015 nr. 1616 om krav til kassasystem (kassasystemforskriften) er hjemlet i lov 19. juni 2015 nr. 58 om krav til kassasystem (kassasystemloven). Det følger av bokføringsloven § 10 a at bokføringspliktige skal registrere og dokumentere kontantsalg ved bruk av kassasystem med produkterklæring som tilfredsstillende krav i kassasystemloven med forskrift. Departementet kan i forskrift fastsette krav til bruk av kassasystem mv., herunder fastsette unntak. Reglene for kassasystem med forskrift gjelder ikke for taxinæringen med mindre det er særskilt bestemt. Det er egne regler for dokumentasjon av kontantomsetning i taxibransjen, jf. bokføringsforskriften § 8-2-1 flg.

### **3.6 Skatteforvaltningsregelverket**

Skatteforvaltningsforskriften er fastsatt av Skattedirektoratet med hjemmel i lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven). Drosjesentraler, som nevnt i

---

<sup>13</sup> Med «besatte kilometer» menes kilometer kjørt med passasjer i bilen.



yrkestransportforskriften § 46, er pliktige til å avgi bestemte opplysninger til skattemyndighetene etter reglene i skatteforvaltningsforskriften. Drosjesentralene skal gi opplysninger om

- drosjesentralens organisasjonsnummer og navn
- løyvehavers organisasjonsnummer og navn
- løyvenummer
- akkumulerte tall fra skiftlappene om
  - kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift
  - kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift
  - kjørte kilometer
  - besatte kilometer

Disse opplysningene skal leveres for hvert løyve som er pliktig tilknyttet drosjesentralen eller frivillig tilknyttet drosjesentralen som bopelsløyve.

Finansdepartementet fremmet i forbindelse med statsbudsjettet 2019, forslag om regler om opplysningsplikt for formidlingsselskaper mv., jf. Prop. 1 LS (2018-2019) kapittel 19. Forslaget er nå vedtatt, og lovendringene trer i kraft 1. januar 2020. I første omgang skal ordningen innføres for formidling av utleie av fast eiendom. Også persontransportområdet kan være egnet for tredjepartsrapportering. Finansdepartementet peker imidlertid på at en ny rapporteringsordning bør ses i sammenheng med andre eventuelle endringer i reguleringen av drosjenæringen. Opplysningsplikten for formidlingsselskaper kan vurderes utvidet på sikt til å omfatte andre områder av delingsøkonomien.

### **3.7 Maksimalprisregelverket**

Forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (maksimalprisforskriften) er fastsatt av Konkurransetilsynet med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak. Forskriften stiller krav om at man ved løyvepliktig drosjetransport med motorvogn skal benytte parallelltakst (pris beregnet på grunnlag av både medgått tid og avstand), jf. § 2. I stedet for parallelltaksten kan prisen for drosjetransporten fastsettes av en drosjetilbyder i et pristilbud eller ved en på forhånd bestemt fastpris for en gitt strekning, jf. § 3. Kunden skal betale det som gir den laveste totale prisen for turen av fastpris og parallelltakst med eventuelle tillegg.

### **3.8 Prisopplysningsregelverket**

Endringer i forskrift 14. november 2012 nr. 1066 om prisopplysninger for varer og tjenester (prisopplysningsforskriften) trådte i kraft 1. juli 2018. Forskriften forvaltes av Barne- og likestillingsdepartementet og er gitt i medhold av lov 9. januar 2009 nr. 2 om kontroll med markedsføring og avtalevilkår mv. (markedsføringsloven).

Kapittel 7 B i forskriften regulerer hvilke plikter en tilbyder av drosjetjenester skal ha når det gjelder å opplyse om pris for drosjetjenester. Det stilles altså skjerpede krav for drosjetilbydere utover de generelle reglene om prisopplysning for tjenestetilbydere i kapittel 3.

Alle tilbydere av drosjetjenester plikter å uoppfordret gi forbrukerne et pristilbud før avtale om transport inngås, jf. § 25 d. Pristilbudet skal angi totalprisen for drosjetransporten. Drosjetilbyderen plikter å opplyse om at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen for turen av pristilbudet, en fastpris som eventuelt tilbys på strekningen og parallelltaksten med eventuelle tillegg (taksameterprisen), jf. maksimalprisforskriften § 3 andre ledd. Enhver tilbyder av drosjetransport skal gi forbrukeren en spesifisert kvittering når transporten er utført, jf. § 25 e. Forbrukeren vil på denne

måten bli i stand til å forstå hvordan prisen er beregnet. Kvitteringen skal angi pristilbudet som er gitt, samt spesifisere de enkelte takstelementer og tillegg etter maksimalprisforskriften som kommer til anvendelse for den aktuelle transporten.

Etter markedsføringsloven § 32 er det Forbrukertilsynet og Markedsrådet som skal føre kontroll med næringsdrivendes handelspraksis og avtalevilkår i samsvar med kapittel 7 i loven.

### **3.9 Pasient- og brukerrettighetsregelverket**

Pasientreiser (Pasientreiser HF og pasientkontorer på helseforetakene) forvalter pasient- og brukerrettighetsloven § 2-6 med tilhørende forskrift, pasientreiseforskriften. Forskriften gir pasienter rett til dekning av reiseutgifter som følger av reise i forbindelse med offentlig finansiert behandling. Videre ivaretar Pasientreiser de regionale helseforetakenes «sørge for»-ansvar på pasientreiseområdet, gjennom å tilby pasienter transport til og fra behandling. Pasientenes reiser er helsetjenester og skal være forsvarlige, jf. spesialisthelsetjenesteloven § 2-2.

Pasientenes rettigheter innfris på to måter, enten gjennom reiser uten rekvisisjon eller reiser med rekvisisjon. Ved reiser uten rekvisisjon organiserer pasienten reisen selv, legger ut for utgifter og søker om refusjon for sine utlegg i ettertid. Ved reiser med rekvisisjon organiserer behandler eller pasientreisekontoret transporten og betaler oppgjøret direkte til transportøren, med unntak for eventuell egenandel pasienten skal betale.

Pasientreiser HF antar at bruk av kontrollutrustninger bare vil berøre reiser med rekvisisjon, siden disse reisene stort sett gjennomføres av drosjer som har inngått avtaler om levering av transporttjenester med helseforetakene.

For å administrere reiser med rekvisisjon er Pasientreiser avhengige av å utlevere personopplysninger om pasienten til transportør, slik at transportør er i stand til å gjennomføre reisen. Hvilken informasjon som kan samles inn og utleveres til transportøren følger av syketransportregisterforskriften, jf. pasientjournalloven § 11. Informasjonen som kan utveksles med transportør inkluderer helseopplysninger. Dette betinger at løsninger som behandler opplysningene er tilstrekkelig sikret for behandling av særskilte kategorier av personopplysninger. Pasientreiser HF er behandlingsansvarlig for helseopplysningene som behandles for å administrere pasienttransport.

Pasientreiser HF påpeker viktigheten av at forretningsmodellen/teknisk løsning legger til rette for at pasientene kan få oppfylt sin rett til forsvarlig transport, og at all informasjon behandles tilstrekkelig sikkert.

## **4 Regulering av taksameter og alternativer til taksameter i andre land**

### **4.1 Sverige**

Svenske myndigheter deregulerte drosjemarkedet i 1990, da begrensningen av antallet løyver ble opphevet. Siden den gang har det blitt gjort flere revisjoner i svensk drosjeregulering.

I dagens regulering er det krav om taksameter for alle kjøretøy som brukes i drosjetrafikk, jf. taxitrafikförordningen kapittel 5 § 1. Transportstyrelsen kan imidlertid bevilge unntak fra kravet om taksameterutrustning dersom særskilte hensyn taler for det. Det er ikke krav om tilslutning til drosjesentral, men det er krav om at alle drosjer skal overføre taksameterinformasjon til en "redovisningscentral", jf. taxitrafiklagen kapittel 2 a § 1. Bestemmelser om overføring og lagring av data fra taksameteret er gitt i lag om redovisningscentraler för taxitrafik (2014/1020). Kravet

innebærer at løyvehavere skal overføre kryptert informasjon om taxiturer fra hver bil til en "tømmesentral" senest 8 dager etter at turen har funnet sted. Dette vil gi fullstendig informasjon til skattemyndighetene om alt grunnlag for skatt. Lagringen skal skje i syv år fra slutten av det kalenderåret da informasjonsoverføringen fra taksameteret skjedde, jf. § 23 i loven om redovisningscentraler.

Det er ikke maksimalprisregulering i Sverige. Det er imidlertid relativt strenge krav til prisopplysning.

Den svenske regjeringen offentliggjorde i november 2016 en utredning om taxibransjen i Sverige.<sup>14</sup> I den svenske utredningen er det lagt vekt på viktigheten av sikre data fra taksameteret for betaling av skatt for persontransport mot betaling. Utredningen avdekker at det forventes en utvikling der flere og flere taksametre byttes ut med applikasjoner basert på digital og mobil teknologi. Utredningen foreslår videre at det settes som krav til denne teknologien at det garanteres samme høye sikkerhet knyttet til grunnlag for skatt og avgift som dagens taksameter. Arbeidsgruppen er ikke kjent med at det er utviklet konkrete krav til denne teknologien så langt. Det fremheves imidlertid i den svenske utredningen at kobling mellom bil, sjåfør og applikasjon er svært viktig, og at dette kan løses med en kontrollenhet montert i bilen som samler informasjon om bil, sjåfør og kjøredata som kan overføres til «redovisningscentralen».

Justervesenet tok dette temaet opp på det årlige møtet i det nordiske samarbeidsorganet innen legal metrologi NORDJUST i august 2017. Våre svenske kolleger i SWEDAC var ikke kjent med videre arbeid knyttet til krav for alternativer til taksametre, men opplyste at flere drosjesjåfører i dag benytter Ubers kundeformidlingstjeneste, men da i kombinasjon med et tradisjonelt taksameter som måler tid og strekning og beregner pris.

13. juni 2018 vedtok Riksdagen i Sverige at det skal innføres en ny drosjekategori, som ikke må være utrustet med taksameter.<sup>15</sup> Slike drosjer må i stedet være tilsluttet et bestillingssentral og ha særskilt utrustning for å formidle kjørerute, pris o.l. Bestillingssentralen mottar og distribuerer bestilling av kjøreoppdrag for de sjåførene som er tilknyttet sentralen. Den som bestiller drosje, betaler alltid en fast pris, og betalingen skjer til bestillingssentralen og ikke direkte i drosjen. Det er bestillingssentralen som er ansvarlig for å samle inn, lagre og dele opplysninger som Skatteverket trenger i skattekontrollen.

Denne lovendringen skal legge til rette for fremveksten av nye tekniske løsninger og forretningsmodeller uten å svekke mulighetene for skattekontroll eller sikkerheten til forbrukere og arbeidstakere.

Det svenske Skatteverket skriver i sitt hørings svar at de er positive til endringene og forslaget om at en ny kategori for persontransport skal innføres uten obligatoriske taksameterkrav.<sup>16</sup> Skatteverket mener at forslaget styrker Skatteverkets muligheter til skattekontroll av taxibransjen og at den nye loven om bestillingssentraler og tømmesentraler (redovisningscentraler) medfører at selskaper i taxibransjen behandles likt ut fra et skattekontrollperspektiv.

Lovendringene i Sverige trer i kraft 1. september 2020 og 1. januar 2021. Det finnes således ikke erfaringer om hvilken betydning lovendringen har hatt på drosjemarkedet i Sverige.

---

<sup>14</sup> SOU 2016:86.

<sup>15</sup> Riksdagen (2018).

<sup>16</sup> Skatteverket (2017).

## 4.2 Danmark

Danmark har nylig foretatt en større revisjon av drosjereguleringen. Ny taxilov trådte i kraft 1. januar 2018. Danmark opphever i den nye loven behovsprøvingen og den tilhørende driveplikten.

Etter taxiloven § 3 kreves det tillatelse for å drive ervervsmessig persontransport med bil. Alt salg av drosjetransport til private skal selges av et kjørekontor (tilsvarende drosjesentral i Norge).

Kjørekontoret kan ha egne tillatelser eller tilsluttede løyvehavere. Den enkelte løyvehaver kan søke om tilslutning til et kjørekontor eller løyvehaveren kan selv etablere seg som kjørekontor.

Kjørekontorene er pålagt en plikt til å samle inn, oppbevare og innberette en rekke opplysninger om den kjøringen som utføres i det aktuelle kontorets navn, jf. loven § 20. Det er videre oppstilt et krav om at kjørekontoret skal sørge for loggføring av blant annet start- og slutt punkt for enhver drosjetur (med GPS-koordinater).

Det stilles krav om taksameter, setefølere og kameraovervåkning i alle biler. Videre er det innført en nasjonal maksimalpris for drosjetransport. I Danmark er det altså foreløpig ikke planer om å erstatte kravet til taksameter med andre alternativer til taksameter.

I et notat fra Danmark til OECD fra juni 2018 beskrives noen foreløpige utviklingstrekk i det danske drosjemarkedet.<sup>17</sup> Det fremgår i notatet at Uber trakk seg ut av det danske drosjemarkedet i april 2017, like etter at lovforslaget ble vedtatt. Uber hadde særlig innvendinger til opprettholdelsen av de tekniske kravene (taksameter, setesensorer, videoovervåkning, etc.).

I 2016, før lovforslaget ble vedtatt, ble taxi-appen MOOVE lansert av Dantaxi 4X48, som er det eneste nasjonale kjørekontoret i Danmark. Ifølge Dantaxi 4X48 ble lanseringen av MOOVE muliggjort med opphevingen av den geografiske begrensningen og begrensningen av antall lisenser. Det understrekes at alle lisensierte taxiselskaper kan knytte seg til MOOVE. Det ser imidlertid så langt ut til at det kun er selskaper som allerede er tilknyttet Dantaxi 4X48 som er med.

Av notatet fremgår at MOOVE raskt ble populært blant kundene og nådde 100 000 nedlastinger i løpet av de første seks månedene, og plukket antakeligvis opp mange av Ubers tidligere brukere.

I notatet beskrives også noen utfordringer med hensyn til konkurranse, effektivitet og utvikling av markedet. Siden taxioperatørene fortsatt må betale en avgift til kjørekontoret, som også må dekke kostnadene ved å tilby tradisjonelle taxi-tjenester, ser det ut til å påløpe noen ekstra kostnader som ikke ville vært tilstede ved en ren app-basert forretningsmodell.

I Danmark har det også vært en overgangsperiode på tre år med utrulling av henholdsvis 650 løyver i 2018, 500 i 2019 og 500 i 2020. Denne begrensningen på antallet nye løyver kan være en etableringsbarriere for nye aktører ettersom det kan være vanskelig å etablere seg i full-skala. Overgangsperioden gir dermed etablerte aktører mulighet til å posisjonere seg og potensielt ta i bruk ny teknologi i overgangsperioden.

Løyvene blir videre gitt på grunnlag av loddtrekning blant søkerne. Erfaringer fra tildelingen i 2018 viser at noen taxiselskaper, særlig de store etablerte aktørene, sendte bud på et stort antall lisenser og dermed økte sjansene for å vinne.

---

<sup>17</sup> Notat fra Danmark (2018).

Berlingske Business har gjennomført en egen undersøkelse av prisene for drosjetransport i København. Undersøkelsen indikerer større variasjon i prisene og til dels høyere priser i den danske hovedstaden enn før dereguleringen.<sup>18</sup>

### 4.3 Finland

Finland har nylig vedtatt å gjennomføre endringer i sin drosjeregulering. Den nye loven, Lag om Transportservice (320/2017), trådte i kraft 1. juli 2018.<sup>19</sup> Loven vil dekke alle transportformer, med sikte på å støtte nye tjenestemodeller, lette markedsadgang og gi et sømløst transporttilbud tilpasset transportbehov.

Lovendringen innebærer at antallsreguleringen av drosjeløyver oppheves. Enhver tilbyder som tilfredsstiller kravene til drosje- eller persontrafikk-løyve<sup>20</sup>, førerkort for taxi, god helse og vandel kan tilby drosjetjenester.<sup>21</sup> Et løyve er knyttet til fysisk person eller juridisk person etter søknad, og som tilfredsstiller visse kriterier, herunder ikke har begjært konkurs ila. de to siste årene eller har næringsforbud mv. Et løyve er landsdekkende, noe som innebærer at løyvehavere kan ta opp passasjerer hvor som helst og kjøre hvor som helst. Det antas at dette vil gi økt fleksibilitet og effektivitet, ikke minst gjøre det lettere å operere i tynt befolkende områder.

Løyvehaver kan utføre drosjetransport med enhver form for kjøretøy ("personbil, pakebil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling", jf. § 1). Dette innebærer at det er etterspørsel, kjøretøyets egnethet og kostnadseffektivitet som avgjør hvilket type kjøretøy som anvendes i drosjetransport, noe som også innebærer at det blir mulig å utvikle nye forretningsmodeller.

Maksimalprisreguleringen oppheves, men det stilles krav om at totalprisen inkl. mva. oppgis på en tydelig, entydig og lettforståelig måte på forhånd. Dersom en eksakt pris ikke kan spesifiseres på forhånd, skal grunnlaget for prissettingen oppgis. Dette kravet påligger løyvehaver så vel som formidlingstjenester. Dersom prisen vil eller forventes å overstige €100 skal det opplyses særskilt om dette. Det kan tilbys en fastpris for strekningen, eller prisen kan baseres på taksameter på grunnlag av tid, distanse eller sone. Videre kan maksimalprisregulering gjeninnføres av den finske trafikksikkerhetsmyndighet Trafi<sup>22</sup> dersom prisene øker i urimelig grad.<sup>23</sup>

Dersom en operatør baserer seg på fastpris/forhåndsavtalt pris, er det ikke krav om taksameter. Dersom prisen baserer seg på måling av tid og distanse er det krav om taksameter *eller* en minst like nøyaktig innretning eller system for å bestemme pris.<sup>24</sup> Arbeidsgruppen er ikke kjent med at det er innført funksjonskrav til alternativer til taksameter eller nærmere angivelse av vilkår som gjelder for drosjetransport som kun baserer seg på forhåndspris og ikke benytter taksameter.

---

<sup>18</sup> Berlingske (2018).

<sup>19</sup> Samferdselsdepartementet i Finland (2017).

<sup>20</sup> En som har persontrafikk-løyve og som bedriver drosjetjenester må melde dette til myndighetene.

<sup>21</sup> Samferdselsdepartementet i Finland (2017).

<sup>22</sup> Fra 1.1.2019 ble Trafi slått sammen med den finske kommunikasjonsmyndighet FICORA til den nye finske transport- og kommunikasjonsmyndighet Traficom; se <https://www.traficom.fi/en/news/finnish-transport-and-communications-agency-starts-operations-1-january-2019>.

<sup>23</sup> Se [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)5/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)5/en/pdf).

<sup>24</sup> Se <https://www.lvm.fi/documents/20181/937315/Factsheet+60-2017+Taxi+and+vehicle-for-hire+services+in+the+Act+on+Transport+Services.pdf/bbb5ca8a-d24d-4b41-a5be-004f4036aeb2>.

Det finske samferdselsdepartementet har utarbeidet en rapport som kartlegger de foreløpige virkningene som følge av endringene, om lag et halvt år etter ikrafttredelse.<sup>25</sup> En mer fullstendig konsekvensanalyse og langsiktige virkninger av endringene vil belyses i en sluttrapport i 2022.

Virkningene så langt er at både antallet bedrifter og sjåførere som arbeider i drosjenæringen har økt, særlig i Helsinkiområdet. Rett etter dereguleringen økte antallet løyver med om lag 30 pst. I tillegg til et økt antall drosjeløyver har det vært en betydelig økning i antall drosjer, og da særlig drosjeautoriserte personbiler. Økt nyetablering kan tyde på at tilbudet som helhet har økt.

Tilbakemeldinger fra operatørene indikerer at reguleringen fremmer utvikling av nye tjenester og systemer. Av den foreløpige evalueringsrapporten fremgår det at det i dag er omtrent et dusin forskjellige taxiapplikasjoner på markedet. De fleste av dem er imidlertid kun tilgjengelige i hovedstadsregionen.

Prisene for drosjetjenester har svingt siden dereguleringen. Rett etter reguleringsendringene falt prisene. Deretter har prisene økt slik at de i oktober 2018 lå ca. 2 pst. høyere enn de regulerte maksimumsprisene før ikrafttredelsen av den nye reguleringen. Det er store regionale forskjeller der prisene først og fremst har steget mer i kommuner med et fåtall og en spredt befolkning. Prismodellene ser også ut til å ha blitt mer varierte. Flere selskaper opererer med dynamisk prising der prisene varierer ut fra etterspørselen og/eller tilbyr fastpristjenester.

Det er foreløpig lite erfaringer med hvordan endringene har påvirket kvaliteten på omsetningsopplysninger, behovet for skattemessig kontroll og omfanget av svart virksomhet. Ifølge den finske Skatteetaten var det allerede før endringene mye grå økonomi i drosjenæringen, der de vanligste feilene var skjult inntekt og føring av private utgifter i regnskapet. Videre hadde kun et fåtall som opererte under Uber et drosjeløyve og inntektene var således en gevinst fra ulovlig virksomhet. Med opphevingen av behovsprøvingen antas det at ulovlig virksomhet vil avta og at skattemyndighetene på den måten vil få bedre oversikt enn tidligere. Mer informasjon om skattemessige opplysninger vil være tilgjengelig i 2019 og virkningene av endringen i drosjereguleringen vil bli nærmere vurdert.

#### 4.4 USA – New York

Det er også gjort en alternativ tilnærming til den svenske modellen med to drosjekategorier, hvorav den ene er tradisjonell og taksameterbasert mens den andre kun kan utføre kjøreoppdrag som er forhåndsbestilt til en fast pris. En slik modell testes ut i et toårig pilotprogram i New York; et program som ble startet i 2018.<sup>26,27</sup>

Det som testes ut er en dual modell der ordinære taksameterbaserte drosjer også kan ta oppdrag som er bestilt gjennom godkjente applikasjoner.<sup>28</sup> Prisen for en tur vil da være oppgitt på forhånd, og frikoblet fra den som fastsettes med utgangspunkt i den prisstruktur som ligger til grunn for

---

<sup>25</sup> Samferdselsdepartementet i Finland (2018).

<sup>26</sup> Se [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)27/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)27/en/pdf).

<sup>27</sup> <https://www.politico.com/states/new-york/city-hall/story/2018/03/13/new-york-city-considers-giving-yellow-cabs-surge-pricing-capability-311536>.

<sup>28</sup> En slik applikasjon i New York er Waave, se <https://www.waave.co/> og omtale i f.eks. <https://ny.curbed.com/2018/8/23/17773606/nyc-yellow-taxi-app-waave-tlc-pilot-program>.

taksameterprisen. Etter tidligere regelverk måtte prisen for en drosjetur være taksameterbasert, selv om turen var bestilt gjennom en applikasjon eller betaling for turen ble gjort som e-betaling.

Betaling for turen må skje digitalt gjennom bestillingsapplikasjonen. Gjennom applikasjonen må det også være mulig å gi sjåføren tips. Deltagerne i programmet velges ut etter søknad, der de som en del av søknaden må sende inn prisstruktur, som så må godkjennes. Godkjente deltagere i pilot-programmet må oppfordre til, og samle inn, tilbakemeldinger fra passasjerene gjennom applikasjonen. Videre er det krav til innsamling, rapportering og lagring av data.

Det fremheves som en motivasjon for å teste ut en slik modell at de ordinære drosjene bedre kan ta opp konkurransen med aktører som Uber og Lyft i det applikasjonsbaserte bestillingsmarkedet.

Videre pekes det på at en fordel med forhåndspriser fremfor taksameterbaserte priser er at førstnevnte *“... make it easier for passengers to compare prices between services and passengers enjoy the certainty of knowing the final price before they get into a vehicle”*.<sup>29</sup>

En dual modell vil videre innebære at prisene i dette forhåndbestillingsmarkedet i større grad kan baseres på den aktuelle etterspørselssituasjonen (dynamisk prising), noe som i større grad vil motivere sjåfører til å kjøre drosje når etterspørselen er stor.

## 5 Behov og hensyn som skal ivaretas av alternativer til taksameter

### 5.1 Innledning

De gjeldende kravene til taksametre ble innført i 2010. De overordnede hensynene bak kravet til taksameter i drosjer er å sikre en seriøs drosjenæring og at forbrukerne betaler riktig pris for drosjetjenester. Den samfunnsøkonomiske nytteverdien av å innføre krav om å bruke godkjente taksametre ble i den forutgående utredningen<sup>30</sup> vurdert til å være betydelig større enn den samfunnsøkonomiske kostnaden som fulgte av at bransjen ble påført kostnader ved innføring av krav. Slik det fremgår av utredningen knytter en stor del av denne nytteverdien seg til mer sikkerhet for korrekte skattemessig rapportering.

Hensikten med å innføre krav til kontrollutrustning for at slike skal være lovlig å bruke, må også begrunnes i at man gjennom å fastsette krav og etterlevelse av disse oppnår større samfunnsøkonomisk nytte, enn om kontrollutrustning ble lovlig å bruke uten krav eller fortsatt ikke var lovlig å bruke.

Det ligger i arbeidsgruppens mandat at hensynene bak dagens taksameterregelverk skal ivaretas så langt som hensiktsmessig når eventuelt nytt regelverk utformes. Dette innebærer at kontrollutrustning må ha funksjoner som sikrer korrekte rapportering av skattemessige opplysninger. Videre ligger det i mandatet at nye løsninger skal kunne bidra til en bedre fungerende drosjenæring, der etableringsbarrierer reduseres slik at det blir enklere å drive drosjevirkosomhet enn det er i dag.

Med dette som overordnet utgangspunkt har arbeidsgruppen kartlagt hvilke behov og hensyn som må ivaretas av regelverket for alternativer til taksametre. Formålet med dagens regelverk for

---

<sup>29</sup> Flex Fare Resolution [http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/flex\\_fare\\_resolution\\_03\\_29.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/flex_fare_resolution_03_29.pdf), sitert i [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)5/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)5/en/pdf).

<sup>30</sup> <https://www.justervesenet.no/wp-content/uploads/2015/04/Utredning-om-krav-til-taksametre.pdf>.

taksametre skal ivaretas i utformingen av nytt regelverk som alternativer til taksametre så langt dette vurderes som hensiktsmessig.

De identifiserte behovene og hensynene danner utgangspunktet for hvilke funksjonelle krav som er avgjørende å oppfylle også for kontrollutrustning.

Som del av kartleggingen har arbeidsgruppen innhentet innspill fra andre myndigheter og interessenter som kan bidra med relevant kompetanse for å fastsette de funksjonelle kravene, samt hvilke begrensninger som eventuelt ligger i annet regelverk. En oppsummering av de viktigste innspillene finnes i vedlegg 1.

## **5.2 Et velfungerende drosjemarked**

De foreslåtte lov- og forskriftsendringene i yrkestransportregelverket (se avsnitt 3.2.2) 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 de som benytter drosjetjenester og myndigheter har tillit til at aktørene i drosjebransjen opptrer på en ryddig og seriøs måte.

Krav om å bruke taksameter utgjør i dag et økonomisk etableringshinder i drosjebransjen, ettersom taksametre er kostbare instrumenter (se mer om dette i kapittel 8 om kostnader og nytteeffekter). Det er derfor et mål at hensikten med dagens taksameterregelverk ivaretas i nytt regelverk for kontrollutrustning ivaretas på minst mulig byrdefull måte for næringsaktørene.

Det må derfor stilles funksjonelle krav til kontrollutrustning som står i forhold til de reelle behovene for regulering. Kravene bør være så teknologinøytrale som mulig, for å unngå innlåsnings effekter til dagens teknologi.

Det er videre et mål at alle aktørene i næringen blir underlagt like regler, slik at tiltaket er konkurransenøytralt og ikke skaper utilsiktede konkurransevridende effekter. Dette innebærer at kontrollutrustning må kunne brukes både i tradisjonell drosjevirkosomhet og i drosjevirkosomhet i nye forretningsmodeller.

Arbeidsgruppen påpeker behovet for å ivareta følgende hensyn:

- De identifiserte behovene skal ivaretas på minst mulig byrdefull måte for næringsaktørene
- Funksjonskravene skal være så teknologinøytrale som mulig
- Reguleringen skal gjelde likt for alle aktører i næringen

## **5.3 En seriøs drosjenæring**

Et viktig formål med taksameterkravet er å sikre en seriøs drosjenæring gjennom å sikre korrekt innberetning av skatteopplysninger og forebygge svart kjøring. Det har tidligere vært avdekket mange tilfeller av skatteunndragelse, og at flere av de som har arbeidet svart i tillegg har mottatt urettmessige trykdeytelser som sykepengen og uførepensjon. Det har også forekommet tilfeller av feilutbetalt refusjon ved pasienttransport, blant annet gjennom forfalskning av rekvisisjoner.

Skatteunndragelse fører til høyere skattesatser i den registrerte del av økonomien. Det samfunnsøkonomiske tapet antas å stige med økte satser. Den gevinsten av at det blir vanskeligere å



unndra inntekter fra beskatning er likevel vanskelig å vurdere. Under nevnes likevel et eksempler som kan gi en indikasjon på kostnader regelverket kan bidra til at bespares.

I følge SSB var den rapporterte omsetningen i drosjenæringen i Norge i 2017 på 7 914 millioner kroner.<sup>31</sup>

I utredningen fra 2008 hvor det ble anbefalt å innføre krav til taksametre i Norge<sup>32</sup>, ble det vist til at de svenske skattemyndighetene i 2004 anslo at 20-25 % av den totale omsetningen i drosjenæringen ikke ble rapportert, noe som da tilsvarte 4 milliarder SEK. Omsetningen som ikke ble rapportert dreide seg hovedsakelig om kontantbetaling. Det må understrekes at dette var et *anslag* og fra svenske myndigheter, som ble gjort for 16 år siden. Kontrollerfaringer i den norske drosjenæringen har dessverre vist at bransjen har en høyere risiko for svart omsetning enn mange andre bransjer. Dette har medført at Skatteetaten historisk har brukt svært mye ressurser på å kontrollere og følge opp funnene fra kontroller fra bransjen. Muligheten for å redusere mulighetene for svart kjøring og øke muligheten for risikobaserte kontroller er også en av årsakene til at dagens taksameterforskrift ble innført.

På den annen side er det i dag et generelt utviklingstrekk i Norge at færre betaler med kontanter enn i 2004. Anslaget er dermed ikke helt sammenlignbart, men siden det er mulig å ha kortterminaler som ikke er koblet til taksameteret kan også kortbetalinger holdes utenom registrert omsetning.

Det offentlige skatteunndragelsesutvalget, som leverte sin rapport i 2009, viste til en svensk modell som har beregnet skatt- og avgiftsunndragelsene: det såkalte skattegapet<sup>33</sup>. Dette er forskjellen mellom den skatten som skulle vært innbetalt hvis alle var lydige skattebetalere, og den skatten som faktisk blir betalt. Svart arbeid utgjør omtrent halvparten av det totale skattegapet. Den svenske undersøkelsen anslo et skattegap på ca. 5 % av bruttonasjonalproduktet (BNP) – eller 10 % av den fastsatte skatten.

Overført til drosjenæringen vil et tilsvarende skattetap beløpe seg til om lag 200 millioner kroner.

I utredningen fra 2008 hvor det ble anbefalt å innføre krav til taksametre i Norge<sup>34</sup>, ble det også vist til avdekking av misbruk av ytelser fra NAV som ble avdekket av NAV Oslo. Mellom 2000-2002 ble det oppdaget misbruk av ulike ytelser i drosjenæringen i Oslo som beløp seg til totalt 24 millioner kroner per år. Dette er ett enkelt funn og gjelder bare Oslo, hvor ca. 20 % av taksametrene som i dag er i bruk er registrert. I tillegg er dette funn som er snart 20 år gamle. Misbruk av ytelser fra NAV i denne størrelsesorden er dermed ikke nødvendigvis representativ for hele landet i dag.

Erfaringene tilsyns- og kontrollmulighetene har med drosjebransjen tilsier på bakgrunn av dette at drosjebransjen fremdeles er en høyrisikobrandsje hva gjelder skatteunndragelse.

Gjennom dagens taksameter 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 omsetningen til den enkelte løyvehaver i tråd med reglene i bokføringsforskriften. Taksameteret beregner oppdragspris basert på målinger som er underlagt strenge krav etter MID. Taksameteret er videre fastmontert i motorvognen og Justervesenet fører tilsyn med taksameteret.

---

<sup>31</sup> Se <https://www.ssb.no/drosje> .

<sup>32</sup> <https://www.justervesenet.no/wp-content/uploads/2015/04/Utredning-om-krav-til-taksametre.pdf> , side 41.

<sup>33</sup> Basert på <https://www.aftenposten.no/okonomi/i/kaREK/Flere-tatt-for-skatteunndragelser-i-fjor> .

<sup>34</sup> <https://www.justervesenet.no/wp-content/uploads/2015/04/Utredning-om-krav-til-taksametre.pdf> , se s 41.

Manipulering av taksametre og data fra taksametre er vanskeliggjort gjennom strenge krav til sikring av instrument og data, og forsøk på manipulering vil kunne avdekkes ved tilsyn.

Skatteetaten erfarer at omfanget av skatteunndragelsene er redusert etter at det ble innført krav til godkjente taksametre og tilsyn med disse. Det er viktig at det ikke tillates å bruke alternativer til taksametre som reverserer denne positive utviklingen. Det vil derfor være avgjørende at regelverket for alternativer til taksametre sikrer fortsatt gode kontroll- og tilsynsmuligheter og sikker tilgang til nøkkeltall. I tillegg er det viktig at nye løsninger er utformet slik at de ikke lett lar seg endre slik at de brukes feil eller manipulerer data.

Drosjebransjen er i dag organisert ved at løyvehavere har plikt til å tilknytte seg en drosjesentral. Fylkeskommunene kan fastsette nærmere vilkår for etablering og drift av drosjesentral. Drosjesentralene er også underlagt plikt til å rapportere inn angitte nøkkelopplysninger til skattemyndighetene og føre skiftlapper med sentrale opplysninger som skal oppbevares og kan være gjenstand for kontroll. Drosjesentralenes adgang til å hente ut nødvendige opplysninger fra løyvehavernes taksametre fastsettes gjennom privatrettslige avtaler mellom drosjesentral og løyvehaver. Drosjesentralene har rollen som tredjepart i forholdet mellom løyvehaver og skattemyndighetene, og har ikke på egne vegne insitament til å rapportere lavere inntekter til skattemyndighetene enn det som følger av opplysningene fra taksameteret. Denne organiseringen har bidratt til høyere kvalitet på rapporteringen av skatteopplysninger.

Samferdselsdepartementet har foreslått å oppheve sentraltilknytningsplikten. Virkningene av denne endringen må derfor også tas høyde for i fastsettelsen av funksjoner for alternativer til taksametre.

Registreringene fra taksameteret gir i dag skattemyndighetene viktig informasjon om hvor det er risiko for unndragelse av skatt. Informasjon om bilens kjørte kilometer i oppdrag og uten oppdrag, samt antall bomturer som er registrert er avgjørende for hvor skattemyndighetene foretar nærmere kontroll.

Arbeidsgruppen fremhever at den største risikoen ved dagens taksameterordning er i praie- og holdeplassmarkedet. I disse tilfellene plukkes passasjer opp uten bestilling via en drosjesentral eller digital utrustning, og drosjeturen oppstår derfor uten at det legges igjen elektroniske spor etter en bestilling. Ekstra risiko inntreffer når betalingen i tillegg skjer med kontanter og betalingen heller ikke legger igjen elektroniske spor. I slike tilfeller er det risiko for at taksameteret ikke brukes som påkrevd og omsetningen dermed ikke blir skattet av, f.eks. ved at turen blir registrert som bomtur.

Bruk av ny teknologi som muliggjør kundeanmeldelser («rating») av tjenesten, kan bidra til å fange opp tilfeller der kunden mistenker misforhold. Det er likevel viktig at myndighetene sikrer mulighet for å innhente relevante opplysninger for å utføre nødvendige tilsyns- og kontrollfunksjoner.

Arbeidsgruppen påpeker behovet for å ivareta følgende hensyn:

- Sikker innberetning av skattemessige opplysninger, ved tredjepartsrapportering eller tilsvarende sikkerhet i løsning
- Sikker informasjon om drosjevirkomheten, herunder opplysninger om løyvehaver, sjåfør, kjørte kilometer med og uten passasjer, pris og omsetning tilgjengelig for myndighetene
- Lagring av informasjon om drosjevirkomheten tilstrekkelig lenge for kontrollformål
- Løsningene som skal brukes skal ikke lett kunne brukes feil og skal så langt som mulig gjøre det vanskelig å manipulere data som produseres og lagres i løsningen
- Egnede kontroll- og tilsynsmuligheter

## 5.4 Sikre kundenes rettigheter

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

Samtidig er det viktig at den delen av befolkningen som ikke bruker digitale løsninger, for eksempel eldre mennesker, ikke blir utelukket fra viktige tjenester eller får et utilsiktet dårligere tilbud. De eksemplene som i dag finnes på digitale løsninger som kan tenkes brukt som kontrollutrustning, baserer seg i hovedsak på at kunden bestiller tjenester via en kundeapplikasjon på sin mobiletelefon. Det forventes videre at en stor del av drosjemarkedet etter hvert vil ta i bruk alternative løsninger der bestilling fra kundens mobile enhet er vesentlig, fordi dette er hensiktsmessig både for den som leverer og den som kjøper drosjetjenester. For å unngå at de som ikke bruker digitale løsninger skal miste den viktige tjenesten som drosjetilbudet representerer, er det arbeidsgruppens syn at brukere som ikke selv benytter seg av digitale løsninger skal kunne benytte seg av tilbudet fra drosjer som bruker kontrollutrustning. Dette innebærer at nye løsninger også må kunne brukes for drosjeturer som bestilles per telefon, prais på gaten eller står på holdeplass.

Det er videre arbeidsgruppens syn at kundene må ha valgfrihet i betalingsmetoder. Dette innebærer at nye løsninger må ha funksjonalitet som gjør det mulig å betale og få kvittering både via løsningen og på tradisjonell måte med kort eller kontanter uten bruk av egen mobil enhet. På den måten unngår man også innlåsingeffekter og ivaretar teknologinøytralitet for betalingsmetoder ved bruk av alternativer til taksameter.

Et annet viktig formål bak kravet til taksameter er å sikre at kundene får tilstrekkelig informasjon om pris og trygghet for at prisen er beregnet riktig. Flere instanser har påpekt at drosjemarkedet har vært preget av dårlig prisinformasjon og lav prisgjennomsiktighet. Blant annet fremhever Forbrukerrådet i en rapport fra 2013 at det ikke er reell konkurranse på verken pris, kvalitet eller innhold i drosjemarkedet.<sup>35</sup> I en rapport fra Konkurransetilsynet fra 2015 fremgår det også at forbrukerne opplever høye kostnader, i form av tidsbruk og ressursinnsats, ved å søke opp priser og finne det rimeligste tilbudet. Fordi det er vanskelig å sammenligne prisene er det mulig å utnytte kunder som ikke er informert om prisene hos alternative tilbydere.<sup>36</sup> Det er derfor viktig at alternativet til taksameter så langt som mulig legger til rette for enkel tilgang på prisinformasjon og at prisen er beregnet på grunnlag av rimelige vilkår.

Det er flere parter som er involvert i én og samme tjenestetransaksjon ved kjøp av drosjetjeneste; forbruker, formidler av tjenesten, utfører av tjenesten og den som håndterer betalingen. Det er avgjørende at ansvarsforholdet mellom de ulike partene er tydelige, slik at det er klart for forbruker hvem som er ansvarlig dersom tjenesten ikke blir levert som avtalt.

Kundene er en sammensatt gruppe av personer og næringsliv med ulike behov. Det er derfor også viktig at alternativer til taksametre følger gjeldende regelverk og retningslinjer om universell utforming. Forskrift om universell utforming av IKT-løsninger regulerer dagens taksametre og vil også regulere en kontrollutrustning. Videre vil generelle ikke-diskrimineringsregler gjelde for

---

<sup>35</sup> Forbrukerrådet (2013) [Taxiutredning – Høring om taximarkedet på konkurranseutsatte steder i Norge i 2013](#).

<sup>36</sup> [Konkurransetilsynet \(2015\) Et drosjemarked for fremtiden](#).

drosjenæringen som for andre tjenestetilbydere, og det er viktig at det ikke lages systemer for «rating» av kunder slik at det skapes upopulære kunder som ikke får det samme tilbudet som andre.

Arbeidsgruppen påpeker behovet for å ivareta følgende hensyn:

- Kundenenes forventninger om at ny teknologi tas i bruk i drosjetjenester
- Kundegrupper som ikke bruker digitale løsninger må ikke helt eller delvis miste tilbud om drosjetjenester
- Riktig pris beregnes
- Muligheter for å sammenligne pris fra flere tilbydere
- Valgfrihet til å bruke ulike betalingsformer
- Tydelige ansvarsforhold mellom partene i transaksjonen
- Retningslinjer for universell utforming ivaretas, samt regler for ikke-diskriminering

### **5.5 Bidra til trygghet for passasjer og sjåfør**

På oppdrag fra Forbrukerrådet gjennomførte Norstat en brukerundersøkelse i 2019 om kundenes drosjeopplevelser.<sup>37</sup> I spørreundersøkelsen svarte over halvparten av de spurte drosjekundene at de har hatt én eller flere negative opplevelser med en taxisjåfør. 23 % svarte at de én eller flere ganger har følt seg utrygge når de har tatt drosje. Andelen som føler seg utrygg er høyest blant unge, blant kvinner og blant bosatte i Oslo og Østlandsområdet. På denne bakgrunn har Forbrukerrådet etterlyst et behov for å foreta endringer i drosjereguleringen som kan løse denne typen utfordringer.

Det påpekes spesielt at det er behov for å på en sikker måte kunne identifisere sjåfør og hvilken bil som er kjørt, i tillegg til at loggført informasjon lagres lenge nok til at det blir praktisk mulig for påtalemyndigheten å etterforske mistanker om lovbrudd. Som følge av forslaget om å oppheve sentraltilknytningsplikten, har Samferdselsdepartementet foreslått at det skal innføres krav til loggføring av drosjeturer med GNSS-teknologi som erstatning for drosjesentralenes rolle i 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 en trygghet under reisen. 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.

Drosjetjenester benyttes også til transport av personer i en særlig sårbar posisjon, f.eks. barn som er berettiget skoleskyss, tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse og pasienter. Det er derfor behov for enkel, effektiv og sikker kommunikasjon mellom reisende, sjåfør og formidler av reisen. Mange av disse transporttjenestene reguleres gjennom kontrakter som forvaltes av helsemyndighetene.

Ved bruk av digitale løsninger og betaling via disse vil det legges igjen personopplysninger i transaksjonene. Det er derfor avgjørende at kontrollutrustning behandler personopplysninger på en sikker måte slik at disse ikke kommer på avveie eller misbrukes på annet vis.

Ved utforming av reglene for alternativer til taksametre må det tas hensyn til den enkeltes personvern. Personvern handler om retten til et privatliv og retten til å bestemme over egne personopplysninger. EU vedtok i mai 2017 en ny personvernforordning som ble gjennomført i norsk

---

<sup>37</sup> [Rapport fra Forbrukerrådet utført 2019.](#)

rett ved ny lov om personopplysninger som trådte i kraft 20. juli 2018.<sup>38</sup> Arbeidsgruppen legger til grunn at generelt regelverk om personvern også må gjelde ved bruk av alternativer til taksametre.

Videre vil det være avgjørende at ansvarsforhold er klare slik at kunden har mulighet til å klage til en uavhengig instans. Dette vil imidlertid gjelde generelt for hele drosjenæringen, uavhengig av om det brukes taksameter eller kontrollutrustning.

Arbeidsgruppen påpeker behovet for å ivareta følgende hensyn:

- Sikker identifisering av bil og sjåfør
- Informasjon om bil, sjåfør og GNSS-sporing av reiserute er synlig underveis på reisen og loggført i ettertid
- Personvernregler ivaretas
- Uavhengig klageinstans

## 5.6 Oppsummering av hensyn som bør ivaretas av kontrollutrustning

Som det fremgår av avsnittene foran i dette kapittelet har arbeidsgruppen identifisert en rekke behov og hensyn som må ivaretas av en kontrollutrustning. I tabellen nedenfor er hensynene som skal ivaretas omsatt til funksjoner i kontrollutrustningen. Tabellen gir også en oversikt over hvordan funksjonene ivaretas i det gjeldende regelverket for krav til taksametre. Arbeidsgruppen poengterer at graden av ivaretagelse av behovene også vil være et kostnadsspørsmål, der nærmere avveininger blir redegjort for i kost- og nytte vurderingen i kapittel 8. Videre vil den konkrete utformingen av krav gå frem av kapittel 11.

Hensyn som bør ivaretas	Hvordan hensynet bør ivaretas i kontrollutrustning	Hvordan hensynet ivaretas i dagens krav til taksameter
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De identifiserte behovene skal ivaretas på minst mulig byrdefull måte for næringsaktørene</li> </ul>	Det må ikke stilles strengere krav til kontrollutrustningen enn nødvendig for å fylle hensikten.	Krav til taksametre følger av MID
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funksjonskravene skal være så teknologinøytrale som mulig</li> </ul>	Kravene som stilles til kontrollutrustning må være så generelle som mulig. Nærmere spesifikasjoner om kravene kan angis i veileder.	Krav til taksametre følger av MID
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reguleringen skal gjelde likt for alle aktører i næringen</li> </ul>	Alle som tar i bruk kontrollutrustning som alternativ til taksameter må følge de samme kravene. Kontrollutrustninger må ivareta samme formål som taksameter og næringsaktørene kan velge	Forskrift om målenheter og måling § 3-4. Alle som skal bruke taksameter ved økonomisk oppgjør må bruke godkjent taksameter

<sup>38</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger.

	om de vil benytte kontrollutrustninger eller taksametre	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikker innberetning av skattemessige opplysninger, ved tredjepartsrapportering eller tilsvarende sikkerhet i løsning</li> <li>• Sikker informasjon om drosjevirkomheten, herunder opplysninger om løyvehaver, sjåfør, kjørte kilometer med og uten passasjer, pris og omsetning er tilgjengelig for myndighetene Lagring av informasjon om drosjevirkomheten tilstrekkelig lenge for kontrollformål</li> </ul>	Kontrollutrustning må sørge for sikker rapportering av nøkkelopplysninger til skattemyndighetene, eller sikre at aktuelle opplysninger blir rapportert via tredjepart som er uavhengig av løyvehaver	Forskrift om krav til taksametre kap. 4 og § 35. Nøyaktighetskrav til måling i taksameter. § 18. Krav til levering av data § 19. Krav til lagring av data § 32 krav til bruk av taksametre § 33. Krav om at taksameteret ikke kan frakobles. Yrkestransportforskriften § 46. Plikt til tilknytning til sentral. Skatteforvaltningsforskriften § 7-5-15: plikt for sentraler å levere angitte opplysninger til skattemyndighetene <sup>39</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Løsningene som skal brukes skal ikke lett kunne brukes feil og skal så langt som mulig gjøre det vanskelig å manipulere data som produseres og lagres i løsningen</li> </ul>	Kontrollutrustning må utformes slik at manipulering og feil bruk er vanskelig	Forskrift om krav til taksametre § 12. Krav til plombering. § 38. Dekkskifte og plombebrudd
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Egnede kontroll- og tilsynsmuligheter</li> </ul>	Det bør legges til rette for at det føres tilsyn med kontrollutrustning Det bør gjøres enkelt å føre tilsyn med at løsningen brukes korrekt og at data ikke er manipulert	Forskrift om krav til taksametre § 37. Justervesenet fører tilsyn. § 36. Krav om hvilke opplysninger som skal være tilgjengelige ved kontroll. § 38. Dekkskifte og plombebrudd. § 39. Overtredelsesgebyr
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kundenes forventninger om at ny teknologi tas i bruk i drosjetjenester</li> </ul>	Funksjonskravene til kontrollutrustninger er fastsatt så teknologinøytralt som mulig og er ikke til hinder for bruk av nye teknologiske løsninger.	Ikke relevant
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kundegrupper som ikke bruker digitale løsninger må ikke helt</li> </ul>	Kontrollutrustning må kunne brukes uavhengig av om tjenesten er bestilt eller ikke	Ikke relevant

<sup>39</sup> Foreslått opphevet av SD i forslag sendt på høring 1. oktober 2018.

eller delvis miste tilbud om drosjetjenester		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Riktig pris beregnes</li> </ul>	Kontrollutrustningen skal sikre at riktig pristilbud beregnes for drosjetjeneste basert på hente- og bestemmelsessted, data med høy dataintegritet og etter gjeldende maksimalprisforskrift.	Forskrift om krav til taksametre § 14. Et taksameter skal beregne oppdragspris etter angitte beregningsmåter. §16. Krav med hensyn til strømforsyningsfeil
<ul style="list-style-type: none"> <li>Muligheter for å sammenligne pris fra flere tilbydere</li> </ul>	Kontrollutrustning bør være tilrettelagt for åpenhet om priser, men ikke i seg selv inneha en prissammenligningstjeneste.	Ikke ivaretatt
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valgfrihet til å bruke ulike betalingsformer</li> </ul>	Kontrollutrustning skal kunne benyttes ved kontantbetaling i tillegg til eventuelle andre betalingsmåter.	Forskrift om krav til taksametre § 34. Krav til tilkoblet betalingsterminal  Sentralbankloven § 14. Tvungent betalingsmiddel  Finansavtaleloven § 38. Forbruker har rett til å foreta oppgjør med sedler og mynter
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tydelige ansvarsforhold mellom partene i transaksjonen</li> </ul>	Ansvar for drift og bruk av kontrollutrustning fastsettes	Forskrift om krav til taksametre § 31. Løyvehaver er ansvarlig for taksametret
<ul style="list-style-type: none"> <li>Retningslinjer for universell utforming ivaretas, samt regler for ikke-diskriminering</li> </ul>	Gjelder generelt	Gjelder generelt
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikker identifisering av bil og sjåfør</li> </ul>	Gjør det mulig at informasjon om reiserute (GNSS-sporing), pris for reisen, identifisert bil og sjåfør registreres og lar seg lagre på forbrukers enhet	Ikke krav i dag. De fleste taksametre har denne tilleggsfunksjonen som følge av pålegg i privatrettslige avtaler mellom løyvehaver og drosjesentralen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Informasjon om bil, sjåfør og GNSS-sporing av reiserute er synlig underveis på reisen og loggført i ettertid</li> </ul>	Kontrollutrustningen skal gi kunde informasjon om bl.a. sjåfør, pris og reiserute (GNSS-sporing) underveis på reisen	Forskrift om krav til taksametre § 21. Krav til visning av resultat §22 . Angivelse av måleverdier
<ul style="list-style-type: none"> <li>Personvernregler ivaretas</li> </ul>	Kontrollutrustning skal ivareta datasikkerhet i all databehandling i tråd med personvernregelverket  Personopplysningsloven gjelder generelt	Forskrift om krav til taksametre § 13. Krav til sikring av innstillingen av kalibreringsfaktoren  Personopplysningsloven gjelder generelt

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uavhengig klageinstans</li> </ul>	Ivaretas i annet regelverk for å sikre like muligheter for klage uavhengig av om løyveholder bruker taksameter eller kontrollutrustning	Ikke relevant
--	---	---------------

Tabell 1

## 6 Premisser for regulering av kontrollutrustning

### 6.1 Innledning

For å ivareta behovene som er identifisert i kapittel 5, skal arbeidsgruppen vurdere ulike alternative løsninger. I dette kapitlet vurderer arbeidsgruppen ulike problemstillinger knyttet til å regulere kontrollutrustning som kan brukes som alternativ til taksameter for å komme frem til hvilke alternative løsninger som er realistiske og bør vurderes nærmere i kost/nytte-analyse.

### 6.2 Kontrollutrustningens bruksområde

#### 6.2.1 Når skal kontrollutrustningen kunne brukes

##### 6.2.1.1 Hva innebærer begrensning av turer bestilt gjennom kontrollutrustning

Under informasjonsmøtet om utredningsarbeidet til eksterne interessenter, ble det uttrykt bekymring for hvordan det skal sikres at det ikke tas i bruk falske applikasjoner (se oppsummering av innspill fra eksterne interessenter i vedlegg 1). Det er i dag enkelt å lage kopier av kjente applikasjoner, som for en kunde vil se helt lik ut som den applikasjonen vedkommende tror blir brukt. Falske applikasjoner kan inneholde funksjoner som manipulerer måleresultat, beregning av pris, hvor pengene som blir betalt tar veien osv.

Én måte å sikre at det brukes kjente og pålitelige kontrollutrustninger i drosjevirkosomhet, er å kreve at den må kommunisere med en motsvarende plattform på kundens mobiltelefon, der kunden bestiller drosjeturen på plattformen med sin enhet, eventuelt følger turen underveis og betaler via plattformen på sin enhet. Dette innebærer at kundene må ha en smarttelefon med tilgang til en motsvarende plattform.

En kontrollutrustning som kun behandler turer bestilt gjennom løsningen, kan omfatte bestillinger direkte fra kunde eller via telefon til formidler med samme løsning som løyveholder. Slike løsninger vil sannsynligvis gjøre sammenligning av priser tilbudt gjennom løsningen enklere, og bidra til at tilbud og etterspørsel tilpasses slik at tjenestene blir billigere.

Det forventes at løsning basert kun på bestilte turer vil være enklere og billigere å videreutvikle fra dagens løsninger, sammenlignet med en løsning som skal kunne brukes ved alle typer turer (også praieurer og turer fra holdeplass).

##### 6.2.1.2 Risiko ved begrenset bruk av kontrollutrustning

En regulering som sikrer at kontrollutrustning kun kan brukes på turer som bestilles og/eller betales via motsvarende plattform på kundens mobile enhet, vil medføre visse ulemper.

Dette reiser prinsipielle spørsmål knyttet til hvorvidt det er akseptabelt at brukergrupper som ikke kan eller ønsker å bruke digitale muligheter, for eksempel i en smarttelefon, utelukkes fra å bruke drosjene som benytter denne løsningen. Dette kan for eksempel gjelde eldre mennesker, og kan bli et problem dersom store deler av drosjevirkosomheten tar i bruk moderne løsninger. En slik løsning



kan også by på utfordringer dersom man oppholder seg i områder med dårlig dekning eller det oppstår problemer med løsningen.

Videre vil et krav om kommunikasjon med plattformen på kundens mobiltelefon ikke kunne gjelde for hopp-på-turer (praie-turer) og turer fra drosjeholdeplass som skjer uten forutgående bestilling.

Et krav om motsvarende plattform på kundens mobil vil innebære en «delt modell» der aktører som baserer tjenestetilbudet sitt på kontrollutrustning kun kan levere tjenester til passasjerer som har forhåndsbestilt drosje via f.eks. en applikasjon, der prisen for turen er oppgitt på forhånd og der betaling skjer via applikasjonen. Praie-turer og turer fra holdeplass vil dermed bli forbeholdt de tradisjonelle drosjene som har taksameter.

En «delt modell» innebære en risiko for en viss grad av todeling av markedet, noe som kan ha konsekvenser for tilbud, konkurransesituasjonen, og således også begrense oppnåelsen av de formålene som ligger til grunn for de foreslåtte endringene av SD. I og med at innføring av lovlig bruk av kontrollutrustning er forventet å redusere etableringsbarrierer og løpende kostnader for i drosjenæringen, forventes det at også den tradisjonelle drosjenæringen som i dag bruker taksameter etter hvert vil bytte til å bruke kontrollutrustning. Dersom kontrollutrustning er begrenset til bruk ved kun bestilte turer vil tilgangen til drosjer hvor en kan prairie eller ta drosje fra holdeplass kunne bli redusert. Arbeidsgruppen er ikke kjent med at det forventes redusert etterspørselen etter prairie-turer og turer fra holdeplass.

Forretningsmodeller der drosjetransport kun er basert på bestilling via løsningen vil sannsynligvis kunne drives mer kostnadseffektivt enn de tradisjonelle forretningsmodellene, som også må dekke kostnader ved å tilby drosjetjenestene i flere kanaler og ha taksameter. Kravet til taksameter innebærer en fast kostnad, som kan oppfattes som en etableringshindring. En heldigital løsning innebære en lav investeringskostnad ved etablering. Dette kan medføre skjevheter i konkurransen mellom de ulike aktørene. Aktører som tilbyr drosjetjenester kun via heldigitale løsninger kan trolig levere tjenestene til en lavere pris til kundene og dermed ta markedsandeler fra den tradisjonelle drosjetransporten. Dette kan igjen gjøre det mer attraktivt å tilby tjenester kun via digitale løsninger og kunne medføre en gradvis utfasing av tradisjonelle drosjer med taksameter. Kunder som ikke har digital kompetanse kan dermed få utfordringer med å oppdrive drosjetransport.

### **6.2.2 Begrensning til betaling gjennom kontrollutrustning**

Videre vil en løsning basert på kun bestilte turer gjennom løsningen, sørge for sikkerhet for at transaksjoner registreres og at beregninger foretas korrekt. Dette fordi turen vil registreres enten av kunden selv eller av en formidler som tar imot telefonbestillinger som videreformidles som bestillinger til løyvehaver. Sikkerhet for registrering av transaksjoner vil også gjøre turen tryggere for kunden og gi større sikkerhet for at løyvehaver bruker en godkjent løsning.

Arbeidsgruppen har vurdert hvorvidt kontrollutrustning skal kunne brukes kun til turer som betales gjennom løsningen, eller om det også skal kreves funksjonalitet som sikrer transaksjoner når de foretas med kort eller med kontanter.

Dersom det kun skal åpnes for bruk av kontrollutrustning når det betales gjennom løsningen vil dette ha den fordelen at det sikrer at alle transaksjoner registreres i løsningen. Videre vil sjåfør slippe å oppbevare kontanter i bilen, noe som reduserer sannsynligheten for å bli ranet.

I tillegg er kontanter (sedler og mynter) et tvungent betalingsmiddel i Norge, jf. sentralbankloven § 14. Videre følger det av finansavtaleloven § 38 blant annet at en *forbruker har alltid rett til å foreta oppgjør med tvungne betalingsmidler hos betalingsmottakeren.*

Kravet om at det skal være mulig å betale med sedler og mynter er altså ikke ubegrenset, men er begrenset til å gjelde «hos betalingsmottakeren». Det fremgår imidlertid ikke når oppgjøret gjøres «hos betalingsmottakeren». Dette må avgjøres ved en konkret vurdering.

Forbrukerrådet har i en rapport fra februar 2018, konkludert med at oppgjørsstedet kan forstås som forretningsstedet (hovedkontoret) til betalingsmottakeren. Det må gis adgang til kontant betaling på betalingsmottakerens forretningssted, men det kreves ikke at det må gis adgang til kontant betaling på ethvert sted der en tjeneste ytes.<sup>40</sup>

Det er etter dette uklart for arbeidsgruppen om oppgjøret for en drosjetjeneste ved bruk av alternativer til taksametre, foretas «hos betalingsmottaker» eller ikke, og om det dermed er krav til at betaling skal kunne gjøres med sedler og mynter.

Erfaringer fra skattemyndighetene tilsier at det er størst risiko for skatteunndragelse der betalingen foregår uten elektroniske spor.

### 6.2.3 Vurdering av begrensninger i bruk

- Med bakgrunn i hensynet til at kundegrupper som ikke bruker digitale løsninger ikke skal miste drosjetilbudet, andre kundegrupperes forventninger om at ny teknologi skal tas i bruk og risikoen for en delt løsning som utvikles slik at praie-turer og turer fra holdeplass etter hvert blir lite tilgjengelig, er det arbeidsgruppens forslag at kontrollutrustning skal kunne brukes på alle typer drosjeturer. Det vil bety at kontrollutrustning skal kunne brukes både ved turer bestilt via telefon eller plattform, praie-turer og turer fra holdeplass.
- Det er arbeidsgruppens vurdering at kontrollutrustning må kunne betales med alle betalingsformer i tråd med de til enhver tid gjeldende regler for lovlige betalingsformer, og at det ikke er hensiktsmessig å regulere dette i regelverk for kontrollutrustning.

### 6.3 Forhåndsavtalt pris eller pris basert på måling av tid og strekning

Det er i dag økende bruk av fastpris eller forhåndsavtalt pris for drosjetjenester. De applikasjonene som er i bruk i dag i kombinasjon med taksameter, brukes ofte til nettopp å avtale pris for en tur på forhånd, basert på planlagt start- og stoppested for turen.

Når prisen for en tur er avtalt på forhånd, er den beregnet ut fra turens lengde slik den fremkommer på et kart og eventuelle erfaringsdata om f.eks. tid turen vil ta, kø-situasjon og etterspørsel. I noen tilfeller brukes også faste priser for strekninger som kjøres ofte, f.eks. mellom bysentrum og flyplasser.

Når turens lengde beregnes på bakgrunn av kartdata eller er fastsatt på forhånd, foretas det ingen måling av den enkelte tur slik dette forstås i henhold til måleloven. Turens lengde beregnes på bakgrunn av GNSS-data plottet inn i et kart på et tidligere tidspunkt, og ikke data basert på bevegelsen til kjøretøyet når den faktiske turen kjøres.

---

<sup>40</sup> <https://fil.forbrukerradet.no/wp-content/uploads/2018/02/kort-og-kontant-policynotat.pdf> , se side 51.

Arbeidsgruppen har diskutert hvorvidt det er behov for at kontrollutrustning skal omfatte funksjonalitet som sikrer måling av tid og strekning for den eksakte turen som kjøres, og slik kunne tilby en pris avhengig av målingene.

Et taksameter er som omtalt i avsnitt 3.3.2 definert som et måleredskap som måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren, og beregner og avgir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet. Definisjonen er en direkte implementering fra MID. Den harmoniserte forståelsen av denne definisjonen i Europa er at signalet fra avstandssignalgeneratoren er signaler som fanges opp underveis når turen kjøres.

Dersom kontrollutrustning skal foreta målinger av tid og strekning underveis når turen kjøres, og benytte dette som grunnlag for prisen som skal betales for turen, vil kontrollutrustning sannsynligvis kunne defineres som et taksameter i henhold til MID. Kontrollutrustning må i så fall tilfredsstillende både funksjonelle og tekniske krav til taksametre som fysiske instrumenter. Dette vil være lite hensiktsmessig for det formålet kontrollutrustning er ment å bidra til slik dette går fram av kapittel 5.

Forhåndsavtalt pris oppleves som enkelt fra kundens side. Det gir forutsigbarhet for hva turen kommer til å koste og reduserer mulighetene til å legge på prisen uforutsette eller unødvendige påslag på den totale prisen. Det vil også gjøre det enklere å sammenligne priser før turen. Med variabel pris beregnet i taksameteret er det i stor grad kunden som bærer risikoen og som må betale mer dersom det f.eks. oppstår heftelser på turen. Forhåndsavtalt pris vil normalt være basert på sanntidsdata, slik at eventuelle hendelser i trafikken, køer og dynamisk prising er med i beregningsgrunnlaget for prisen. Arbeidsgruppen antar at det kan legges på et risikopåslag for eventuelle uforutsette hendelser underveis. Samtidig vil drosjesjåføren bære risikoen for eventuelle kostnadsøkninger utover det som er lagt inn i risikopåslaget. På den måten blir det en kostnadsdeling mellom kunde og drosjeaktør.

SD sitt forslag om at alle drosjer skal ha GNSS-logging av alle turer, vil kreve en innretning som også kan brukes til å beregne kjørt distanse basert på GNSS-signaler. Det er imidlertid foreløpig utfordringer knyttet til nøyaktigheten i slike målinger.

Det er arbeidsgruppens vurdering at fordelene med at kunden alltid vet prisen når turen starter, er store. Den generelle utviklingen i drosjemarkedet er at forhåndsavtalt pris i større og større grad etterspørres av kundene og tilbys av aktørene.

Dataene som ligger til grunn for avtalt pris må nødvendigvis baseres seg på kartdata, og ikke måling per tur. Behovet for måling av bilens faktisk kjørte strekning og tid per tur vil da falle bort. Dette vil sannsynligvis medføre reduserte kostnader.

- På denne bakgrunn er det arbeidsgruppens vurdering at det ved bruk av kontrollutrustning ikke skal inngå krav om at beregning av pris må skje gjennom måling av tid og strekning.
- Pris som skal betales for en tur skal alltid avtales før turen kjøres, også ved turer der kunden praier drosjen eller oppsøker drosjen på holdeplass.

#### **6.4 Tredjepartsrapportering**

Skattemyndighetene påpeker at tredjepartsrapportering er avgjørende for deres mulighet til å sikre korrekt beskatning fra drosjesjåfør og løyvehaver. Drosjesentraler er i dag gjennom skatteforvaltningslovens bestemmelser om opplysningsplikt for tredjeparter, pliktig til å rapportere

nøkkelopplysninger til skattemyndighetene.<sup>41</sup> I SD sitt forslag til endringer i drosjereguleringen, foreslås det at plikten til å være tilknyttet sentral oppheves. Dersom dette forslaget vedtas bortfaller muligheten for skattemyndighetene til å motta nøkkelinformasjon om drosjevirkksomheten fra drosjesentraler.

Dersom løyvehavere selv rapporterer opplysninger om egen virksomhet vil løyvehavere kunne ha insentiver til å underrapportere skattepliktig inntekt. Tidligere erfaringer viser at dette er en bransje der terskelen for skatteunndragelse har vært lavere enn for mange andre bransjer. Selv om det påhviler næringsdrivende en generell plikt til å innberette skattemessige opplysninger, mener arbeidsgruppen at det er gode grunner som taler for at løyvehavere ivaretar sin rapporteringsplikt gjennom en uavhengig tredjepart.

Et alternativ til tredjepartsrapportering er at kontrollutrustningene som brukes selv sørger for løpende sikker rapportering om drosjevirkksomheten til skattemyndighetene (sikker kjede). Dette vil innebære at data om transaksjoner kan spores i kjeden mellom kunden og skattemyndighetene, slik at data som har eksistert om transaksjoner som har funnet sted, kan etterprøves og ikke lar seg manipulere uten spor. Dette vil f.eks. omfatte et system der kunden gis en kvittering som gir informasjon om hvor transaksjonen kan finnes igjen.

Dette vil kunne innebære et behov for mottakssystem hos skattemyndigheten som håndterer dataene om alle transaksjoner, ikke bare summeringsdata slik om i dag. Det må også sikres at andre myndigheter, som f.eks. politiet og SSB, får tilgang på relevante data. For at en slik løsning skal fungere vil det sannsynligvis være nødvendig med en bevisstgjøring av kunder slik at disse benytter anledningen til å følge med på at transaksjoner rapporteres til riktig sted.

Siden et register for å motta og behandle slike data må utvikles, vil dette kreve et IKT-utviklingsprosjekt hos skatteetaten og hos eksterne systemtilbydere. Dette vurderes som komplekst kostnads- og tidkrevende og krever en grundigere utredning. Uten å gjøre en nærmere utredning av kostnader viser erfaring fra statlige IKT-utviklingsprosjekter at selv enkle registre fort kan koste 10-15 millioner kroner å utvikle, og tiden det tar kan fort strekke seg over flere år. Arbeidsgruppen vurderer på denne bakgrunn en løsning for kontrollutrustning som i seg selv ivaretar den nødvendig sikkerhet i rapporteringen av skattemessige opplysninger, som ikke hensiktsmessig i denne omgang, men noe som kan vurderes på et senere tidspunkt. Det gjøres derfor ikke en nærmere kost- og nyttevurdering av dette alternativet.

På denne bakgrunn vil det derfor sannsynligvis være mer hensiktsmessig å vurdere å sikre at en tredjepart tilknyttet kontrollutrustningen, som er uavhengig av løyvehaver, kan innta rollen som den som sikrer at alle betalinger blir registrert og rapporterer nøkkeltall til skattemyndighetene

- Arbeidsgruppen legger derfor til grunn at rapportering skal ivaretas av en uavhengig tredjepart. For ikke å legge for store begrensinger på hvordan drosjebransjen kan organisere seg, er det nærliggende å legge ansvaret for tredjepartsrapportering på den som er driftsansvarlig for kontrollutrustningen. På den måten kan drosjesentraler eller leverandører av kontrollutrustningen også selv ha løyver, så lenge de benytter en uavhengig tredjepart til en avgrenset funksjon for lagring og overføring av transaksjonsdata om gjennomførte turer.

---

<sup>41</sup> Forskrift til skatteforvaltningsloven (skatteforvaltningsforskriften) kap. 7, § 7-5, bokstav E.

## 6.5 Sikker informasjon om bilens totale kjørestrekning (fysisk tilkobling)

Dagens taksameter er fysisk installert i bilen de brukes i, gjennom sikrede koblinger som Justervesenet fører tilsyn med. Taksameteret registrerer data om bl.a. bilens kjørte kilometer med og uten passasjer og gir dermed sikker informasjon til skattemyndighetene.

Tilgang til opplysninger om bilens kjørte kilometer med og uten passasjer brukes i dag av skattemyndighetene for å kontrollere om bilen har vært brukt mye utenom det som er oppgitt som drosjeaktivitet. Dette er opplysninger som skattemyndighetene bruker for å vurdere behov for nærmere kontroll. Dersom en drosje har uforholdsmessig høy andel privatkjøring, vil dette danne et grunnlag for å undersøke hvorvidt privatkjøringen kan legitimeres. Opplysningene kan også gi en indikasjon på hvor det er risiko for at det har foregått drosjevirkosomhet som ikke er oppgitt til myndighetene (svart kjøring) som skattemyndighetene bør undersøke nærmere.

Dersom det skal tillates at en kontrollutrustning skal brukes på mobile enheter uten noen fysisk tilknytning til bilen de brukes i, vil sikkerheten i data om bilens totalt antall kjørte strekning bli langt lavere. Mobile enheter kan lett flyttes til en annen bil enn den som er registrert som drosje. Eventuelle data om bilens totale kjørte kilometer vil derfor ikke ha nødvendig sikkerhet til å kunne brukes til kontrollformål for skattemyndighetene slik disse dataene fra taksameteret brukes i dag. Bilens speedometer vil ikke kunne gi denne informasjonen, da dette er relativt enkelt å manipulere.

For at man skal oppnå sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning, er det derfor en forutsetning at denne informasjonen kommer fra en enhet som er montert fast i bilen eller tilsvarende. En kontrollutrustning som omfatter en slik løsning vil dermed ikke være mobil på samme måte som en kontrollutrustning uten dette, og vil dermed ikke være like fleksibel i bruk.

- Det er arbeidsgruppens vurdering at et krav som ivaretar skattemyndighetens mulighet til sikker kontroll av bilens totale kjørelengde må vurderes i en kost- og nyttevurdering som et mulig alternativ for en fremtidig løsning.

## 6.6 Statistikkformål

SSB ønsker i utgangspunktet å motta informasjonen om drosjetransport fra Skatteetaten. Et bruksområde er som datagrunnlag for det månedlige nasjonalregnskapet<sup>42</sup>. Dersom drosjetall skal brukes i månedlig nasjonalregnskap, må datagrunnlaget rapporteres som månedsdata eller kvartalsdata.

Ønsket informasjon for å beskrive aktiviteten innen drosjetransport:

- Turer
  - Turer fordelt på innbyggere
  - Minutter per tur
  - Kilometer per tur
- Omsetning
  - Omsetning per tur
  - Omsetning per tilbudte time
  - Omsetning per kjørte kilometer
- Tid
  - Andel med passasjer av totale tilbudte timer

---

<sup>42</sup> <https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/statistikker/knr>

- Kilometer
  - Andel med passasjer av total kjøring

Data om variablene over ble hentet inn av SSB til og med 2015 og brukt av offentlige myndigheter, bransjeorganisasjoner og forskningsinstitusjoner. Siden har vi mottatt data om variablene omsetning og kilometer fra Skatteetaten. SSB sine brukere har i tillegg etterlyst informasjon om turer og vist til variabelens nytteverdi i beslutningsgrunnlag, faktabasert offentlig debatt og analyser av persontransportmarkedet.

Arbeidsgruppen har ikke lagt til grunn noen utvidelse av rapporteringsordningen til Skatteetaten i forbindelse med dette arbeidet.

## 6.7 Tilsyn

Reguleringen må legge til rette for at det føres tilsyn med at kontrollutrustning oppfyller gjeldende krav og brukes riktig.

Justervesenet fører i dag tilsyn med taksametre. Behovet for kontroll av taksametre illustreres tydelig gjennom et koordinert tilsyn foretatt av bl.a. Justervesenet hos et taxiselskap i Bergen i 2019. Feilprosenten for taksameter i slike tilsyn ligger normalt ligger på rundt tre-fire prosent i Norge. Det fremgår videre av medieomtalen<sup>43</sup> av tilsynet at kontrollørene fant feil på 26 av 45 kontrollerte taksametrene. Den mest vanlige feilen var at det ikke var bestilt installasjonskontroll etter bytte av taksametre. Noen taksametre hadde også feil ID-nummer. På sju av taksametrene var det manglende eller brutt plombering (sikringen på taksametrene), eller manglende melding til Justervesenet om bytte av plombering

Arbeidsgruppen mener det er behov for at det også føres tilsyn med kontrollutrustninger og bruken av disse. Justervesenets erfaring med tilsyn i drosjebransjen kan legges til grunn når det utformes tilsyn for den delen av bransjen som bruker kontrollutrustning. Det forventes imidlertid at det vil bli behov for å utvikle nye tilsynsformer med kontrollutrustning sammenlignet med for taksametre. Bl.a. forventes at det vil være behov for systemtilsyn knyttet til utvikling og drift av kontrollutrustning. Dette er imidlertid en tilsynsform Justervesenet har erfaring med fra andre tilsynsområdet.

For å føre tilsyn med digitale løsninger slik en kontrollutrustning vil være, trengs en kompetanseutvikling i Justervesenet. Dette er imidlertid det samme behov for kompetanseutvikling som også følger av ansvaret for tilsyn på andre virkeområder underlagt Justervesenet, og vil derfor ikke medføre tilleggskostnader for Justervesenet.

Justervesenet fører tilsyn med taksametre, som finansieres av næringen gjennom en årsavgift som normalt pålegges løyvehaver. Årsavgiften dekker alle kostnader Justervesenet har ved å føre tilsyn med næringen, med unntak av avviksgebyr. Avviksgebyr ilegges der det avdekkes feil ved taksameteret, og er ment å dekke Justervesenets gjennomsnittlige kostnader ved å følge opp avvik. Det forutsettes at et tilsyn av kontrollutrustninger blir finansiert av næringen.

- Det er arbeidsgruppens forslag at Justervesenet skal føre tilsyn med kontrollutrustning som kan brukes som alternativet til taksameter.

---

<sup>43</sup> Se [https://www.nrk.no/hordaland/arbeidstilsynet-med-nye-varsel-mot-taxiselskap-i-bergen\\_-\\_-alvorleg-og-omfattande-1.14413111](https://www.nrk.no/hordaland/arbeidstilsynet-med-nye-varsel-mot-taxiselskap-i-bergen_-_-alvorleg-og-omfattande-1.14413111).

## 6.8 Generelle funksjonelle krav med tilhørende veileder

Mandatet for arbeidsgruppen er å utarbeide forslag til regulering for at informasjonssystemer basert på mobile applikasjoner kan brukes som alternativer til taksametre. Det finnes flere løsninger i bruk i drosjemarkedet allerede som brukes sammen med tradisjonelle taksametre og som innehar funksjoner for bestilling og betaling fra applikasjoner lastet ned til kundens mobile enhet. Med rask utvikling av ny teknologi kan også andre digitale løsninger bli tilgjengelige i fremtiden. Det er derfor viktig å stille teknologinøytrale funksjonskrav så langt det er mulig, som ikke begrenser bruk av ny teknologi og nye standarder.

Gjennom å tilstrebe funksjonelle krav overlater man til de som utvikler løsningene å finne den måten å gjøre dette på en måte som best ivaretar alle hensyn. Kravene i regelverket skal da kun angi at en løsning skal ha en viss funksjon. Hvordan denne funksjonen løses er opp til utviklerne å finne ut av. På denne måten stimulerer funksjonelle krav til kreativitet og at det tas i bruk nye løsninger.

Generelle teknologinøytrale funksjonskrav kan imidlertid oppfattes som uklare for den som leser regelverket. Følgelig kan det oppleves som uklart hvilke løsninger myndighetene mener tilfredsstiller kravene, noe som blir tydelig ved tilsyn. Det vil derfor være hensiktsmessig om generelle teknologinøytrale krav følges av en veiledende beskrivelse av hvordan kravene skal forstås og hvilken tilgjengelig teknologi som representerer løsninger som anses å tilfredsstille kravene. En slik veileder vil gi innspill til hvilke løsninger som anses å tilfredsstille krav og dermed også være et grunnlag for vurdering når andre løsninger som ikke er beskrevet ønskes brukt. F.eks. vil en veileder som gir eksempler på hvordan dataintegritet kan ivaretas si noe om nivået av sikring. Dette kan danne grunnlag for vurdering av mulig ny teknologi. En slik veileder må oppdateres etter hvert som ny teknologi blir tilgjengelig.

- Det er arbeidsgruppens vurdering at krav til kontrollutrustning må utformes som generelle funksjonelle krav så langt det er hensiktsmessig, og at mer detaljerte beskrivelser av hvilke løsninger som kan tilfredsstille kravene bør fremgå av en veileder til bestemmelsene.

## 6.9 Ansvarlige parter

Det vil være krevende for løyvehaver eller sjåfør å vurdere om ulike løsninger som finnes tilgjengelig tilfredsstiller fastsatte krav. Til dette kreves spesiell digital kompetanse som først og fremst er å finne hos de som utvikler slike løsninger. Det vil derfor være lite hensiktsmessig å pålegge løyvehaver eller sjåfør ansvar å selv å kontrollere at løsningene som brukes tilfredsstiller funksjonelle krav.

For kassasystemer (se omtale av regelverk for kassasystem i avsnitt 3.5) er systemutvikler ansvarlig for at regelverket overholdes. Dette innebærer en ordning der systemutvikler erklærer at produktet er i samsvar med krav. I tillegg administrer skattemyndighetene en oversikt over løsninger som vurderes som lovlige. Dersom det avdekkes at en løsning som er gjort tilgjengelig gjennom denne ordningen ikke tilfredsstiller kravene som er satt, utestenges løsningen fra listen over lovlige løsninger med den konsekvens at brukerne av kassasystemene ikke har mulighet til å benytte løsningen.

Det vil også være behov for å klargjøre hvordan oppdateringer og programversjoner skal håndteres, samt ansvaret for drift og vedlikehold av løsningene.

- Arbeidsgruppen vurderer det som mest hensiktsmessig å pålegge de som utvikler og gjør tilgjengelig nye kontrollutrustninger, et ansvar for kun å gjøre kontrollutrustninger som tilfredsstiller kravene tilgjengelige for bruk.

- Det er arbeidsgruppens vurdering at løyveholder må pålegges et ansvar for å kun bruke kontrollutrustninger som har dokumentasjon på at fastsatte krav er tilfredsstillt.

## 6.10 Personvern

Personvern handler om retten til et privatliv og retten til å bestemme over egne personopplysninger. EU vedtok i mai 2017 en ny personvernforordning (GDPR) som ble gjennomført i norsk rett ved ny lov om personopplysninger som trådte i kraft 20. juli 2018. Arbeidsgruppen legger til grunn at generelt regelverk om personvern også må gjelde ved bruk av alternativer til taksameter.

Arbeidsgruppens forslag til kontrollutrustning vil behandle personopplysninger om sjåfør og passasjer. Det må følgelig tas hensyn til den enkeltes personvern ved utforming av reglene for et slikt alternativ.

Det legges til grunn at kontrollutrustning (alternativ 1) vil behandle GNSS sporingsdata. Denne behandlingen forutsettes hjemlet i SD sitt forslag til endringer i yrkestransportloven, som gir behandlingsgrunnlag for loggføring av GNSS sporingsdata og behandling av personopplysninger i denne forbindelse.

Arbeidsgruppen foreslår at kontrollutrustningen skal foreta sikker identifikasjon av sjåføren. Hvis en slik regel skal innføres innebærer dette behandling av personopplysninger og det må foreligge et behandlingsgrunnlag for at behandlingen skal være lovlig. Det aktuelle behandlingsgrunnlaget vil være GDPR art. 6 nr. 1 bokstav e. Denne bestemmelsen gir adgang til behandling av personopplysninger når dette er nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse. Artikkel 6 nr. 2 og 3 oppstiller da et krav om supplerende rettsgrunnlag, typisk en lov- eller forskriftsbestemmelse. Spørsmålet det må tas stilling til er om sikker identifisering av sjåfør er en nødvendig oppgave i allmenhetens interesse.

Et formål med sikker identifikasjon er å bidra til at uønskede hendelser som kan skje i drosjen kan oppklares i etterkant. I tillegg kan identifiseringen virke forebyggende for passasjerens og sjåførens sikkerhet. Drosjetjenester er helt nødvendige for mange i en sårbar posisjon, særlig barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Det er derfor viktig å ha mekanismer som skal sikre trygghet ved bruk av drosje. Etter arbeidsgruppens syn er et påbud om sikker identifikasjon av sjåfør dermed nødvendig for å ivareta sikkerhetshensyn.

Et annet formål med sikker identifisering er å bidra til korrekt betaling av skatt og avgifter og forenklet saksbehandling av skatte- og avgiftssaker. Etter at det ble innført krav om bruk av taksameter har kvaliteten på rapportering til skattemyndighetene blitt forbedret, og dette har bidratt til økt tillit til drosjebransjen. Sikker identifikasjon vil gi full digital sporbarhet av alle skattepliktige transaksjoner knyttet til sjåfør, og et forbedret grunnlag for betaling av skatt. Dette kan også bidra til økt tillit til bransjen.

Siden sikker identifikasjon av sjåfør er en oppgave i allmenhetens interesse som innebærer behandling av personopplysninger, må det foreligge et supplerende rettsgrunnlag for at behandlingen skal være tillatt. Arbeidsgruppen foreslår derfor å forskriftsfeste en plikt til at kontrollutrustningen skal foreta sikker identifikasjon av sjåfør, det vises til § 47 i forskriftsutkastet.

Arbeidsgruppen har vurdert behovet for en egen bestemmelse om utlevering av personopplysninger fra kontrollutrustningen. Utlevering innebærer behandling av personopplysninger og det må foreligge et behandlingsgrunnlag for at utlevering skal være lovlig.

Skatte- og avgiftsmyndigheter har lovhjemler for innhenting av opplysninger som er nødvendige for



beregning og betaling av skatt og avgift<sup>44</sup>, som virker som behandlingsgrunnlag for utlevering av personopplysninger og har ikke behov for særhjemmel.

Offentlige myndigheter som kjøper drosjetjenester i kontraktmarkedet kan ha behov for utlevering av personopplysninger for å følge opp at tjenestene som leveres har tilstrekkelig kvalitet eller at det er beregnet riktig pris. Arbeidsgruppen legger til grunn at disse myndighetsorganene vil ha egne hjemler for behandling av personopplysninger om passasjerene, f.eks. i forskrift, og at behandling av personopplysninger om sjåførene kan hjemles kontrakten som inngås jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav b.

Arbeidsgruppen er på denne bakgrunn ikke kjent med at det foreligger behov for utlevering som krever eget behandlingsgrunnlag.

- Arbeidsgruppen foreslår å forskriftsfeste en plikt til at kontrollutrustningen skal foreta sikker identifikasjon av sjåfør, og behandling av personopplysninger i denne forbindelse.
- Arbeidsgruppen forutsetter at øvrige krav til personvern ivaretas av generelt regelverk.

### **6.11 Forholdet til delingsøkonomi**

EU-kommisjonen vedtok i juni 2016 retningslinjer med anbefalinger om hvordan myndigheter burde forholde seg til delingsøkonomien<sup>45</sup>. Retningslinjene gjelder delingsøkonomien generelt, og retter seg ikke spesielt mot transportsektoren. Det vises i retningslinjene til ulike hensyn myndighetene bør ta hensyn til:

- Det bør ikke ilegges forbud eller restriksjoner mot ulike delingsøkonomiplattformer, med mindre det ikke finnes mindre inngripende tiltak.
- Kravene må være ikke-diskriminerende, nødvendige for å oppnå et klart identifisert offentlig mål, og proporsjonale for å oppnå dette målet.
- Dersom lisens, tillatelse eller lignende er nødvendig, må det være klart hva en må gjøre for å få denne.
- Det må tas hensyn til hvordan den aktuelle delingsøkonomimodellen fungerer, for eksempel om det brukes «rating»-system som kan sørge for tilfredsstillende kvalitet, noe som kan tilsi at regulering ikke i like stor grad er nødvendig.

Det er arbeidsgruppens vurdering av det kan utformes krav til kontrollutrustning som ivaretar EU-kommisjonens retningslinjer for delingsøkonomi.

### **6.12 Oppsummering**

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort for krav til kontrollutrustning i dette kapittelet ligger følgende til grunn for videre utredning:

- Kontrollutrustning skal kunne brukes til alle typer drosjeturer og ved alle typer betalingsformer, jf. regelverk for lovlig betalingsmiddel i Norge
- Ved bruk av kontrollutrustningen skal kunden alltid få oppgitt avtalt pris for drosjeturen før turen starter

---

<sup>44</sup> Skatteforvaltningsforskriften § 7-5 og § 7-5 (8) bokstav E.

<sup>45</sup> [Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. A European agenda for the collaborative economy.](#)

- Justervesenet skal føre tilsyn med kontrollutrustning
- Det skal utarbeides en veileder til forskriftskrav til kontrollutrustning
- Systemleverandør skal være ansvarlig for at kontrollutrustning som vedkommende gjør tilgjengelig tilfredsstillende forskriftskrav
- Løyvehaver skal være ansvarlig for å kun bruke kontrollutrustning som er lovlig å bruke

I en kost- og nyttevurdering skal følgende alternativer vurderes nærmere:

- Krav om sikker informasjon om drosjebilens totalt kjørte strekning

## 7 Beskrivelse av mulige alternative løsninger

### 7.1 Innledning

Med utgangspunkt i kartleggingen i kapittel 5 av funksjoner som det er behov for å stille til kontrollutrustninger, har arbeidsgruppen vurdert ulike mulige alternativer til regulering av kontrollutrustninger. I kapittel 6 har arbeidsgruppen gjort en vurdering av noen grunnleggende premisser, som utelukker enkelte løsninger. Blant annet mener arbeidsgruppen at det er viktig at næringsaktørene i drosjemarkedet har like konkurransevilkår. En løsning med to ulike drosjekategorier, slik som i Sverige, vil derfor ikke være forenlig med premissene som arbeidsgruppen har lagt til grunn.

I dette kapittelet har arbeidsgruppen derfor konsentrert seg om å beskrive følgende mulige alternativer til regulering:

- Dagens krav til å bruke taksameter videreføres, det åpnes ikke for å bruke digital kontrollutrustning, og stilles heller ikke krav til disse (nullalternativet)
- Det innføres krav til digital kontrollutrustning som åpner for at dette kan brukes som alternativ til taksameter (alternativ 1, digital kontrollutrustning)
- Det innføres krav til digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning, som åpner for at dette kan brukes som alternativ til taksameter (alternativ 1, digital kontrollutrustning med fysisk tilkobling til bilen)

Alle alternativene forutsetter at kravene til taksametre i taksameterforskriften videreføres.

### 7.2 Nullalternativet

Nullalternativet tilsvarer dagens tilstand, der det er krav om at drosjer må være utstyrt med taksametre som oppfyller vilkårene i taksameterforskriften. Det innebærer at det ikke er adgang til å erstatte taksametre med andre kontrollutrustninger basert på annen teknologi eller nye forretningsmodeller. Motorvogner kan imidlertid benytte andre løsninger *sammen med* et taksameter. For nærmere omtale av dagens løsning, se punkt 3.3.

Høsten 2018 sendte SD forslag til endringer i regelverket for drosjenæringen på høring. Nullalternativet forutsetter at endringene som omtalt i avsnitt 3.2.2. vedtas som foreslått i høringsnotatet.

### 7.3 Digital kontrollutrustning (alternativ 1)

#### 7.3.1 Innledning

En digital kontrollutrustning består av komponenter og programvare som skal kunne beregne pristilbud, lagre og overføre data om gjennomførte drosjeturer, registrere hvor og når slik persontransport har skjedd samt lagre informasjon om transaksjoner ved persontransport. Den digitale kontrollutrustningen skal ivareta tilsvarende formål som dagens taksameter. I motsetning til

et taksameter, beregner ikke den digitale kontrollutrustningen prisen gjennom måling, men for eksempel ved beregning av kjørt distanse eller bruk av kartdata. Uten kravet til måling vil det være større frihet til å utforme digitale kontrollutrustninger basert på ny teknologi.

### **7.3.2 Ansvarsforhold for utvikling, drift og bruk av digitale kontrollutrustninger**

**En systemleverandør** skal utvikle og levere sentrale komponenter og programvare, som er avgjørende for å sikre at transaksjonsdata registreres og lagres med høy kvalitet og integritet. For å sikre at det er klart at systemleverandøren tar ansvar for at alle funksjonene i kontrollutrustningen tilfredsstiller kravene, skal denne utstede en produkterklæring for kontrollutrustningen, som sendes til Justervesenet i forkant av tilgjengeliggjøring på markedet. Produkterklæringen skal oppdateres løpende ved endringer i kontrollutrustningen og Justervesenet skal publisere en liste over kontrollutrustninger med gyldige produkterklæringer. For å sikre at kontrollutrustningen oppfyller krav til informasjonssikkerhet, skal systemleverandøren være sertifisert for styringssystem for informasjonssikkerhet.

**Den som er ansvarlig for å drifte kontrollutrustningen** skal sørge for at data om gjennomførte drosjeturer lagres og innrapporteres til Skattemyndighetene på en sikker måte. For å sikre at det innrapporteres korrekte data til Skattemyndighetene, foreslår arbeidsgruppen at den driftsansvarlige av kontrollutrustningen skal være en uavhengig tredjepart av løyvehaver. Det vil si at den driftsansvarlige ikke selv kan inneha løyver eller være nærstående av løyvehavere.

**En formidler** er den som formidler drosjeturer i markedet ved bruk av kontrollutrustningen. En formidler har dermed ansvaret for kanalene der drosjetjenester tilbys og kan ivareta andre hensiktsmessige funksjoner i tilknytning til drosjetransport. Dette vil typisk være markedsføring, flåtestyring, klagebehandling mv. Det stilles ikke krav til formidleren i alternativ 1.

**Løyvehavere**n har ansvaret for å bruke en kontrollutrustning som har gyldig produkterklæring, og at kontrollutrustningen brukes på korrekt måte.

**Justervesenet vil være tilsynsmyndighet** og føre tilsyn av kontrollutrustninger. Justervesenet utarbeider en veileder med nærmere spesifikasjoner om hvordan kravene til kontrollutrustninger og bruk av kontrollutrustninger skal forstås. Tilsynet innebærer kontroll av at produkterklæringer og komponenter og programvare i kontrollutrustningen er i samsvar med kravene i forskrift og veileder.

**Figur 1 Eksempler på ansvarsforhold ved ulik organisering i henhold til alternativ 1**

Eksempel 1: Formidler er en drosjesentral	Eksempel 2: Formidler er systemleverandør og driftsansvarlig	Eksempel 3: Formidler er selskap med ansatte, og er løyvehaver	Eksempel 4: Kontraktmarkedet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drosjesentralen (formidler) anskaffer kontrollutrustningen hos en systemleverandør som har ansvaret for utvikling og vedlikehold av kontrollutrustningen.</li> <li>• Drosjesentralen er selv driftsansvarlig for kontrollutrustningen.</li> <li>• Drosjesentralen har ansvaret for formidling av drosjeturer, markedsføring, flåtestyring, klagebehandling, lagring og rapportering av transaksjonsdata.</li> <li>• Uavhengige løyvehavere er tilknyttet drosjesentralen og er enten selv sjåfør eller har ansatt sjåfører. Drosjesentralen kan ikke selv være løyvehaver.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systemleverandør, driftsansvarlig og formidler er samme selskap.</li> <li>• Selskapet har ansvaret for utvikling, vedlikehold og drift av kontrollutrustningen, samt formidling av drosjeturer, markedsføring, flåtestyring, klagebehandling, lagring og rapportering av transaksjonsdata.</li> <li>• Uavhengige løyvehavere benytter kontrollutrustningen til selskapet og er enten selv sjåfør eller har ansatt sjåfører. Drosjesentralen kan ikke selv være løyvehaver.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formidler anskaffer kontrollutrustning av en systemleverandør.</li> <li>• Systemleverandøren har ansvaret for utvikling, vedlikehold og drift av kontrollutrustningen, samt lagring og rapportering av transaksjonsdata.</li> <li>• Selskapet har ansvaret for formidling av drosjeturer, markedsføring, flåtestyring og klagebehandling.</li> <li>• Selskapet har egne løyver og ansatte sjåfører.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppdragsgiver anskaffer leveranse av drosjetjenester i markedet.</li> <li>• Kontrakt kan tildeles en konstellasjon av personlige løyvehavere, selskaper med egne løyver eller en formidler av drosjetjenester på vegne av løyvehavere.</li> <li>• Oppdragstaker må minimum oppfylle generelle krav til drosjevirkosomhet (løyve, kjøreseddel, motorvogn og bruk av kontrollutrustning mv.)</li> <li>• Øvrige spesifikasjoner av krav, tilleggsfunksjoner, pris mv. fastsettes i kontrakten.</li> </ul>

### 7.3.3 Beskrivelse av funksjoner i en digital kontrollutrustning

En digital kontrollutrustning må tilfredsstille de behov og hensyn som er beskrevet i kapittel 5 og premisene i kapittel 6. Dette innebærer at en digital kontrollutrustning skal:

- Kunne brukes på alle former for drosjeturer, uavhengig av om turen er bestilt på forhånd eller ikke
- Sørge for sikker beregning av pristilbudet for drosjeturen ut fra oppgitt bestemmelsessted, slik at totalprisen er avtalt før drosjeturen starter
- Vise informasjon om løyvehaver, sjåfør, posisjon, avtalt pris mv. underveis i reisen
- Produsere en salgskvittering for gjennomført reise
- Kunne brukes også ved betaling med kontanter
- Ha sikker pålogging og identifisering av sjåfør, løyve, kjøreseddel og bil
- Kunne lagre og overføre relevante transaksjonsopplysninger, slik at skattemessige opplysninger kan innberettes av driftsansvarlig og være tilgjengelig hos driftsansvarlig og løyvehaver på standardisert format
- Høy datakvalitet og dataintegritet ved at det ikke skal være lett å manipulere kontrollutrustningen eller data som lagres i kontrollutrustningen
- Være mulig å føre tilsyn med
- Ivareta generelle bestemmelser for personvern, universell utforming og ikke-diskriminering

Det er opp til systemleverandøren å sikre at kravene til funksjoner i kontrollutrustningen oppfylles. Teknisk sett kan alle funksjonene i kontrollutrustningen ligge i én og samme løsning, eller bestå av

flere komponenter og programvare i et samlet system. Hvordan markedet vil oppfylle funksjonskravene, vil derfor bero på blant annet valg av teknologi og forretningsmodell.

### 7.3.3.1 Eksempel på hvordan kontrollutrustning kan oppfylle kravene i digital løsning

For å lettere forstå hvordan de påkrevde funksjonene kan oppfylles av systemleverandør, kan det være hensiktsmessig å illustrere et konkret eksempel. Vi har forsøkt å gi et eksempel på hvordan en kontrollutrustning kan oppfylle kravene i alternativ 1 i figur 2 nedenfor. Eksempelet under er en applikasjonsbasert digital kontrollutrustning som består av følgende hovedkomponenter og programvare:

- Sentral plattform
- Transaksjonsregister
- Bestillingsplattform
- Kundeapplikasjon
- Sjøførerapplikasjon

Figur 2 - Eksempel på digital kontrollutrustning



**Sentral plattform** i dette eksemplet er en teknisk plattform som har sikre funksjoner for å:

- registrere opplysninger om gjennomførte drosjeturer (løyvehaver, sjåfør, avtalt pris, kjørerute, mv.)

- registrere GNSS-data som gir informasjon om drosjens posisjon (Posisjonsdata kan gjøres tilgjengelig i bestillingsplattformen og skal lagres i transaksjonsregisteret, samt gir grunnlag for utskrift av kvittering med angivelse av kjørerute for gjennomførte drosjeturer)<sup>46</sup>
- kunne kobles til andre offisielle registre for kontroll av identifikasjon. Dersom nødvendig identifikasjon ikke er registrert, kan ikke kontrollutrustningen tas i bruk
- kommunisere og utveksle informasjon med øvrige hovedkomponenter

Koblinger til relevante registre skal muliggjøre verifisering av hvilken løyvehaver, sjåfør og motorvogn som benyttes til drosjeturen. Om mulig bør verifiseringen skje online. Dette kan f.eks. løses gjennom programmeringsgrensesnitt (API) hos forvalter av de aktuelle registrene.<sup>47</sup>

**Transaksjonsregisteret** lagrer opplysninger som er beregnet og registrert i den sentrale plattformen, herunder nøkkeldata om gjennomførte turer og sporingsdata. Dette vil være grunnlaget for overføring av data om skattepliktige transaksjoner til skattemyndighetene, ivaretagelse av plikter etter bokføringsforskriften og til formidling av kvittering for gjennomførte turer til kunden.

Skattemessige opplysninger fra kontrollutrustningen skal rapporteres til skattemyndighetene på standardiserte dataformater av driftsansvarlig for kontrollutrustning, som ikke selv kan være løyvehaver. Posisjonsdata skal leveres til politiet på forespørsel. Andre myndigheter som for eksempel Statistisk sentralbyrå og fylkeskommuner som har behov for å hente ut statistikk kan også kreve opplysninger fra transaksjonsregisteret dersom disse har hjemmel for dette.

**Bestillingsplattformen** er den delen av løsningen som benyttes til formidling av drosjeturer og har funksjoner for å:

- registrere og håndtere bestillinger av turer. Bestilling av drosjeturer basert på angitt hente- og leveringsdestinasjon skal bekreftes i plattformen. Pristilbudet basert på oppgitt bestemmelsessted beregnes basert på f.eks. kartdata og den aktuelle prisstrukturen hos formidler, og i samsvar med maksimalprisforskriften. Sjåføren skal ikke kunne påvirke prisen
- foreta kassaavstemming
- kommunisere og utveksle informasjon med sjåfør- og kundeapplikasjon
- kunne benytte posisjonsdata til hensiktsmessig flåtestyring

Bestillingsplattformen må ivareta direkte integrasjonsbehov for formidlere som Pasientreiser, skoleskyss mv. Disse representerer et stort samlet volum av transporttjenester med tilhørende behov for koordinering og utnyttelse av ressurser. Integrasjon av denne typen skal være teknologinøytralt og basert på de-facto standard for datakommunikasjon (f.eks. et REST API) for utveksling av informasjon om bestilling/avbestilling/endring av transport, endringer i status i pågående transport som av- og påstigning, forsinkelser og posisjonering samt mulighet for direkte kommunikasjon med sjåfør. Det forutsettes at behov for integrering med kontraktspartnere avtales i det enkelte tilfellet.

---

<sup>46</sup> Krav om sporing omfattes også av SD sitt forslag om endringer i drosjereguleringen og oppheving av behovsprøving mv. datert 1. oktober 2018.

<sup>47</sup> Online kontroll av identifikasjon opp mot offisielle registre vil være hensiktsmessig for å sikre at kontrollutrustningen kun kan benyttes dersom korrekt og sikker identifikasjon er registrert, at sjåføren har kjøreseddel, kjører for et gyldig som finnes i løyveregisteret og at bilen er registrert i motorvognregisteret som drosje. Denne funksjonaliteten vil kunne medføre utviklingskostnader hos registerførere (Statens Vegvesen, Politidirektoratet og Skatteetaten).

**Sjåførapplikasjonen** er en applikasjon på sjåførens smarttelefon, nettbrett eller annen enhet. Sjåførapplikasjonen kommuniserer og utveksler relevant informasjon med den sentrale plattformen og bestillingsplattformen.

Sjåfør logger inn på sjåførapplikasjon med kontrollerbar ID (for eksempel gjennom bank-ID, biometrisk gjenkjenning e.l.), angivelse av løyvenummer, kjøreseddel og bilens registreringsnummer.

I sjåførapplikasjonen får sjåfør melding om bestilte turer, hentested, bestemmelsessted og hvem kunden er. Sjåføren bekrefter i sjåførapplikasjonen at sjåføren kan tilby den aktuelle drosjeturen til pristilbudet som genereres i bestillingsplattformen.

Når sjåføren har bekreftet i sjåførapplikasjonen at drosjeturen er gjennomført vil kunden motta kvittering. Sjåføren får tilsvarende kvittering for utført oppdrag i sin sjåførapplikasjon.

Drosjesjåførens versjon av kundeapplikasjonen skal ha tilsvarende funksjonalitet som en ordinær kundeapplikasjon (se under). Pristilbud og bekreftelse av tur gjøres av sjåføren på vegne av kunden i sjåførapplikasjonen. Dette innebærer at drosjer med kontrollutrustninger også kan betjene kunder som ikke behersker eller ikke ønsker å bruke smarttelefon, eller som ønsker å prae drosjen på gata eller benytte drosje fra holdeplass.

**Kundeapplikasjonen** er en applikasjon eller portal på kundens smarttelefon, nettbrett, datamaskin eller annen enhet. Kundeapplikasjonen benyttes av kunden til å bestille drosjeturer og eventuelt betale. Kunden angir hentested og bestemmelsessted og får fremvist et pristilbud og bekreftelse på hvilken bil, sjåfør og løyve som skal utføre drosjeturen. Kunden kan sammenligne pristilbudet mot pristilbud fra flere tilbydere. Når kunden har akseptert pristilbudet er oppdraget akseptert, og loggføringen av drosjens posisjon starter når kunden setter seg inn i bilen. Kundeapplikasjonen skal vise bilens posisjon til enhver tid, sjåførens navn og bilde, avtalt pris mv. Dersom kunden har bestilt turen gjennom en bestillingsapplikasjon vil kunden bekrefte bestillingen gjennom applikasjonen. Situasjoner der kunden ikke dukker opp til en bestilt tur eller drosjen ikke dukker opp til en bestilt tur vil reguleres av avtalebetingelser knyttet til bruken av applikasjonen, og for øvrig få konsekvenser for kundens «rating» av leverandøren.»

Når drosjen har ankommet bestemmelsesstedet og kunden har betalt, skal kunden få kvittering for betalt tur. Kunden kan velge å betale med kontanter eller på annen måte, for eksempel i applikasjonen dersom dette er mulig. Dersom kunden er innlogget i kundeapplikasjonen kan kunden ha tilgang på digital kvittering og en oversikt over alle tidligere utførte turer direkte i applikasjonen. Alternativt kan kvittering sendes digitalt til kunden på andre måter, for eksempel e-post eller SMS. Kunden har i henhold til bokføringsregelverket også krav på å få en papirkvittering om ønskelig, eksempelvis ved en tilkoblet skriver i drosjen eller per post.

I mange tilfeller vil kunden ha en egen kundeapplikasjon. I tilfeller der kunden ikke benytter kundeapplikasjonen, kan kunden bestille turen på telefon til drosjesentralen eller direkte hos sjåfør. I så fall skal turen kunne gjennomføres ved at sjåføren selv registrerer turen i kontrollutrustningen.

Både sjåfør og kundeapplikasjonen skal tilbys gjennom sikre distribusjonskanaler, eksempelvis Google Play og App Store, og støtte krav til universell utforming, sikkert personvern og unngå diskriminering av kunder i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven.

## **7.4 Digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om totalt kjørt strekning (alternativ 2)**

Alternativ 2 består av samme løsning som i alternativ 1, men med et tilleggskrav om å også registrere alle bilens kjørte kilometer med funksjonalitet som sikrer fysisk tilkobling til bilen, som omtalt i kapittel 6.5.

Et slik krav kan eksempelvis løses ved å installere en elektronisk kjørebok som kan være en integrert del av selve kontrollutrustningen eller en tilleggsinnretning med sikker tilkobling mot komponentene i kontrollutrustningen. En elektronisk kjørebok er en GNSS-basert kjørebok som er koblet til kjøretøyet, enten ved fastmontering eller annen sikker integrering.

## **8 Vurdering av kostnads- og nyttevirkninger av de ulike alternativene**

### **8.1 Innledning**

Det fremgår av mandatet at kostnader og nytteeffekter, inkludert økonomiske og administrative kostnader, skal vurderes basert på arbeidsgruppens forslag til nytt regelverk og regelverksendringer.

I kapittel 5 presenteres de ulike overordnede hensynene som det er behov for når kontrollutrustning tas i bruk som alternativ til taksameter. Disse er:

- et velfungerende drosjemarked
- en seriøs drosjenæring
- sikre kundenes rettigheter
- bidra til trygghet for passasjer og sjåfør

I vurderingen av kost- og nyttevirkninger og økonomiske og administrative konsekvenser, har arbeidsgruppen sett på relevante endringer i de to alternativene i kapittel 7 i forhold til nullalternativet. Nullalternativet er videreføring av dagens regelverk med krav til taksameter, uten krav til kontrollutrustninger.

- Alternativ 1: En digital kontrollutrustning som brukes som alternativ til taksameter der den som tilbyr drosjetjenester ikke ønsker å bruke taksameter («digital kontrollutrustning»)
- Alternativ 2: En utvidet digital kontrollutrustning, der det i tillegg til kravene i alternativ 1 fastsettes krav som sørger for sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning («digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om totalt kjørt strekning»)

Arbeidsgruppen har i så stor grad som mulig søkt å finne grunnlag for kvantifisering av elementene, men på mange elementer er det ikke forsvarlig å angi annet enn en kvalitativ vurdering og en indikasjon på retning av effekten.

### **8.2 Forutsetninger for kost- og nyttevurdering**

«Nullalternativet» innebærer at alle løyvehavere må utstyre drosjen med taksameter som tilfredsstiller kravene i taksameterforskriften. Arbeidsgruppen har lagt til grunn at innrapporteringen til skattemyndighetene er blitt forbedret etter innføringen av taksameterkravet. Videre har informasjon fra taksameteret om drosjebilens totalt kjørte strekning med og uten passasjer gitt skattemyndighetene viktig informasjon som brukes for å vurdere hvor det er risiko for skatteunndragelse. Etter innføringen av taksameterkravet er det derfor etter arbeidsgruppens vurdering noe høyere tillit til drosjebransjen sammenlignet med tidligere. Nullalternativet forutsetter at endringene som er foreslått i yrkestransportloven – og forskriften settes i verk.



Et sentralt element ved de alternative løsningene er at kunden *uansett* bestillingsform har krav på å få oppgitt pris for turen før turen bestilles. Det vil si at det ikke lenger er nødvendig med taksameter med løpende beregning av pris, men at en løyvehaver kan velge mellom godkjent taksameter, eller kontrollutrustning med gyldig produkterklæring.

Tilbudt pris vil være basert på kjørerute hentet fra kontrollutrustningens kart eller GPS/GNSS, og formidlers prisstruktur på det aktuelle tidspunktet. Funksjoner for å sikre riktig informasjon og høy dataintegritet er sikret gjennom nærmere spesifiserte funksjonskrav. Arbeidsgruppen legger til grunn at Statens Vegvesen, som av SD er foreslått tillagt oppgaven som løyvemyndighet, gjør løyveregisteret tilgjengelig slik at kontrollutrustning ikke kan brukes uten at det logges inn med gyldig løyveidentifikasjon (se mer om løyvemyndighetene under avsnitt 8.3.3.1). Optimalt sett bør også online kontroll av at sjåfør har kjøreseddel og kontroll av at kjøretøyet er registrert og tillatt å bruke til formålet kunne brukes ved innlogging av kontrollutrustning, men dette vurderes ikke som aktuelt i denne omgang.

Arbeidsgruppen har i så stor grad som mulig søkt å finne grunnlag for kvantifisering av elementene, men på mange elementer er det ikke forsvarlig å angi annet enn en kvalitativ vurdering og en indikasjon på retning av effekten.

### **8.3 Kost-nyttevurdering av digital kontrollutrustning (alternativ 1)**

I det følgende omtales konsekvensene ved alternativ 1 sammenlignet med nullalternativet for kundene, næringen, myndigheter og oppdragsgivere.

#### **8.3.1 Kundeperspektiv**

##### **8.3.1.1 Beregning av pris**

Arbeidsgruppen legger til grunn at kundene har relativt høy sikkerhet for at prisen for tjenesten beregnes riktig med dagens strenge krav til beregning basert på måling og målekvalitet. Måten prisen beregnes på er imidlertid ikke lett tilgjengelig for kunden, og det er dermed enklere for tilbyder å legge på prisen uten at kunden har mulighet til å oppdage uregelmessigheter.

Arbeidsgruppen legger til grunn at alternativ 1 med digital kontrollutrustning som er basert på fastpris, gir kundene en tilfredsstillende sikkerhet for at pristilbudet er korrekt basert på tilbyders takstelementer. Dette med utgangspunkt i at et pristilbud beregnet i kontrollutrustningen er basert på oppgitt destinasjon, beregnet kjørerute, og forventet medgått tid og distanse for denne. De mulighetene som ligger i kontrollutrustning for at kunden kan sammenligne priser vil videre gjøre det lettere å velge bort aktører med høy pris.

Arbeidsgruppen legger derfor til grunn at bruk av kontrollutrustning vil gi kunden noe økt sikkerhet for at korrekt pris blir beregnet sammenlignet med nullalternativet.

##### **8.3.1.2 Trygghet og sikkerhet for drosjepassasjerer**

Det må antas at loggføring av taxiturer og lagring av informasjonen slik dette sikres gjennom de foreslåtte endringene i yrkestransportloven, til en viss grad vil øke opplevelsen av trygghet, da turen vil være mulig å spore.

At sjåfør må logge seg inn i digitale kontrollutrustning med sikker identifikasjon, og at denne kun fungerer når løyve og kjøreseddel legges inn, vil i vesentlig grad bidra til sikkerheten for passasjerene, og øke opplevelsen av trygghet i drosje. Slik informasjon vil også kunne være mulig å gi passasjer i

forkant av tur, dersom passasjer og sjåfør har motsvarende digitale løsnings som «snakker sammen» («interoperabilitet»).

Arbeidsgruppen ser av erfaring med de tekniske løsningene som har dukket opp i markedet, at det er vanlig for sjåførere å tilby kundevurderinger av tur og sjåfør. Slike kundevurderinger kan i mange tilfeller være avgjørende for passasjers visshet om at en tur vil være fri fra uønsket oppførsel fra sjåførs side.

Dette kan videre sees i sammenheng med yrkestransportlova §37e som åpner for beslaglegning av kjøreseddel ved skjellig grunn til mistanke om straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre motorvogn ved persontransport mot vederlag. Det antas derfor at påtalemyndighetens mulighet til å hindre uønskede sjåførere i å kjøre drosje økes ved alternative 1.

I forhold til «nullalternativet» vil alternativ 1 bidra til å øke passasjerenes opplevelse av sikkerhet ytterligere. For å sikre drosjepassasjerenes trygghet anses en digital løsning med funksjonalitet som beskrevet i avsnitt 7.3 koblet med effektiv sanksjonering å styrke passasjerenes faktiske og opplevde sikkerheten sammenlignet med «nullalternativet»

#### **8.3.1.3 Ivaretar målsetting med markedsføringsloven § 10**

Markedsføringsloven setter rammer for næringsdrivende, markedsføring og avtalevilkår, både av hensyn til andre næringsdrivende og ikke minst av hensyn til forbrukerne.

I henhold til Lov om kontroll med markedsføring og avtalevilkår mv. (markedsføringsloven), § 10 om "Prismerking og informasjonsplikt" skal den som i næringsvirksomhet selger varer, tjenester eller andre ytelser til forbrukere, så langt det er praktisk mulig informere om prisene, slik at de lett kan ses av kundene.

En digital løsning innebærer at kunden alltid vil få vite pris før bestilling av tjenesten, og dermed vil ha sikkerhet for hva som skal betales for tjenesten. Dette vil være en stor forbedring sammenlignet med når prisen utvikler seg i løpet av reisen, slik tilfellet ofte er i dag.

Alternativ 1 vil derfor bidra til målsettingen med markedsføringslovens § 10 i større grad enn «nullalternativet».

#### **8.3.1.4 Redusert informasjonsasymmetri**

Det at en digital løsning innebærer at kunden vet prisen på tjenestene før tjenesten er utført, vil sannsynligvis gi kunden grunnlag for økt prisbevissthet. En på forhånd avtalt pris vil styrke insentivene til å sjekke pris hos alternative tjenesteleverandører; dette være seg konkurrerende taxiselskaper eller alternative transportformer.

En kontrollutrustning som gir pristilbud basert på kartdata vil også i vesentlig større grad enn i dag legge til rette for verdiøkende prissammenligningstjenester. Slike tjenester kan i tillegg til pris også kan gi informasjon om den nærmeste ledige tilbyderen.

Arbeidsgruppen legger til grunn at dette vil være av verdi for forbrukerne sammenlignet med «nullalternativet», selv om det er krevende å kvantifisere dette.

#### **8.3.1.5 Risiko**

Dagens parallelltakst inneholder en tidskomponent og en avstandskomponent. Ved f.eks. kø-situasjoner eller der det er behov for endret kjørerute vil kunden bære risiko for at turen tar lengre tid enn forutsatt. En digital løsning vil innebære at slike risikoelementer i større grad bæres av sjåfør.

Dette vil i utgangspunktet være av verdi for kunde, og til ulempe for sjåfør. Imidlertid kan tjenesten prises høyere for å kompensere for denne risikoen.

På den andre siden har dagens kartapplikasjoner i stadig større grad oppdatert informasjon om kjørsituasjoner og omkjøringsbehov, og kan beregne optimal kjørerute, forventet kjøretid og distanse basert på oppdatert informasjon. Utviklingen av kartapplikasjoner tilsier at oppdatert informasjon om ulike hindringer i ruten i økende grad vil ligge i kartapplikasjonen og dermed til grunn for prisberegningen. Det må således antas at kostnader ved endret trafikksituasjon til en viss grad vil bæres av kunden, også ved bruk av en «digital kontrollutrustning». Dette vil til en viss grad kunne balansere risiko mellom kunde og tilbyder.

For enkelte strekninger vil kunden uansett (som i dag) kunne velge en fastpris, noe som i praksis legger all risiko på sjåføren.

#### **8.3.1.6 Flexibilitet**

Det kan anføres at en ulempe med alternativet «digital kontrollutrustning» sett fra kundens perspektiv er redusert fleksibilitet, for eksempel dersom kunden endrer ønsket destinasjon underveis, ønsker å kjøre innom flere destinasjoner underveis, eller om turens destinasjon ikke er bestemt på bestillingstidspunkt, eksempelvis «follow that car» situasjoner.

Arbeidsgruppen antar imidlertid at bortsett fra bestillinger av typen «follow that car» så kan funksjonalitet for flere destinasjoner eller endret destinasjon uten store problemer implementeres teknisk i en kontrollutrustning, innenfor rammen av foreslått utforming av nye forskrifter. Det er derfor arbeidsgruppens vurdering at fleksibiliteten sett fra kundens perspektiv ikke vil påvirkes i vesentlig grad ved å ta i bruk kontrollutrustning.

#### **8.3.2 Drosjenæringen**

Kravene til taksameter oppfylles i dag ved at løyvehaver bruker et taksameter som er EØS-samsvarsvurdert i henhold til MID. De aller fleste løyvehavere leaser taksameter, enten fra utleier av taksametre eller fra drosjesentralen løyvehaveren er tilknyttet. Kostnaden for å lease taksameter varierer fra og er avhengig av type taksameter. Noen ganger betales avgiften for leasing til drosjesentralen isolert fra andre kostnader, mens den for andre er delvis eller helt integrert i sentralavgiften fra løyvehaver til drosjesentralen.

I henhold til Justervesenets oversikt, er det i dag 8 484 taksametre i bruk totalt i Norge per januar 2019. Dersom Samferdselsdepartementets forslag om å samle alle drosjekategoriene i én kategori, som må ha taksameter, vil også ytterligere 600 av dagens selskapsvognløyver i utgangspunktet måtte skaffe seg taksameter. Selv om det er grunn til å tro at antall løyvehavere stiger betraktelig etter den foreslåtte dereguleringen, jf. erfaringene fra Finland, legger arbeidsgruppen 9 084 enheter til grunn som et nedre anslag på besparelser ved en «alternativ 1» i forhold til «nullalternativet».

Kostnaden for leasing av taksameter er etter Justervesenets anslag gjennomsnittlig kr 33 000 per år.

I tillegg kommer kostnader til Justervesenets for tilsyn med taksametre, som innebærer er årlig avgift på ca. 2000 kroner og eventuelle avviksgebyr dersom det avdekkes feil under tilsyn. Videre innebærer Justervesenets tilsyn en kostnad forbundet ved tapt arbeidstid for den sjåfør som møter til tilsyn. Årlig fører Justervesenet ca. 2 700 tilsyn med taksametre.

Type kostnad	Samlet årlig kostnad (mill. NOK)
Årlig leasingkostnad for taksameterutrustning	300
Tilsynskostnad (årsavgift, avviksgebyr, reisekostnader bruker)	20
<b>Totalt</b>	<b>320</b>

Tabell 2 – Årlig besparelse ved «alternativ 1» forbundet med tilsyn av taksametre<sup>48</sup> dersom alle tar i bruk kontrollutrustning.

Kostnadene på et slikt nivå må antas å være en vesentlig etableringsbarriere for nye aktører og dermed være til hinder for å realisere målsettingene med den foreslåtte dereguleringen av markedet og et velfungerende drosjemarked med virksom konkurranse. For øvrig vil en del av disse kostnadene veltes over på forbrukerne.

Ved en situasjon der alle aktører tar i bruk en «digital» løsning vil dette innebærer at bransjen sparer kostnader i størrelsesorden 320 millioner kroner årlig til leasing og tilsyn med taksametre. Det er imidlertid ikke sannsynlig at alle med løyve ønsker å gå over til bruk av digital løsning i det dette gjøres lovlig. For de som går over til digital løsning vil kostnadene ved taksameter også erstattes av kostnader ved å få tilgang til og bruke kontrollutrustningen. Det vil også ved digital løsning være behov for tilsyn som vil utløse kostnader for næringen. Det forventes imidlertid at de totale kostnadene ved nye løsninger er langt lavere enn kostnadene ved taksameter.

### 8.3.2.1 Sunkne kostnader

Investeringer i taksametre er investeringer som vil være å anse som sunkne dersom det skal kreves at alle aktører går over på bruk av digitale løsninger på kort sikt. Dette er derfor et argument for å gi bransjen rimelig tid til å tilpasse seg nye krav ved at det er valgfritt om man ønsker å bruke taksameter eller digital kontrollutrustning. Ved at bransjen tilpasser seg over tid, reduseres omfanget av sunkne kostnader.

Som omtalt tidligere finnes det i dag ca. 8 400 taksametre i bruk i dag. De fleste løyvehavere leaser taksameteret fra drosjesentralen eller leverandør. Dette innebærer at det vil finnes drosjesentraler og leverandører av utstyr som har investert i taksametre som anslagsvis koster mellom 80.000 og 100.000 kroner i dagens priser. Samlet investert kostnad for bransjen beløper seg således til opp mot 750 millioner kroner. Samtidig er det i dag vanlig å skifte taksameter ca. hvert femte år. Overgang til en «digital» løsning innebærer at dette utstyret får mindre verdi.

Kostnaden ved å utvikle og anskaffe ny utrustning er derimot relevant. Dette omtales nærmere under 8.3.2.2.

### 8.3.2.2 Utvikling av teknisk løsning

Slik arbeidsgruppen har skjønnet det, vil en typisk kontrollutrustning som utvikles i dag i utgangspunktet flytte kostnadskomponenten ut fra den enkelte bil til en sentral infrastruktur eller programvare. Utvikling av sentral infrastruktur eller programvare vil innebære større kostnader enn ved utvikling av taksametre, samtidig som vedlikeholdskostnadene vil være mindre. Dette gjør at

totalkostnadene for systemet som sådan antas å gå betraktelig ned, samtidig som det åpnes for nye samfunnsnyttige funksjoner og forretningsmodeller.

Med tanke på å sikre at nødvendige funksjonaliteter i kontrollutrustningen blir ivaretatt, er det i dag mange leverandører som leverer tilsvarende funksjonaliteter på tilstøtende områder. Dette kan eksempelvis være kjørebøker (sporing og sikring), taksameter (kommunikasjon, sporing/sikring, formidling), kassaapparat (sikring, regnskapsføring, betaling). Det er grunn til å tro at det er store synergier med eksisterende teknologi og løsninger i dagens marked, slik at man ikke starter på bar bakke ved utvikling av et slikt system. Videre har eksisterende aktører etablert tekniske løsninger som i stor grad kan brukes for formidling og lagring av informasjon. Det vil påløpe kostnader med å tilpasse eksisterende løsninger til de kravene som følger av digital løsning, spesielt med tanke på tilpasningene til krav om sikker identifikasjon og sikker rapportering til Skattemyndighetene.

Hva systemutviklingskostnadene konkret beløper seg til, vil videre avhenge av hvor mange aktører som utvikler løsninger og hvor modne disse er. Dersom løsningene som i første omgang utvikles er tilpasset et norsk marked og norske krav, vil kostnadene være relativt høye. De vil også avhenge av konkurransesituasjonen i utviklermarkedet. Arbeidsgruppen anser usikkerheten om disse kostnadene så store at det ikke vil være formålstjenlig å estimere disse.

### **8.3.2.3 Etableringskostnad og løpende kostnader**

Med opphevingen av behovsprøvingen som SD har foreslått, fjernes antallsbegrensningen for løyver. Fordi taksameterkravet innebærer en såpass høy kostnad for næringsaktørene vil det være nødvendig å drive drosjevirkosomhet av et visst omfang for å drive lønnsomt.

Utviklingskostnader for kontrollutrustningen er engangskostnader knyttet til utvikling av system, men vedlikehold og oppdateringer i tråd med teknologisk utvikling vil medføre løpende kostnader. Både utviklingskostnader og løpende vedlikeholdskostnader vil fordeles på antall aktører som knytter seg til kontrollutrustningen. Det er sannsynlig at marginalkostnaden for hver ny aktør som knytter seg til systemet vil være lave sammenlignet med hva nye aktører må investere i dag. Det er grunn til å tro at forventet etableringskostnad vil være på et nivå som er langt lavere enn for et taksameter.

Hver enkelt løyvehavers kostnad ved en digital løsning vil først og fremst være kostnad ved å være tilknyttet og benytte en kontrollutrustning (for eksempel gjennom å laste ned og bruke en sjåførapplikasjon på egen smarttelefon), samt øvrig utstyr for betalingsterminal og skriver. Tilknytningskostnader kan ta form av årlig avgift eller en andel av omsetning, og vil i så fall utgjøre en løpende kostnad for løyvehaverne. Det er sannsynlig at slike kostnader er vesentlige lavere enn de årlige kostnadene som i dag følger av kravet om taksameter. Arbeidsgruppen antar videre at en «digital» løsning kan bidra til at nye forretningsmodeller vil utvikles, for eksempel at det tilbys løsninger basert på deltidskjøring med eget privat kjøretøy.

Arbeidsgruppen har imidlertid ikke informasjon som danner tilstrekkelig grunnlag for å anslå hva årlige kostnader vil være ved bruk av kontrollutrustningen som beskrevet.

### **8.3.2.4 Skiftlapper**

I dag skal kontantsalget dokumenteres ved bruk av skiftlapper og rapport fra taksameteret som viser hver enkelt salgstransaksjon. Når skiftet er avsluttet lager systemet en elektronisk skiftlapp som blir lastet ned på drosjesentralens server. Verifikasjon av sjåfør skjer i forbindelse med pålogging i systemet.

Arbeidsgruppen legger til grunn at en digital løsning vil ha tilsvarende funksjonalitet. Bortsett fra at løsningen gir større sikkerhet for at omsetningen kan knyttes til en verifisert sjåfør gjennom innlogging med sikker identifikasjon av sjåfør ved avslutning av skift, kan ikke arbeidsgruppen se at digital løsning medfører endringer i kostnader eller nytteeffekter sammenlignet med nullalternativet.

### **8.3.3 Offentlige myndigheter**

#### **8.3.3.1 Løyvemyndighet**

Statens Vegvesen har informert om at «løyveregisteret» kan plasseres sammen med nåværende register over blant annet busser og godstransport, og at dette kan være på plass innen 2020. Det foreligger ikke informasjon som gir grunnlag for å si noe om hvilke utviklingskostnader dette vil innebære. Arbeidsgruppen legger imidlertid til grunn at løyvemyndigheten(e) uansett må opprette og vedlikeholde et slikt register, og at kontrollutrustning kan knyttes opp mot dette registeret slik at innlogging til kontrollutrustning kun vil være mulig med et gyldig løyvenummer.

Tilleggskostnadene ved at kontrollutrustning kan knyttes opp til registeret slik at innlogging kun er mulig med gyldig løyveidentifikasjon, vil være å gjøre registeret online tilgjengelig med tilfredsstillende tilgjengelighet og driftssikkerhet.

#### **8.3.3.2 Justervesenet**

Justervesenet fører i dag et risikobasert tilsyn med taksametre som finansieres ved årsavgift og avviksgebyr til brukerne av taksameter. Årsavgiften dekker alle kostnader Justervesenet har ved å føre tilsyn med næringen, med unntak av kostnader ved å følge opp avvik, som dekkes av et avviksgebyr.

I tillegg til årsavgiften og avviksgebyr medfører tilsyn av taksametre utgifter for løyvehaver med tanke på reisekostnader og tapt arbeidstid. Tilsynet utføres både ved stikkprøvekontroll og innkalt kontroll. Det varierer hvor mye tid hvert tilsyn medfører. Årlig fører Justervesenet ca. 2 700 tilsyn med taksametre. Samlede tilsynskostnader inkludert kostnader knyttet til oppfølging av tilsyn beløper seg på rundt 16 millioner kroner<sup>49</sup>.

Resultatet fra tilsyn deles med andre relevante etater dersom brudd på taksameterregelverk eller andre etaters regelverk avdekkes. Et taksameter registrerer bl.a. hvor langt bilen kjører selv om taksametret er slått av eller ikke brukes. Dette er informasjon som kan brukes av Skattemyndighetene ved etterfølgende kontroll til å avdekke tilfeller der bilen har vært mye brukt sammenlignet med hva som ligger til grunn for beskatning, og slik avdekke tilfeller av mulig unndragelse fra skatt. Justervesenet fører tilsyn med at de nødvendige koblingene for sikker registrering av dette tilfredsstiller kravene i regelverket. Det er derfor en viss synergieffekt mellom Justervesenets tilsyn og avdekking av brudd på andre etaters regelverk.

Et strengt regelverk med effektivt tilsyn kan også ha en avskrekkende effekt i seg selv.

En «digital» løsning kan på sikt innebære at antallet taksametre reduseres og eventuelt fases ut. I takt med reduksjon i antall taksametre, vil Justervesenets behov for ressurser til tilsyn med taksametre reduseres. Justervesenets tilsyn finansieres gjennom årsavgift til bransjen. I og med at arbeidsgruppen har lagt til grunn at Justervesenet skal være tilsynsmyndighet også for kontrollutrustninger, vil tilsynsressursene etter hvert kunne dreies over på tilsyn med kontrollutrustninger. Finansieringen av dette tilsynet vil måtte skje ved gebyrer (se avsnitt 9.4.4) til

---

<sup>49</sup> Beregningene fremgår mer detaljert av vedlegg 2.

de som utvikler og/eller bruker kontrollutrustningen. Det er sannsynlig at dette kan gjennomføres innenfor samme ramme eller en noe redusert ramme sammenlignet med det som i dag brukes på taksametre.

Synergieffekter mellom tilsyn med taksameter og avdekking av brudd på andre etaters regelverk tapes ved en «digital» løsning i forhold til «nullalternativet», dersom tilsynet i større grad rettes mot andre aktører enn løyvehaver.

Det er videre grunn til å tro at «alternativ 1» i seg selv vil gjøre det lettere å avdekke brudd på andre etaters regelverk. Det kan således argumenteres for at tapet av synergieffekt mellom tilsyn ikke vil være av vesentlig netto betydning.

### **8.3.3.3 Skattemyndigheter og skatteoppgjør**

Da dagens krav til taksametre ble innført var bakgrunnen et behov for å bedre rapporteringen av skattemessige opplysninger fra drosjenæringen (se mer om dette i avsnitt 5.3.3). En vesentlig del av hensikten var å sikre bedre skattemessig innrapportering og mindre skatteunndragelse i næringen. Taksametre bidro til sikrer rapportering av alle nøkkelopplysninger til drosjesentraler som videreformidler dette til skattemyndighetene. I tillegg sørger taksameteret for sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning som er en viktig kontrollfaktor for å avdekke skatteunndragelse.

I en digital løsning vil en systemutvikler være ansvarlig for at produktet som gjøres tilgjengelig tilfredsstillende krav. På denne måten sikres det at kontrollutrustningen ivaretar viktige funksjoner. En kontrollutrustning innebærer full digital sporbarhet av skattepliktige transaksjoner knyttet til løyvehaver og sjåfør så lenge kontrollutrustningen brukes. Når den ikke brukes vil den imidlertid ikke etterlate seg spor. I de tilfeller der kunden bruker en del av løsningen til for eksempel å bestille, betale og motta kvittering vil det være stor sikkerhet for at data om transaksjonene registreres. Sikkerheten er lavere for dette når kunden ikke bruker løsningen. Det forventes at stadig større deler av kundemassen tar i bruk kunde løsninger som gjøres tilgjengelig på egen enhet og vil forbedre rapporteringen til skattemyndighetene totalt sett.

Skatterapportering fra en tredjepart gir også vesentlig bedre sikkerhet for dataintegritet enn bare egenrapportering.

Kontrollutrustning slik det legges til grunn i denne utredningen ivaretar kravene til kvittering i tråd med kravene i bokføringsforskriften. En kvittering som er enkel verifiserbar der kunden kunne kontrollere at transaksjonen var registrert i kontrollutrustningen, ville vært et effektivt tiltak for å sikre at sjåfør ikke bruker falske kontrollutrustninger. Dette er ikke en del av løsningen som foreslås nå, men bør vurderes som et tiltak dersom det viser seg at det forekommer bruk av falske kontrollutrustninger.

Sammen med ivaretagelse av blant annet bokføringslovens krav og ivaretagelse av opplysningsplikt, kvittering og et tilpasset kontroll- og sanksjonsregime, legger arbeidsgruppen til grunn at en «digital» løsning gir bedre sikkerhet mot skatteunndragelse enn dagens taksametre. Effekten av dette i forhold til «nullalternativet» kan, som tallene over indikerer, være betydelig. Informasjonsflyt blir i tillegg mer kostnadseffektiv for alle parter.

### **8.3.3.4 Politiet**

En «digital» kontrollutrustning forutsetter innlogging med sikker identifikasjon av sjåfør, korrekt løyve, og at kjøretøy er registrert som drosje. Arbeidsgruppen legger 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 prinsippet kan politiet sammenholde observasjon med det som er registrert som driftsstatus ved GNSS-sporing. Dersom drosjen for eksempel har driftsstatus «ledig» men politiet observerer at drosjen under kontrollen har passasjer, kan dette være grunn til nærmere oppfølging.

Politiet har videre gode muligheter til å sammenholde informasjon i sjåførapplikasjon med den som er registrert (for eksempel løyve, sjåfør, avtalt pris, starttidspunkt, startpunkt, destinasjon, sporingslogg).

På den annen side vil det fortsatt være utfordrende å avdekke piratkjøring, f.eks. om kontrollutrustning *ikke* brukes i situasjoner ved betalende passasjerer.

### **8.3.3.5 NAV og Arbeidstilsynet**

I Norge er Arbeidstilsynet tillagt ansvar for å påse at virksomhetene følger sitt ansvar etter arbeidsmiljølovgivningen, allmenngjøringslovgivningen og øvrig relevant regelverk som er tillagt Arbeidstilsynets myndighet <sup>50</sup>.

Tilsyn er Arbeidstilsynets viktigste virkemiddel for å kontrollere at landets virksomheter overholder lovens bestemmelser. Arbeidstilsynet retter innsatsen mot de mest risikoutsatte næringene, og der konsekvensene av kjente risikoforhold er alvorlig – på kort eller lang sikt. Etatens overordnede mål de siste årene har vært at:

- useriøsitet og arbeidslivskriminalitet skal bekjempes
- virksomhetene skal ivareta systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid

I «nullalternativet» legges det til grunn at krav til taksametre innebærer en bespart kostnad ved at det gjør det vanskeligere å unndra inntekter fra beskatning, motta urettmessige ytelser fra NAV eller kreve høyere refusjon fra Pasientreiser enn en skulle. Det er imidlertid svært vanskelig å vurdere hvor høy disse besparelsene er. Se mer om dette i avsnitt 5.3.

Det er grunn til å tro at selv med dagens krav til taksameter er det vesentlige utfordringer. For eksempel gjennomførte flere tilsynsmyndigheter i begynnelsen av 2019 et koordinert tilsyn hos et taxiselskap i Bergen i 2019<sup>51</sup>. Blant de mer alvorlige funnene som Arbeidstilsynet avdekket var mangelfullt systematisk HMS-arbeid, mangelfull informasjon i lønsslippene og mangler i arbeidsavtalene.

Arbeidsgruppen legger til grunn at en «digital» løsning gjennom sikker identifikasjon av sjåfør og skiftlapper og sikker lagring av skiftlapper mv., vil innebære at det blir lettere for NAV å føre tilsyn med, og avdekke forsøk, på trygdemisbruk og brudd på arbeidsmiljøloven i forhold til «nullalternativet».

At tilsynsmyndighet effektivt kan kreve informasjon fra *alle* plattformer benyttet for drosjeformidling på digitalt format vil øke kontrollmulighetene ytterligere. Dette vil i seg selv også virke avskrekkende mot brudd på regelverket, noe som på sikt vil redusere tilsynsbehovet. Det er imidlertid vanskelig å kvantifisere effekten av dette.

---

<sup>50</sup> Se <https://www.arbeidstilsynet.no/om-oss/>.

<sup>51</sup> Se [https://www.nrk.no/hordaland/arbeidstilsynet-med-nye-varsel-mot-taxiselskap-i-bergen\\_-\\_alvorleg-og-omfattande-1.14413111](https://www.nrk.no/hordaland/arbeidstilsynet-med-nye-varsel-mot-taxiselskap-i-bergen_-_alvorleg-og-omfattande-1.14413111)



### **8.3.3.6 Konkurransetilsynet**

De endringene som arbeidsgruppen foreslår, vil påvirke Konkurransetilsynet og dets oppgaver ved ivaretagelse knyttet til drosjemarkedet langs to dimensjoner.

For det første har Konkurransetilsynet ansvar for å håndheve bestemmelsene i Forskrift om takstberegning og maksimalpriser<sup>52</sup>. Dette innebærer at Konkurransetilsynet fastsetter maksimalpriser for drosjekjøring i områder uten konkurranse. Forskrift om takstberegning og maksimalpriser er hjemlet i pristilaksloven. Pristilaksloven er en særlov som gir hjemmel til generell prisregulering ved fare for uvanlige endringer i prisnivået. Når det er nødvendig for å fremme en samfunnsmessig forsvarlig prisutvikling, kan konkurransemyndighetene med hjemmel i loven altså gjøre vedtak om maksimalpriser, minstepriser, prisstopp, prisberegninger, rabatter, maksimalavanser, leverings- og betalingsvilkår, og andre bestemmelser om priser, fortjenester og forretningsvilkår. Drosjene står vel og merke fritt til å ta lavere priser enn maksimalprisene.

Konkurransetilsynet har også myndighet til å unnta områder fra maksimalprisregulering. Dette vil være aktuelt for områder der det er tilstrekkelig med konkurranse mellom drosjer og drosjesentraler<sup>53</sup>. I disse områdene kan løyvehaver fritt bestemme prisene, innenfor de rammer for takststruktur som følger av forskriften og eventuelle takster som drosjesentral løyvehaver er tilknyttet.

Kravene til kontrollutrustning innebærer at det også skal lagres informasjon om priser og takstelementer på en måte som gjør disse digitalt tilgjengelig for tredjepart. Dette innebærer at Konkurransetilsynet lettere kan få tilgang til informasjon og kontrollere at løyvehavere som opererer i et maksimalprisregulert område tilbyr priser som er innenfor det som følger av forskriften.

Videre er Konkurransetilsynets hovedoppgave å håndheve konkurranseloven. Lovens formål er å fremme konkurranse for derigjennom å bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser. Dette innebærer å håndheve konkurranselovens forbud mot konkurransebegrensende samarbeid og misbruk av dominerende stilling, reglene om kontroll med foretakssammenslutninger, og å være en pådriver for styrket konkurranse i alle markeder.

Et nytt regelverk som støtter opp under målet om at etableringsbarrierene i drosjemarkedet skal reduseres, vil også bidra til å styrke konkurransen i drosjemarkedet gjennom fremkomst av nye tilbydere og nye forretningskonsept. Således vil regelverket støtte måloppnåelsen i konkurransepolitikken. Et teknologinøytralt rammeverk vil ikke bare påvirke konkurransen i drosjemarkedet, men også legge til rette for konkurranse mellom alternative og innovative formidlingsformer og utvikling av markeder basert på nye og eksisterende leverandører av kontrollutrustning.

### **8.3.3.7 Statistisk Sentralbyrå (SSB)**

SSB produserer i dag statistikk om næringen som blant annet omfatter:

- omsetning
- antall kilometer kjørt i næring
- antall kilometer kjørt i næring med passasjer
- andel tilbakelagt med passasjer i bilen (prosent)

---

<sup>52</sup> Se Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (FOR-2010-09-30-1307), <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2010-09-30-1307>.

<sup>53</sup> Dette gjelder de fleste større byene og enkelte andre tettbygde strøk.

- pris per kilometer med passasjer

Kravene til kontrollutrustning innebærer at det skal lagres informasjon som ivaretar krav som følger av blant annet bokføringsloven og –forskrift, og opplysningsplikten etter skatteforvaltningsforskriften. Også informasjon om priser vil være lettere tilgjengelig for tredjepart. Dette innebærer at løyveholder gjennom driftsansvarlig for kontrollutrustningen kan avgis informasjon som SSB pålegger løyveholder å formidle basert på informasjon som er digitalt tilgjengelig. Om det kan avgis mer informasjon enn i dag, eller om informasjonen kan avgis på en mindre kostnadskrevenende måte enn i dag er vanskelig å avgjøre.

Kravene til sikkerhet og dataintegritet i kontrollutrustningen må likevel antas å styrke informasjonstilgangen og kvaliteten på informasjon for statistikkformål.

### **8.3.4 Oppdragsgivere i kontraktmarkedet**

Aktørene i kontraktmarkedet består av offentlige og private virksomheter. Kontraktmarkedet utgjør en betydelig andel av det samlede drosjemarkedet i Norge, og i områder utenfor de store byene kan kontraktskjøring stå for det aller meste av drosjenes omsetning. Endringer i dagens ordning kan derfor ha stor betydning både for de som kjøper og selger persontransport.

Et marked med mange tilbydere av kontrollutrustning kan medføre at innkjøpere må tilpasse seg mange ulike standarder. Dette fører til et større behov for tilpasning i innkjøpernes egen programvare, og dermed en høyere utviklingskostnad enn i dag. Alternativt kan kjøpere stille krav om å bruke bestemte standarder i sine anbud. Dette kan imidlertid ekskludere transportører fra å gi tilbud som igjen fører til mindre konkurranse og potensielt høyere priser på transport.

Et marked med få, men store systemleverandører for kontrollutrustning, kan bety redusert mulighet for å kunne påvirke funksjonalitet i kontrollutrustningen gjennom krav i anbud eller kontrakt. Dette kan føre til redusert kvalitet på tilbudet, som særlig har betydning for offentlige virksomheter som kjøper transport for å oppfylle lovbestemte rettigheter for sine brukere. I ytterste konsekvens risikerer man at lovbestemte rettigheter ikke innfris, at offentlige virksomheter må utføre transport selv for å innfri lovbestemte krav, eller at det offentlige må utvikle egne systemløsninger for å kunne tilpasse disse til sitt behov. Det er vanskelig å kvantifisere dette.

«Alternativ 1» legger til rette for bedre datakvalitet og enklere utveksling av data enn i dag. Dette gjør det enklere å kontrollere etterlevelse av kontrakt, og gir bedre kostnadskontroll. Det vil også være enklere å følge opp mangler ved transporten og øke kvaliteten på tjenesten. Det har det siste året vært stort mediefokus på mangler ved pasienttransport og TT-kjøring i de store byene. Dette bør derfor ha betydelig vekt selv om det er vanskelig å kvantifisere økonomiske gevinster.

### 8.3.5 Oppsummering av kostnads- og nyttevurdering

Tabellen under oppsummerer hovedelementene i det som etter arbeidsgruppens oppfatning er de viktigste kost-nytte elementene ved alternativ 1 «digital kontrollutrustning» i forhold til «nullalternativet».

Interessenter	Kostnads- og nytteelement/økonomiske og administrative konsekvenser
Kunder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• økt trygghet for at riktige opplysninger om løyvehaver, sjåfør og drosjebil er registrert, og at nødvendige tillatelser er på plass</li> <li>• bedre grunnlag for prisinformasjon etter intensjon i markedsføringsloven og utvikling av verdiøkende bestillingstjenester ved bestilling (pris for tjeneste, sammenligning av pris, hvem som utfører tjenesten)</li> <li>• deling av prisrisiko ved kjø/uforutsette hendelser med tilbyder</li> </ul>
Drosjenæringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lavere etableringskostnader               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ lite kostnadskrevende krav til teknisk utrustning</li> <li>○ sparer kostnader til taksameter</li> <li>○ økt annenhåndsverdi av kjøretøy</li> </ul> </li> <li>• kostnader til ny utrustning</li> <li>• lavere kostnader ved etterlevelse av regelverk for løyvehaver og sentral/formidler               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ skatt, bokføring mv</li> <li>○ skiftlapper</li> <li>○ lønns slipper</li> <li>○ ikke behov for kalibrering av kontrollutrustning</li> </ul> </li> <li>• økt sikkerhet for sjåfører</li> </ul>
Statens Vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kostnader til opprettholdelse og vedlikehold av løyve- og motorvognregister</li> <li>• sikker kontroll av løyve og kjøretøy</li> </ul>
Justervesenet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• frigjør ressurser som i dag er knyttet til kontroll av etterlevelse av taksameterforskrift               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ installasjonskontroll ved bytte av taksameter eller bil</li> <li>○ kontroll etter melding om skifte av dekk eller plombering</li> <li>○ risikobasert kontroll</li> </ul> </li> <li>• økt ressursbehov knyttet til kontroll av etterlevelse av «digital» kontrollutrustning               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tilsyn av kontrollutrustning</li> <li>○ godkjenning av systemleverandør</li> </ul> </li> </ul>
Skattemyndigheter; korrekt inntektsgrunnlag for beskatning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikrere informasjonsgrunnlag og kontrollmulighet</li> <li>• vanskeligere å unndra inntekter fra beskatning gir økte skatteinntekter</li> </ul>
Politi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kostnader til kontroll med gyldig løyve og kjøreseddel</li> <li>• økte kostnader til opprettelse av register for kjøresedler</li> <li>• piratkjøring</li> </ul>
NAV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikker identifikasjon og integritet i datagrunnlag gir bedre kontrollmulighet for at støttemottakere er støtteberettiget og at det blir vanskeligere å motta urettmessige ytelser fra NAV</li> </ul>

Arbeidstilsynet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikker identifikasjon og integritet i datagrunnlag gir bedre kontrollmulighet for at arbeidsmiljølov følges</li> </ul>
Konkurransetilsynet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• letter kontroll med etterlevelse av maksimalprisforskriften</li> <li>• bidrar til å styrke konkurransen i drosjemarkedet gjennom lavere kostnad for kontrollutrustning og dermed lavere etableringsbarriere</li> </ul>
Aktører i kontraktmarkedet (Pasientreiser ol)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikker identifikasjon gir bedre kontroll med kontraktsetterlevelse</li> <li>• vanskeligere å motta høyere betaling enn det er kontraktmessig grunnlag for</li> <li>• risiko for økning av utviklings-/tilpasningskostnader hvis mange transportører bruker ulike kontrollutrustninger, med ulike standarder for informasjonsutveksling</li> <li>• krav om bruk av bestemte standarder i kontrakt kan ekskludere transportører fra å gi tilbud</li> <li>• data med høyere kvalitet enn i dag gir bedre kostnads- og kvalitetskontroll</li> <li>• mindre mulighet til å påvirke innholdet i kontrollutrustningen hvis det er få, store systemleverandører</li> <li>• høyere/doble driftskostnader med delt modell</li> </ul>
Statistisk Sentralbyrå	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrollutrustningen vil samle inn mer detaljert data som det kan være hensiktsmessig å bruke til statistikkformål ved å etablere egen rapportering til SSB.</li> </ul>
Samfunnsperspektiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>• understøtter målsetting med regelverksendringer</li> <li>• styrket konkurranse gjennom lavere etableringsbarrierer</li> </ul>
Ivaretar målsetting bak dagens regelverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikkert grunnlag for prisen som kunden betaler</li> <li>• vanskeliggjør juks</li> </ul>

Tabell 3 Oppsummering av elementer i kost-nytte vurdering av alternativ 1 (digital kontrollutrustning) i forhold til nullalternativ

#### 8.4 Kost- og nyttevurdering av digital kontrollutrustning med tilleggskrav om sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning (alternativ 2)

Alternativ 2 innebærer kontrollutrustning som i alternativ 1, men med et tilleggskrav om at kontrollutrustningen skal gi sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning. Dette innebærer at kontrollutrustningen må hente informasjon fra en enhet med sikker tilknytning til kjøretøyet gjennom fysisk fastmontering eller tilsvarende elektroniske løsninger.

I kost- og nyttevurderingen av alternativ 2 har arbeidsgruppen derfor konsentrert seg om hvilke kostnader og nytteeffekter dette alternativet gir i forhold til alternativ 1 der det ikke kreves at kontrollutrustning gir sikker informasjon om totalt kjørt strekning.

Alternativ 2 vil føre til sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning, sammenlignet med alternativ 1. I tillegg vil alternativ 2 bidra med nytte i form av økt sikkerhet for at det bare brukes bil som er registrert som drosje i motorvognregisteret. Dette fordi en mobil enhet enkelt kan benyttes i en annen bil enn den som er registrert som drosje.

Et alternativ med sikker tilkobling til kjøretøy vil i hovedsak ha de samme kostnadene som alternativ 1, ettersom i all hovedsak samme digitale løsning skal kunne brukes som alternativ til taksameter. Alternativ 2 vil i tillegg innebære kostnader knyttet til utvikling av modulen som skal fange opp de aktuelle dataene fra det som er fastmontert i bilen. I tillegg vil løyvehaverne få kostnader forbundet

med innkjøp, montering og vedlikehold av utstyr for å sikre tilkobling til kjøretøy, samt eventuelle kostnader ved tilsyn med dette av Skattemyndighetene.

Dersom den fysiske tilkoblingen til bilen sikres gjennom en elektronisk kjørebok anslås kostnadene ved dette å være 2 000 kr per bil for montering (inkludert sikring), i tillegg til leasingkostnader per år på rundt 2 500 kroner per bil.<sup>54</sup> Forutsettes samme antall drosjebiler som i dag, og at biler med selskapsvognløyve må ha taksameter, dvs. cirka 9 000 enheter og en levetid på en montert kjørebok på 5 år, vil den samlede årlige kostnaden for fysisk tilkobling til bilen være rundt 26 millioner kroner. Det forventes ikke at den totale kostnaden for tilsyn av Justervesenet øker vesentlig med dette alternativet sammenlignet med alternativ 1. De totale årlige kostnadene for bransjen vil dermed være høyere enn ved alternativ 1, men vesentlig lavere enn ved nullalternativet.

Av den foreslåtte lovbestemmelsen i høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet fremgår det at en skal loggføre med en «modul» med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS). Det presiseres i høringsnotatet at begrepet «modul» vil kunne omfatte eventuelle applikasjonsbaserte instrumenter, herunder mobiltelefoner, og lovbestemmelsen åpner for at «modulen» ikke nødvendigvis skal være fastmontert i drosjen.

Arbeidsgruppen har videre drøftet eventuelle synergier med andre bestemmelser knyttet til krav om funksjonalitet som sikrer fysisk tilknytning til kjøretøyet. En slik synergieffekt kan være Skattemyndighetene og aktørenes behov for dokumentasjon knyttet til beskatning av drosjebiler som også benyttes privat, og privatbil som benyttes som drosje.

Deregulering av drosjemarkedet som foreslått i Samferdselsdepartementets høring vil i større grad enn i dag medføre løyvehavere og sjåførere som kjører drosje på deltid. Det er grunn til å tro at dette medfører at drosjebiler (kjøretøy som benyttes i næring) i større grad enn i dag blir brukt privat. Kjøretøy som i dag benyttes som drosje er plassert i en egen avgiftsgruppe med gunstige regler som er direkte knyttet opp mot løyve og aktiv bruk i tre år som drosje. I den grad drosjekjøringen har en aktivitet som gjør at den inngår i næring, skal privat kjøring beskattes etter faktisk bruk. Videre vil en større andel privat bruk av kjøretøyet gjøre det utfordrende å kontrollere at utgifter som føres til fradrag fra inntekt knyttet til drosjekjøring faktisk kan henføres til denne virksomheten.

Mange som bruker bilen i yrkessammenheng i dag velger å bruke en elektronisk kjørebok for å sikre korrekt dokumentasjon knyttet til beskatning av bilen som brukes både privat og i næring. For å oppnå automatikk i registreringer i kjøreboken, må det installeres en maskinvare (svart boks) i bilen, som ved bruk av GNSS-signal følger med på bilen bevegelser.

Dersom mange løyvehavere velger å installere elektronisk kjørebok for å holde rede på privat bruk og bruk av bil i næring som beskrevet over, vil en vesentlig del av de funksjonaliteten som følger av et krav om sikker informasjon om bilens kjørte strekning være tilgjengelig gjennom denne. Kostnadene ved kravet vil dermed ikke bli så store som om dette kravet alene skulle utløse behov for fysisk tilkobling til bilen.

En elektronisk kjørebok vil derfor kunne ivareta kravet til GNSS-sporing som følger av de foreslåtte endringene i yrkestransportforskriften. En enhet som er integrert i bilen vil således kunne ivareta flere behov; både å holde orden på privat bruk av bilen som også brukes som drosje, sporing av bilen i henhold til foreslåtte krav i yrkestransportforskriften, og sikre informasjon om bilens totalt kjørte strekning til skattemyndighetene for kontrollformål.

---

<sup>54</sup> Basert på opplysninger om kostnader ved elektronisk kjørebok montert i Justervesenets tjenestebiler.

Det er grunn til å tro at dereguleringen som gjennomføres med endringene i yrkestransportregelverket vil føre til at flere bruker sitt private kjøretøy som drosje som bigeskjeft. Andelen kjøring uten passasjer vil i slike tilfeller være stor sammenlignet med løyvehavere som kjører på heltid, og informasjonen om bilens totalt kjørte strekning vil være mindre nyttig i kontrollformål.

En ulempe med krav om en fysisk tilkobling er videre at dette kan virke som en barriere for å etablere seg i drosjemarkedet for de som kun ønsker å kjøre drosje som tillegg til annen jobb. At flere skulle tilby drosjetjenester var en av hensiktene bak endringene i yrkestransportregelverket som ble foreslått av Samferdselsdepartementet i høring høsten 2018. I tillegg til å øke investeringskostnadene og de årlige driftskostnader, vil et krav om fastmontering også innebære redusert fleksibilitet for løyvehaver til å flytte utrustningen mellom biler som er registrert som drosje.

Å stille krav om å sikre fysisk tilknytning mellom kontrollutrustning og kjøretøy vil være en avveining mellom kostnader og måloppnåelse, både i forhold til det foreslåtte regelverket på drosjeområdet og skattemyndighetenes kontrollbehov.

Det er viktig å se hen til at kontrollutrustningen skal fungere som en kostnadseffektiv løsning både for tradisjonelle drosjer og når private kjøretøy registrert for bruk som drosje benyttes til dette formålet.

I vurderingen av hensiktsmessigheten av et tilleggskrav om fast montering er det for det første viktig å se hen til hva formålet er, nemlig å sørge for sikre data om bilen totalt kjørte strekning. For det andre er det viktig å se hen til at kontrollutrustningen skal fungere både for tradisjonelle drosjer og når private kjøretøy registrert for bruk som drosje, benyttes til dette formålet.

Arbeidsgruppen legger til grunn at ulempene knyttet til etableringsbarrierer som følger av et krav til sikker informasjon om totalt kjørt strekning vil være store. Videre knytter det seg usikkerhet til nytten av et slikt krav når nye løsninger tas i bruk.

Dersom det viser seg at mangel på et slikt krav innebærer muligheter for misbruk som arbeidsgruppen ikke har sett for seg, kan det i fremtiden vurderes om og på hvilken måte slik tilknytning til kjøretøyet kan sikres. Videre bør det vurderes hvorvidt det bør utvikles et system som omfatter verifiserbare kvitteringer.

## **8.5 Arbeidsgruppens anbefaling basert på kost- og nyttevurderingene**

Å innføre et regelverk som sørger for at drosjebransjen kan ta i bruk kontrollutrustning som alternativ til taksameter vil understøtte målsettingen ved de foreslåtte endringene i rammebetingelsene for drosjenæringen, jf. Samferdselsdepartementets forslag til endring. Nyttnevirkningen i denne sammenheng vil først og fremst være reduserte etableringsbarrierer gjennom lavere kostnader for de verktøy som brukes i drosjevirkosomhet.

Det forventes utviklingskostnader forbundet med å tilpasse eksisterende og lage nye løsninger for å møte fastsatte krav. Når løsningen er utviklet vil grensekostnadene ved å koble en ekstra enhet til eksisterende løsninger likevel være svært små og vesentlig lavere enn med taksameter. Dette innebærer totalt sett vesentlig lavere kostnader for næringen, noe som vil bidra til å styrke konkurransen. Ikke minst vil det lette etablering av tjenester i rurale strøk.

Det forventes at bruk av kontrollutrustning sammenlignet med bruk av taksameter vil styrke og øke tryggheten for passasjerer. Bruk av kontrollutrustning vil i større grad legge til rette for god informasjon om priser og bedre muligheter for prissammenligning. Videre vil forutsetningen om at

pris alltid skal avtales før turen starter, medføre økt sikkerhet for at pris fastsettes riktig, gjøre det lettere å vite hva som blir den endelige prisen og å sammenligne ulike pristilbud. Risiko knyttet til uforutsette hendelser som i dag ligger på kunde, vil i tillegg større grad være fordelt mellom sjåfør og kunde.

Med krav om at kontrollutrustning skal sørge for at skattemessige opplysninger rapporteres fra en uavhengig tredjepart vil innrapporteringen til skattemyndighetene sannsynligvis bli like sikker eller sikrere enn ved bruk av taksametre, spesielt tatt i betraktning at sentraltilknytningsplikten sannsynligvis oppheves. Der kunden bruker en motsvarende kundeapplikasjon til å bestille og bekrefte og eventuelt betale turer, vil sikkerheten for at transaksjonene registreres være god. Det forventes at et økende antall kunder benytter denne løsningen. Rapporteringen til skattemyndighetene vil derfor sikres.

Endelig kan det pekes på at ved å spesifisere funksjonelle krav for løsningen, og ikke krav til hvordan dette skal løses, er løsningen i stor grad teknologinøytral. Dette åpner opp for nye innovative løsninger og leverandører. Dette vil innebære at også nye aktører i den digitale økonomien må tilpasse sine løsninger til å ivareta disse kravene.

Alternativ 1, som innebærer en digital kontrollutrustning uten krav til fysisk tilknytning til bilen, vil i størst grad imøtekomme målsetningene i Samferdselsdepartementets endringer i yrkestransportloven. Alternativ 2, som innebærer en kontrollutrustning som kommuniserer med en fysisk enhet montert i bilen, vil medføre etableringsbarrierer i form av investeringer i utstyr. Alternativ 2 vil imidlertid ivareta skattemyndighetenes behov for sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning. Dette er en nyttevirkning som ikke ivaretas av alternativ 1.

Nyttevirkningen av sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning er noe usikker når effekten av endringene i yrkestransportloven realiseres. Alternativ 2 innebærer etableringsbarrierer som kan hindre målsetningene med de omtalte endringene i yrkestransportloven.

Arbeidsgruppens anbefaling er på denne bakgrunn at det utarbeides et regelverk i tråd med alternativ 1. Dersom det viser seg at manglende krav om sikker informasjon om bilens totalt kjørte strekning innebærer muligheter for misbruk som arbeidsgruppen ikke har sett for seg, bør det i fremtiden vurderes om og på hvilken måte slik tilknytning til kjøretøyet kan sikres.

## **9 Behovet for endringer i lov og forskrifter**

### **9.1 Innledning**

Drosjetransporten utgjør en viktig del av det samlede transportsystemet. Drosjetjenester er fleksible, og forbindes gjerne med høy komfort og tilgjengelighet hele døgnet. Prisen for en drosjetjeneste blir normalt beregnet ut fra den tiden og avstanden som kunden har blitt transportert. Hittil har taksameteret fungert som den utrustningen som beregner pris, registrerer turer, sikrer kassaavstemming og gir salgskvittering for drosjetjenester. I tillegg kan taksameteret ha tilleggfunksjoner som bl.a. loggføring av posisjon, kommunikasjonsmuligheter og kobling mot taklykt. Det stilles ikke like omfattende krav til øvrige kassasystemer. Det finnes heller ikke annet regelverk som regulerer alternativer til taksameter, som ikke baserer prisberegning på måling.

Arbeidsgruppen har kommet til at ny teknologi kan tas i bruk for å tilby drosjetjenester basert på nye forretningsmodeller og med annet utstyr – og samtidig sikre taksameterets formål. Dette innebærer imidlertid at det må være adgang til å benytte annen utrustning enn taksameter i drosjer. For at

drosjenæringen skal oppfattes som en seriøs næring og kundene skal ha tillit til næringen, vil det i likhet med taksametre, være behov for å regulere kontrollutrustninger.

De funksjonelle kravene til en kontrollutrustning skal ivareta et bredt spekter av hensyn. Regelverket må endres slik at behovene og hensynene som er identifisert i kapittel 5 blir ivaretatt på egnet måte. Videre må regelverket også tilpasses de premissene som er lagt til grunn i kapittel 6 og alternativet digital løsning som er beskrevet i kapittel 7.

Drosjenæringen er også underlagt en rekke generelle og særskilte regler som i dag følger av flere ulike lover og forskrifter. Arbeidsgruppen har derfor identifisert krav til drosjenæringen i annet tilknyttet regelverk og vil redegjøre for behovet for endringer i følgende regelverk:

- Yrkestransportloven
- Skatteforvaltningsloven
- Yrkestransportforskriften
- Taksameterforskriften
- Bokføringsforskriften
- Skatteforvaltningsforskriften
- Prisopplysningsforskriften
- Forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven for drosjesentraler

I tillegg kan det være behov for enkelte tilpasninger i fylkeskommunenes egne forskrifter.

Etter arbeidsgruppens vurdering vil det ikke være behov for endringer i

- Kassasystemforskriften
- Maksimalprisforskriften

Endel av behovene og premissene som er lagt til grunn i denne utredningen, er det allerede stilt krav til i annet regelverk. Det forutsettes at disse kravene oppfylles. For å unngå dobbeltregulering har ikke arbeidsgruppen foreslått at regelverket for kontrollutrustninger, eller endringer i andre regelverk som foreslås i kapittel 11, ivaretar disse behovene der dette allerede er stilt krav til i annet regelverk.

Følgende behov er ivaretatt av annet regelverk og foreslås ikke endret som følge av utredningen:

- **Personvern:** Kravene til behandling av personopplysninger følger av lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven).
- **Ikke-diskriminering av kunder:** Det følger av lov 16. juni 2017 nr. 51 om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og diskrimineringsloven) § 6 første ledd at diskriminering på grunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, alder eller kombinasjoner av disse grunnlagene er forbudt.
- **Universell utforming:** Det stilles krav til universell utforming av IKT-løsninger som underbygger virksomhetens alminnelige funksjoner, og som er hovedløsninger rettet mot eller stilt til rådighet for allmennheten, jf. forskrift 21. juni 2013 nr. 732 om universell utforming av informasjons- og kommunikasjonsteknologiske (IKT)-løsninger § 4.
- **Betaling med kontanter:** Sedler og mynter er tvungent betalingsmiddel i Norge, jf. lov om Norges Bank og pengevesenet mv. (sentralbankloven) § 14. En forbruker har alltid rett til å



foreta oppgjør med tvungne betalingsmidler hos betalingsmottakeren, jf. lov 25. juni 1999 nr. 46 om finansavtaler og finansoppdrag (finansavtaleloven) § 38.

- **Registrere type betalingsmiddel:** Kvitteringen skal inneholde opplysninger om type betalingsmiddel, jf. forskrift 1. desember 2004 nr. 1558 om bokføring (bokføringsforskriften) § 8-2-2 andre setning.
- **Offentlige myndigheters krav på opplysninger:** Tilsynsmyndigheten (Justervesenet) og Skattemyndighetenes tilgang til nødvendig informasjon er ivaretatt av de foreslåtte endringene i regelverket. Andre offentlige myndigheter, for eksempel fylkeskommunene og Statens Vegvesen, kan imidlertid også tenkes å ha behov for informasjon fra kontrollutrustningene. Endringsforslagene gir ikke generell hjemmel for andre parter enn Justervesenet og Skattemyndighetene til å kreve slike opplysninger, da det forutsettes at eventuelle andre myndigheter har hjemmel i sitt særregelverk til å kreve slike opplysninger.

## 9.2 Hjemmel for bestemmelser om kontrollutrustninger

### 9.2.1 Lovhjemmel

Arbeidsgruppen foreslår at bestemmelser om kontrollutrustninger, herunder funksjonelle krav til utrustningen, fastsettes i forskrift. Det er flere aktuelle lover som en forskrift om krav til kontrollutrustninger kan hjemles i. Dagens krav om at drosjer skal være utstyrt med et taksameter følger av yrkestransportreglene. Krav til taksameter og salg og bruk av taksameter reguleres i taksameterforskriften som er hjemlet i lov om målenheter, måling og normaltid. I kassasystemloven stilles også krav til kassasystemer som benyttes av bokføringspliktige. For drosjenæringen oppstilles imidlertid unntak om bruk av ordinære kassasystemer og i stedet krav om bruk av taksameter i bokføringsforskriften.

Justervesenet forvalter lov om målenheter, måling og normaltid med tilhørende forskrifter. Virkeområdet for regelverket er å stille krav til «måleredskaper, målinger (bruk av måleredskaper), angivelse av måleresultater og produkters kvantitative innhold»<sup>55</sup>. Med «måling» forstås «bruk av måleredskaper eller målemetoder med det formål å bestemme den kvantitative størrelsen på det som måles»<sup>56</sup>. Hvorvidt funksjonelle krav til kontrollutrustninger kan hjemles i det måletekniske regelverket er dermed avhengig av at regelverket stiller krav til måleredskaper, målinger, angivelse av måleresultater og produkters kvantitative innhold.

Som omtalt under kapittel 6.3. er det arbeidsgruppens vurdering at det ved bruk av kontrollutrustning ikke skal inngå krav om at måling skal ligge til grunn for beregningen av pris. Uten at det stilles krav til måling, blir det etter arbeidsgruppens syn vanskelig å hjemle regelverket i lov om målenheter, måling og normaltid.

Yrkestransportloven gjelder for transport med motorvogn eller fartøy i Norge<sup>57</sup>. Etter yrkestransportloven har SD hjemmel til å gi forskrifter om hvordan en motorvogn som benyttes til løyvepliktig drosjetransport skal være utstyrt. I flere av lovens forarbeider fremgår det klart at for drosjers vedkommende vil det således kunne gis pålegg om taksameter mv. I dag er det presisert i yrkestransportforskriften § 48 at «løyvemyndigheten kan bestemme at motorvogn som nyttes i drosjetransport skal være utstyrt med godkjent taksameter, samt kommunikasjonsutstyr eller annet

---

<sup>55</sup> Se § 2 første ledd.

<sup>56</sup> Se § 2 andre ledd.

<sup>57</sup> Se loven § 1 (1).

spesialutstyr»<sup>58</sup>. I SDs forslag til endring av yrkestransportforskriften, foreslås dette erstattet med at «Drosje skal være utstyrt med godkjent taksameter», samtidig som løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravet<sup>59</sup>. En kontrollutrustning vil ha samme formål som et taksameter og berøre samme næring. Dette taler for at krav til kontrollutrustninger kan fastsettes med hjemmel i yrkestransportloven. Arbeidsgruppen påpeker at det er noe usikkerhet om hjemmelen også dekker digitale løsninger og viser i denne sammenheng til nærmere omtale i kapittel 9.3.

Etter bokføringsforskriften skal bokføringspliktige registrere kontantsalg fortløpende i et kassasystem med produkterklæring som tilfredsstillende kravene i kassasystemlova og kassasystemforskriften (med mindre annet er bestemt i forskriften). I kassasystemlova fastsettes krav til leverandører av kassasystem samt krav til kassasystem i seg selv. Skattedirektoratet kan gi forskrifter som utfyller bestemmelsene i kassasystemlova og fastsette ytterligere krav når det er nødvendig av hensyn til skatte- og avgiftskontroll. En kontrollutrustning vil ha mange likhetstrekk med, og til dels samme funksjoner som et kassasystem. Man kunne derfor tenke seg at regelverk for kontrollutrustning kunne knyttes til det eksisterende kassasystemregelverket. Fordi kontrollutrustningen også må ha tilleggsfunksjoner som ikke er regulert i kassasystemregelverket, må det i så fall utarbeides tilleggsbestemmelser for kassasystemer som skal benyttes i drosjenæringen. Samtidig er dagens taksameterkrav allerede et særkrav for drosjenæringen. Selve kravet om å benytte taksameter i drosjebiler er regulert av yrkestransportloven. I tillegg oppstilles krav etter bokføringsforskriften om bruk av taksameter i drosjenæringen for å sikre nødvendig dokumentasjon til skatte- og avgiftsformål. Kontantsalg skal registreres i et taksameter, og dokumenteres ved bruk av skiftlapper og rapport fra taksameteret.

Etter arbeidsgruppens vurdering vil det være hensiktsmessig å innføre en oppbygging av regelverk om kontrollutrustninger, tilsvarende oppbyggingen som er etablert for regelverk om taksameter. De nye bestemmelsene vil på den måten være knyttet til formålene i lovene de er hjemlet i, og videreføre en struktur som næringen er kjent med. På denne bakgrunn foreslår arbeidsgruppen at nærmere bestemmelser til kontrollutrustninger fastsettes med hjemmel i yrkestransportloven.

### **9.2.2 Endring av dagens taksameterforskrift**

Så langt det er nødvendig for at kontrollutrustningen på en tilfredsstillende måte ivaretar formålene som ligger til grunn for reguleringen av persontransportområdet, vil formålet med kontrollutrustninger være det samme som for taksameter.

De funksjonelle kravene til kontrollutrustninger vil derfor ha mange fellestrekk med kravene til taksameter, som er fastsatt i taksameterforskriften. Inntil videre legger arbeidsgruppen opp til at næringsaktørene kan velge å benytte taksameter eller kontrollutrustninger, og regelverkene vil dermed virke parallelt. Justervesenet fører tilsyn av taksameter og har erfaring med tilsyn av drosjenæringen. Justervesenet har således kompetanse til å føre tilsyn også av kontrollutrustninger, og et samlet tilsyn av liknende utrustninger kan gjennomføres på en effektiv måte. Dette er også omtalt i kapittel 6.6 og kapittel 9.3.2. Dette taler for at det kan være hensiktsmessig å samle både krav til taksameter og kontrollutrustninger i ett og samme regelverk. Dette vil også gjøre det enklere å finne frem i regelverket for næringsaktørene som skal følge regelverket.

Arbeidsgruppen har også vurdert om det kan være hensiktsmessig å lage en egen lov om kontrollutrustninger, tilsvarende regelverket for kassasystemer. Dette er basert på likhetstrekkene

---

<sup>58</sup> Se yrkestransportforskriften § 48 fjerde ledd.

<sup>59</sup> Se [forslaget](#) punkt 7.2.

med koblingen mellom bokføringsforskrift og kassasystemlova og -forskriften. Krav til leverandører og til funksjonalitet fremgår av kassasystemlova og med utdypende bestemmelser i forskrift. En tilsvarende tilnærming med hensyn til kontrollutrustning vil være følgende: Løyvehavere må i henhold til yrkestransportlova eller –forskriften bruke godkjent kontrollutrustning. Krav til leverandører av kontrollutrustning og til funksjonalitet i kontrollutrustning fremgår av egen lov med utdypende bestemmelser i egen forskrift. Det kan argumenteres for at dette er en ryddig og bærekraftig løsning i den forstand at den står seg også hvis taksameter fases ut. En slik tilnærming innebærer videre at dagens taksameterforskrift kan beholdes som den er, uten endringer.

Etter arbeidsgruppens vurdering vil en slik struktur innebære en mer omfattende lovendring som bør utredes godt i forkant. For at ny teknologi kan tas i bruk raskere og nye bestemmelser om kontrollutrustninger kan tre i kraft på samme tid som foreslåtte endringer i drosjereguleringen for øvrig, mener arbeidsgruppen at det vil være fordelaktig å endre dagens taksameterforskrift. Nye bestemmelser om kontrollutrustninger foreslås oppstilt i en egen del i taksameterforskriften.

Taksameterforskriften, som er vedtatt med hjemmel i lov om målenheter, måling og normaltids, vil i så tilfelle også måtte hjemles i yrkestransportloven. I kapittel 9.3 redegjør arbeidsgruppen for hvordan yrkestransportloven kan endres for å ivareta behovene som er identifisert.

### **9.3 Behovet for endringer i yrkestransportloven**

#### **9.3.1 Hjemmel for å fastsette forskrift om krav til kontrollutrustninger**

De sentrale reglene for å drive drosjevirkosomhet i Norge er regulert i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. I kapittel 9.12. foreslår arbeidsgruppen at nye funksjonelle krav til alternativer til taksametre hjemles i yrkestransportloven. Etter yrkestransportloven § 9 sjette ledd har SD hjemmel til å gi forskrifter om hvordan en motorvogn som benyttes til løyvepliktig drosjetransport skal være utstyrt. SD har i høringen av endringer i drosjenæringen foreslått at denne bestemmelsen videreføres, men at nåværende sjette ledd blir nytt fjerde ledd.

I Ot.prp. nr. 5 (1975-1976) fremgår det klart at dagens yrkestransportlov § 9 sjette ledd gir adgang for løyvemyndighetene til å gi pålegg om taksameter i drosje. Taksameter er et godt innarbeidet begrep for utstyr i drosje, som har som formål å sikre riktig måleresultat som brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør, samt redusere muligheten for unndragelse av skatt og gi kunder en trygghet for korrekt oppgjør. Begrepet kontrollutrustning benyttes i denne sammenheng som et generelt begrep for alternativer til taksameter. Fordi ny teknologi også muliggjør sikker beregning av økonomisk oppgjør på annet grunnlag enn måling, vil formålet med kontrollutrustninger være det samme som for taksameter. Forskjellen ved en kontrollutrustning vil først og fremst være at måling ikke må benyttes som grunnlag for prisberegning. Etter arbeidsgruppens syn vil derfor kontrollutrustninger anses som utstyr som er omfattet av bestemmelsen i yrkestransportloven.

En kontrollutrustning kan være en fysisk utrustning i drosjen, men kan også være en digital løsning der funksjonskravene løses gjennom bruk av applikasjoner til mobile enheter. Til forskjell fra et taksameter vil en kontrollutrustning derfor kunne være et system der det ikke nødvendigvis må installeres en fysisk gjenstand i drosjen. Arbeidsgruppen viser til Justervesenets hørings svar til SDs høringsnotat om at hjemmelen i gjeldende yrkestransportlov § 9 sjette ledd, også bør dekke kontrollutrustninger som baserer seg på digitale løsninger, som ikke nødvendigvis er fastmontert i motorvognen. Arbeidsgruppen foreslår derfor å justere yrkestransportloven § 9 sjette ledd slik at det klart kommer frem at SD i forskrift kan fastsette teknologinøytrale krav til kontrollutrustninger.

### 9.3.2 Hjemmel for å føre tilsyn av kontrollutrustninger

Krav til taksametre ble utredet av Justervesenet i 2008.<sup>60</sup> I Justervesenets utredning ble seks ulike tiltakspakker vurdert for å avbøte på utfordringene i drosjenæringen, som er nærmere beskrevet i kapittel 2:

1. Innføring av krav ved salg og installasjon av taksametre, kontroll etter installasjon gjennomføres av Justervesenet.
2. Innføring av krav ved salg og installasjon av taksametre, kontroll etter installasjon gjennomføres av godkjente verksteder.
3. Innføring av krav ved salg og installasjon, samt ved bruk. Årlig kontroll av alle taksametre under bruk gjennomføres av Justervesenet eller Vegvesenets Trafikkstasjoner.
4. Innføring av krav ved salg og installasjon, samt ved bruk. Kontroll av taksametre gjennomføres som en del av drosjenes/drosjesentralenes kvalitetssystem.
5. Innføring av krav ved salg og installasjon, samt ved bruk. Aktørene kan velge om kontroll av taksametre gjennomføres enten som del av drosjenes/drosjesentralenes kvalitetssystem eller som årlig kontroll utført av Justervesenet eller Trafikkstasjonene.
6. Innføring av krav ved salg og installasjon, samt ved bruk. Kontroll av taksametre gjennomføres som stikkprøver av en viss prosentandel av alle taksametre i bruk, og utføres av Justervesenet eller Trafikkstasjonene.

Justervesenet anbefalte at det skulle innføres krav ved salg, installasjon og bruk av taksametre, samt årlig kontroll av alle taksametre under bruk, i tråd med tiltakspakke 3. Justervesenet la til grunn at myndighetskontroll er avgjørende for at regelverket skal få den tilsktede nyttevirkningen av krav om bruk av taksameter. Med implementeringen av taksameterregelverket i 2010 ble det derfor innført tilsyn av taksametre.

Det er Justervesenet som fører tilsyn med taksametre i drosjenæringen i dag, etter hjemmel i lov om målenheter, måling og normaltids. Justervesenet kan i henhold til lov om målenheter, måling og normaltids § 20 overlate til andre med særlig kompetanse og tilstrekkelig uavhengighet å utføre tilsynsoppgaver på sine vegne. Tilsynet inkluderer kontroll av alle installasjoner av taksametre i drosjer og tilsyn av taksametre under bruk. I 2015 la Justervesenet om fra en periodisk kontroll til risikobasert tilsyn av drosjenæringen, slik at kontrollene fortrinnsvis blir gjennomført ved stikkprøvekontroller der behovet er vurdert størst. Samtlige løyvehavere betaler en årsavgift til Justervesenet for dekning av kostnadene knyttet til gjennomføringen av tilsynet, jf. forskrift om målenheter og måling § 6-2.

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 godkjenningssordning av verksteder. Verksteder og andre som har oppgaver i forhold til måleredskap det stilles krav til er likevel underlagt enkelte krav i dagens måletekniske regelverk. Dette gjelder i hovedsak krav om tilstrekkelig kompetanse og krav om melding til Justervesenet i tilfeller der det er nødvendig med oppfølgingskontroll, jf. lov om målenheter, måling og normaltids § 18 og forskrift om målenheter og måling § 5-6.

---

<sup>60</sup> <https://www.justervesenet.no/wp-content/uploads/2015/04/Utredning-om-krav-til-taksametre.pdf> .

Arbeidsgruppen mener at de samme behovene vil være gjeldende ved en adgang til å erstatte taksametre med andre kontrollutrustninger. For drosjenæringen har det vist seg at risikobasert tilsyn eller stikkprøvebasert tilsyn kan være effektivt for å ivareta formålet<sup>61</sup>. Tidligere utredninger og erfaringer fra drosjenæringen har vist mange funn av svart kjøring og skatteunndragelser. Terskelen for juks og manipulering har vært lavere enn for mange andre bransjer og det er liten grunn til å anta at alle næringsaktører vil oppfylle kravene uten andre former for insentiver, sanksjoner eller tilsyn. At det innføres krav til kontrollutrustninger i seg selv, har således liten nytte dersom løyvehavere kan la være å bruke kontrollutrustninger i tråd med forskriftsbestemmelsene, uten at det medfører konsekvenser.

Som nevnt fører Justervesenet allerede tilsyn med drosjenæringen og har relevant kompetanse for å føre tilsyn av andre kontrollutrustninger. Arbeidsgruppen foreslår derfor at Justervesenet også blir utpekt som tilsynsmyndighet for å sikre at kontrollutrustninger oppfyller gjeldende krav og brukes riktig. 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 av kontrollutrustninger som ikke er underlagt kravene til måling. Arbeidsgruppen foreslår derfor at det opprettes en hjemmel for tilsyn i yrkestransportloven § 9.

### 9.3.3 Hjemmel for å ta gebyr eller avgift for tilsyn

Innføring av krav til kontrollutrustninger og kontroll av Justervesenet vil også medføre kostnader til gjennomføringen av tilsynet. Hovedregelen er at slike kostnader dekkes av bruker. Tilsynet av taksametre dekkes av løyvehaverne gjennom en årsavgift, jf. forskrift om målenheter og måling § 6-2. Det er også nødvendig å fastsette gebyr eller avgift for Justervesenets kontroll av kontrollutrustninger. Siden kontrollutrustninger er hjemlet i yrkestransportloven foreslår arbeidsgruppen at hjemmelen for gebyrer til dekning av tilsynskostnader også hjemles i yrkestransportloven § 31.

Adgangen til å benytte kontrollutrustninger i stedet for taksameter vil kunne medføre økte kostnader til gjennomføringen av tilsynet, men det er usikkerhet knyttet til hvorvidt dette vil være tilfellet i praksis. Justervesenet må kontrollere produkterklæringene til kontrollutrustningene som tilbys på markedet. Arbeidsgruppen er kjent med at det finnes flere leverandører som har nærliggende systemer som kontrollutrustninger i dag, men det vil trolig være behov for utvikling av tilleggfunksjoner. Når det gjelder kassasystemer er det per 27.2.2019 oppført ca. 430 ulike kassasystemer<sup>62</sup>. Videre er det usikkert hvorvidt Justervesenet vil trenge å utøve ytterligere kontroller av kontrollutrustningene.

Arbeidsgruppen forventer en økning i antall løyver og drosjer som følge av øvrige endringer i drosjereguleringen. Hvor mange som vil benytte taksameter og hvor mange som vil benytte andre kontrollutrustninger er uklart. Et gjennomsnittlig taksameter har en anslått levetid på 5-7 år. På sikt antar arbeidsgruppen at flere næringsaktører vil utfase bruken av taksameter og erstatte disse med kontrollutrustninger, som trolig vil være forbundet med lavere etableringskostnader.

### 9.3.4 Sanksjonsbestemmelser

Det følger av yrkestransportloven § 29 at løyvemyndigheten skal kalle tilbake løyver når løyvehaver ikke oppfyller kravene som er fastsatt i forskrift eller vilkår, eller ikke retter seg etter forskrifter og

---

<sup>61</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-ny-modell-for-avgifts--og-gebyrfinansiering-av-justervesenets-tilsynsvirksomhet/id2457861/?expand=horingsnotater> .

<sup>62</sup> <https://www.skatteetaten.no/bedrift-og-organisasjon/starte-og-drive/rutiner-regnskap-og-kassasystem/kassasystem/liste/> .

vilkår som gjelder for å drive virksomheten. Om noen med vilje eller uaktsomhet bryter reglene i loven eller andre bestemmelser som er fastsatt med hjemmel i loven, blir vedkommende straffet med bot. Forsøk på slike brudd er også straffbart.

I utgangspunktet mener arbeidsgruppen at tilbakekallingsmuligheten også gjelder ved brudd på løyvehavers oppfyllelse av kravene til bruk av kontrollutrustninger. Tilbakekalling av løyver er imidlertid et strengt virkemiddel, som utelukker løyvehavers mulighet til å rette opp forholdet og opprettholde sitt inntektsgrunnlag. Tilbakekall av løyvet er derfor i første rekke knyttet til grove brudd på regelverket eller vesentlige brudd på forutsetninger for å få løyvet.

I den grad det blir oppdaget at løyvehaver ikke har oppfylt kravet om å bruke godkjente taksameter, har løyvemyndigheten i enkelte tilfeller tilbakekalt løyvet som en administrativ sanksjon for et brudd på forutsetningene for å drive løyvepliktig persontransport.

Etter arbeidsgruppens syn vil systematisk og forsettlig misbruk, eller vedvarende manglende oppfyllelse, av kravene til kontrollutrustningen, kunne være å anse som grove brudd på regelverket. For å ilegge strafferettslige sanksjoner som bot og tilbakekalling av løyve kreves en strafferettslig dom. Det tar noe tid fra anmeldelse foreligger til etterforskningen er avsluttet hos politiet og saken er behandlet i rettsapparatet. Løyvehavere som er tatt for alvorlige brudd, kan dermed drive drosjevirkosomhet i mange måneder, og potensielt år, før et løyve eventuelt blir inndratt.

Forbrukerrådet har tidligere påpekt at det kan være hensiktsmessig å ha et mer differensiert sanksjonsregime for drosjenæringen, som kan brukes ved mindre alvorlige brudd på regelverk. For eksempel kan midlertidig suspensjon være en mulig sanksjonsmulighet. Hensynet til rettsikkerhet er viktig, og det kreves grundige vurderinger for å innføre en eventuell mulighet for midlertidig suspensjon. Det må blant annet vurderes hvilke grenser som skal gjelde ved bruk av sanksjonen, hvor lenge suspensjonen skal vare og sammenligne straffutmålingen opp mot andre tilsvarende tilfeller der midlertidig suspensjon kan gis. Arbeidsgruppen foreslår derfor ikke at det innføres adgang til suspensjon av løyver på nåværende tidspunkt.

En mindre inngripende sanksjonsmulighet vil være å ilegge bøter for overtredelser. Det finnes ikke hjemler for å ilegge bøter til løyvehavere for manglende oppfyllelse av krav til taksameter eller kontrollutrustninger etter yrkestransportloven i dag. En slik hjemmel vil kreve nærmere utredninger.

Etter dagens taksameterforskrift § 39 kan overtredelse av bestemmelsene i taksameterforskriften medføre overtredelsesgebyr utmålt etter bestemmelsene i forskrift om målenheter og måling. Arbeidsgruppen mener at denne sanksjonsmuligheten ikke nødvendigvis kan overføres direkte ved kontroll av kontrollutrustninger, ettersom gebyret er knyttet mot brudd på bestemmelsene i lov om målenheter, måling og normaltid eller forskrifter gitt i medhold av denne loven. Selv om kontrollutrustningen skal ivareta samme formål som et taksameter, vil ikke kontrollutrustningen være et måleredskap etter definisjonen i lov om målenheter, måling og normaltid. På denne bakgrunn har ikke arbeidsgruppen foreslått endringer i sanksjonene ved brudd på krav om kontrollutrustninger på nåværende tidspunkt, men påpeker at dette kan være aktuelt å vurdere på et senere tidspunkt.

Når det gjelder sjåfører som er ilagt straff for brudd på regelverk, kan politiet kalle tilbake kjøreseddelen dersom allmenne hensyn krever det. Politiet kan også beslaglegge kjøreseddel, ved mistanke om et alvorlig straffbart forhold. Arbeidsgruppen mener at det ikke er behov for å etablere særskilte sanksjoner overfor sjåfør ved feilbruk av kontrollutrustningen. Det bør være opp til løyvehaveren, altså den næringsdrivende, å sørge for at utstyr og rutiner er på plass, og at sjåføren

bruker kontrollutrustningen riktig. Løyvehaveren har derfor også ansvaret for å disiplinere sjåføren ved alvorlige brudd på bruk av kontrollutrustning, eller eventuelt avskjedige sjåføren.

## **9.4 Behovet for endringer i taksameterforskriften**

### **9.4.1 Innledende bestemmelser om krav til taksametre og kontrollutrustninger**

I kapittel 9.1 kom arbeidsgruppen til at det vil være hensiktsmessig å oppstille bestemmelser til kontrollutrustninger i et eget kapittel i dagens taksameterforskrift. For at forskriften også skal inkludere krav til kontrollutrustninger foreslår arbeidsgruppen å endre tittelen på dagens taksameterforskrift. Det bør også gjennomgående fremkomme oppdaterte definisjoner av relevante begreper i denne sammenheng. Arbeidsgruppen foreslår også endringer i strukturen i forskriften slik at det skilles klart mellom taksameter og kontrollutrustninger.

### **9.4.2 Funksjonskrav til kontrollutrustninger**

I kapittel 5 har arbeidsgruppen oppsummert de funksjonene som arbeidsgruppen mener er nødvendige for å ivareta formålene med taksametre og kontrollutrustninger. På bakgrunn av ytterligere forutsetninger og avgrensninger i kapittel 6 og den skisserte digitale løsningen i kapittel 7, foreslår arbeidsgruppen en ny del om funksjonskrav til kontrollutrustninger som ikke er definert som taksametre i taksameterforskriften. Arbeidsgruppen foreslår derfor nye forskriftsbestemmelser som sikrer at en kontrollutrustning:

- er konstruert på en måte som sikrer at transaksjonsdata er robuste og nøyaktige, også ved ev. bortfall av strømforsyning eller datanett
- kun kan brukes dersom løyvehaver, sjåfør og drosje er identifisert på en sikker måte
- kan avgi sentrale transaksjonsdata som er nødvendig for å sikre trygghet for riktig oppgjør og opplysninger som er nødvendige for myndigheter
- kan lagre sentrale transaksjonsdata på en sikker måte og overføre til eksterne aktører som har hjemmel for å hente ut dataene
- beregner oppdragspris i tråd med gjeldende regelverk og vilkår
- viser opplysninger om transaksjonen for sjåfør og passasjer underveis i oppdraget
- har en unik identitet og er konstruert slik at det er enkelt å føre tilsyn av kontrollutrustningen
- har tilleggsinnretninger med sikker tilkobling for minimum visning av opplysninger og kommunikasjon for sikker overføring av data
- sikrer at riktig pris beregnes
- gir kunde informasjon om pris underveis på reisen

### **9.4.3 Krav om bruk av kontrollutrustninger**

Reguleringen må sørge for at det er klare ansvarsforhold mellom de ulike partene i en transaksjon. Etter arbeidsgruppens vurdering er det løyvehaver, som er den næringsdrivende, som må ha ansvaret for at motorvogn er utstyrt med kontrollutrustning som tilfredsstillende kravene, og at sjåføren bruker kontrollutrustningen i tråd med reglene.

Det kan imidlertid være krevende for en løyvehaver å være sikker på at en kontrollutrustning oppfyller tekniske krav. Arbeidsgruppen foreslår derfor at kun sertifiserte systemleverandører kan tilby kontrollutrustninger på markedet. Det bør være adgang for tilsynsmyndigheten å fastsette nærmere vilkår for sertifisering i en veileder.

Videre bør systemleverandøren levere en produkterklæring, som bekrefter at kontrollutrustninger oppfyller kravene i forskriften. En kontrollutrustning bør ikke kunne tilbys i markedet før en produkterklæring er utstedt. Justervesenet kan gi nærmere vilkår om innholdet og publisering av

produkterklæringen. Justervesenet kan også kontrollere hvorvidt kontrollutrustningen er i samsvar med forskriftskrav.

Etter arbeidsgruppens vurdering vil det være nødvendig å sikre at kontrollutrustninger er konstruert i henhold til gjeldende krav. Det bør derfor stilles krav til systemleverandørens meldeplikt dersom det oppdages feil. I tillegg bør Justervesenet som tilsynsmyndighet ha anledning til å kreve retting av avdekkede feil i kontrollutrustninger innen en viss frist. Dersom ikke feilen blir rettet innen fristen bør Justervesenet kunne kreve at kontrollutrustningen trekkes fra markedet. Etter arbeidsgruppens syn er det her tale om en administrativ sanksjon dersom systemleverandør ikke oppfyller kravene som er oppstilt, og som dermed ikke krever nærmere lovhjemmel.

Det bør ikke være uheldige bindinger mellom den som drifter kontrollutrustningen og den kontrollutrustningen skal levere data på vegne av (løyvehaver og sjåfør). Arbeidsgruppen mener at det bør sikres uavhengighet mellom sentrale parter og integritet for løsning og data. Det vil si at de som produserer eller leverer sentrale funksjoner for beregning og lagring av transaksjonsdata ikke også kan ha egne løyver.

#### **9.4.4 Finansiering av tilsyn**

Justervesenets tilsyn finansieres av brukerne av måleredskapene ved gebyr eller avgift, med hjemmel i lov om målenheter, måling og normaltid § 31. Gebyr og avgift er nærmere fastsatt i forskrift om målenheter og måling kapittel 6. Forutsatt at Justervesenet skal føre tilsyn med kontrollutrustning, må også dette tilsynet finansieres av næringen i tråd med retningslinjene for fastsettelse av gebyr og sektoravgifter<sup>63</sup>.

Tilsyn med taksameter finansieres ved en årlig sektoravgift til alle løyvehavere.

Regelverket for kontrollutrustninger, inkludert gebyr for et eventuelt tilsyn av disse, må som tidligere nevnt hjemles i yrkestransportloven. Yrkestransportloven § 31 har hjemmel for å fastsette i forskrift at det skal betales gebyr ved ulike tilfeller. Loven har ikke hjemmel for sektoravgift. En eventuell endring av yrkestransportloven for å inkludere sektoravgift vil kreve ytterligere utredning. For å sikre at tilsynet kan finansieres uten at dette krever ekstra utredning, foreslås det derfor at tilsynet med kontrollutrustning finansieres ved gebyr. Tilsyn av krav fastsatt med hjemmel i yrkestransportloven omfattes ikke av gjeldende lov, og § 31 (1) foreslås derfor endret slik at departementet har hjemmel til i forskrift å fastsette at det skal betales gebyr for tilsyn av kontrollutrustninger.

Tilsynet vil etter arbeidsgruppens syn ha de samme kostnadselementene som systemtilsyn som Justervesenet utfører i dag. Kostnaden for slikt systemtilsyn følger av forskrift om målenheter og måling § 6-5. Kostnaden for slikt tilsyn er beregnet per oppmøte og time, og er avhengig av om tilsynet utføres i Justervesenets lokaler eller ikke. Det foreslås derfor at samme kostnad per time legges til grunn også for tilsyn av kontrollutrustninger.

Når det gjelder hvem som skal betale gebyr for tilsyn, mener Justervesenet at det er systemleverandør som er nærmest å ilegges dette. Tilsynet vil trolig i stor grad innebære at det føres tilsyn med at kontrollutrustningen er i tråd med produkterklæringen og om kontrollutrustningen dermed oppfyller kravene i regelverket. Det er som tidligere nevnt foreslått at systemleverandør skal levere en produkterklæring til Justervesenet der denne tar på seg ansvaret for at kontrollutrustningen oppfyller kravene i regelverket og beskriver hvordan er tilfredsstilt. Det er etter arbeidsgruppens mening derfor mest naturlig at det er systemleverandør som finansierer dette

---

<sup>63</sup> R-2015-112.



tilsynet, da det er ansvaret som er lagt på denne som i hovedsak vil være gjenstand for tilsyn. Det vil også være behov for tilsyn med at løyvehavere benytter kontrollutrustning som har produkterklæring og at tilbydere og driftsansvarlige oppfyller sine forpliktelser. Det understrekes derfor at det løpende må gjøres vurderinger av om det er hensiktsmessig og tilstrekkelig at alle kostnader ilegges på systemleverandør, og senest ved evaluering av nytt regelverk.

#### **9.4.5 Avsluttende bestemmelser**

Arbeidsgruppen mener at overtredelsesgebyret for taksameter ikke kommer direkte til anvendelse for kontrollutrustninger. Bestemmelsen om overtredelsesgebyrer må derfor avgrenses til den delen av forskriften som gjelder taksametre. Arbeidsgruppen foreslår at endringer i regelverket trer i kraft samtidig som endringene som SD har foreslått i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften 1.1.2020.

Gjeldende § 40 gjelder en overgangsordning som gjaldt til 2012. Denne bestemmelsen kan derfor oppheves.

#### **9.5 Behovet for endringer i yrkestransportforskriften**

Yrkestransportforskriften § 48 henviser til yrkestransportloven § 9 fjerde ledd om at departementet kan gi forskrifter om hvordan en motorvogn skal være utstyrt. I høringsforslaget til SD foreslås en endring i § 48 slik at *Drosje skal være utstyrt med godkjent taksameter. 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.*

Det er behov for å endre ordlyden i yrkestransportforskriften slik at også kontrollutrustninger skal være tillatt å bruke, i tillegg til taksameter.

#### **9.6 Behovet for endringer i forskrift om målenheter og måling**

Justevesenets tilsyn finansieres av næringen gjennom en årsavgift som normalt pålegges løyvehaver. I dag omfatter tilsynet taksametre. Arbeidsgruppen foreslår at gebyret for tilsyn av kontrollutrustninger hjemles i yrkestransportloven. Det er således ikke behov på nåværende tidspunkt å endre forskrift om målenheter og måling slik at årsavgiften også dekker Justervesenets tilsyn av kontrollutrustninger.

#### **9.7 Behovet for endringer i kassasystemforskriften**

Kassasystemforskriften inneholder krav som gjelder ved kontantsalg eller kredittsalg. Dette omfatter ulike funksjonskrav og krav til salgskvittering, også elektronisk salgskvittering. En kontrollutrustning vil være en form for kassasystem for drosjenæringen og arbeidsgruppen har sett hen til krav i kassasystemforskriften ved utforming av kravene til kontrollutrustninger. Arbeidsgruppen har ikke oppdaget behov for endringer i kassasystemforskriften.

#### **9.8 Behovet for endringer i bokføringsforskriften**

Bokføringsforskriften innebærer krav til bokføringspliktige, som i denne sammenheng vil være løyvehaver. Bokføringspliktige skal dokumentere salgstransaksjoner, dvs. registrere, formidle kvittering til kunde, dokumentere og lagre skiftlappinformasjon mv. Bokføringsforskriften oppstiller et eget kapittel 8-2 med tilleggsbestemmelser for drosjenæringen. En digital løsning innebærer dermed at henvisninger til taksameter også må omfatte kontrollutrustninger.

## 9.9 Behovet for endringer i skatteforvaltningsloven

Dagens sentraltilknytningsplikt har ivarettatt flere hensyn knyttet til innsamling av skatteinformasjon og loggføring av kjøpte drosjeturer. Når det gjelder tredjemannsinberetning av skatteinformasjon vil Finansdepartementet følge opp dette i en egen prosess. Dette vil kunne medføre endring i hvem og hvordan rapportering fra dagens taksameter skal skje. Arbeidsgruppen har i påvente av dette arbeidet ikke foreslått endringer rundt plikten for drosjesentraler å rapportere i henhold til skatteforvaltningsloven.

Arbeidsgruppen legger til grunn at det er et behov for tredjepartsrapportering fra driftsansvarlig av kontrollutrustningen og at denne hjemles tilsvarende dagens rapporteringsplikt for drosjesentralene. Rapporteringsplikten for dagens drosjesentraler er regulert i skatteforvaltningsloven § 7-5 (7) og her hjemles også rapporteringsplikten for driftsansvarlig av kontrollutrustningen.

## 9.10 Behovet for endringer i skatteforvaltningsforskriften

Hensynet for tredjepartsrapporteringen er det samme for kontrollutrustningen som de var for innføring av rapporteringsplikten for drosjesentralene. Det er i forbindelse med dette arbeidet ikke sett behov for å endre på frekvens eller innhold av hva som rapporteres til Skatteetaten. Tilpassingene i skatteforvaltningsforskriften er gjort slik at plikten til å rapportere fra kontrollutrustningen er lagt på driftsansvarlig av kontrollutrustningen i samsvar med endringer i skatteforvaltningsloven § 7-5(7). Dette er gjort tilsvarende dagens rapporteringsplikt for drosjesentralene.

## 9.11 Behovet for endringer i prisopplysningsforskriften

Prisopplysningsforskriften gjelder næringsdrivende som er etablert i Norge og selger varer og tjenester til forbruker. Løyvehavere vil således være omfattet av forskriften. Forskriften har et eget kapittel om prisopplysninger for drosjetjenester (kapittel 7B)<sup>64</sup>. Det fremgår av § 2 d at tilbyderen uoppfordret skal gi forbrukeren et totalpristilbud før de inngår en avtale om transport, dersom forbrukeren oppgir et tilstrekkelig avgrenset bestemmelsessted for en ønsket drosjetjeneste. Arbeidsgruppen presiserer derfor at det allerede finnes en bestemmelse som sikrer at kunden mottar en forhåndsavtalt pris for drosjetjenester. Det vil kun være i unntakstilfeller, der bestemmelsesstedet ikke er tilstrekkelig avgrenset og kjent på forhånd, at vilkåret om pristilbud etter § 25 d ikke vil være gjeldende. Det er derfor ikke behov for å innføre en ny bestemmelse om krav til at kunde skal motta et fastpristilbud på forhånd.

Det fremgår av § 25 e at tilbyderen skal gi forbrukeren en spesifisert kvittering når drosjetjenesten er utført. Arbeidsgruppen mener at kvitteringen skal angi utfyllende opplysninger om hvordan prisen er beregnet, uavhengig av om prisen er basert på parallelltakst eller forhåndsavtalt fastpris. Ved bruk av kontrollutrustning skal kvitteringen også gi informasjon om drosjens kjørerute og sjåførens identifikasjon.

Arbeidsgruppen mener også at det bør legges opp til enkel tilgang på opplysninger om priser. Arbeidsgruppen foreslår derfor at takstopplysninger også skal publiseres digitalt.

Arbeidsgruppen poengterer at det på sikt kan vurderes om det er hensiktsmessig å stille krav om at salgskvittering skal inneholde en unik identifikasjon (QR-kode eller lignende) for at kunden selv skal kunne gjøre oppslag mot kontrollutrustningen for å kunne verifisere at kvitteringen faktisk er gyldig

---

<sup>64</sup> Se <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-11-14-1066>.

og registrert. Slik kan kunden også ved praieturer og turer fra holdeplass kan forsikre seg om at betalingen er registrert i kontrollutrustningen, noe som vil bidra til hindre manipulasjon.

### **9.12 Behovet for endringer i maksimalprisforskriften**

Etter maksimalprisforskriften skal løyvepliktig drosjetransport benytte parallelltakst. I stedet for parallelltakst kan prisen for drosjetransporten fastsettes av drosjetilbyder i et pristilbud etter forskrift 14. november 2012 nr. 1066 om prisopplysninger mv. for varer og tjenester, eller ved en på forhånd bestemt fastpris for en gitt strekning. Forbrukeren skal betale den laveste totalprisen av pristilbudet, en fastpris som eventuelt tilbys på strekningen og parallelltaksten med eventuelle tillegg. Etter arbeidsgruppens vurdering vil ikke en digital løsning medføre behov for å endre bestemmelser i maksimalprisforskriften.

### **9.13 Behovet for endringer i forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven for drosjesentraler**

Drosjesentraler har i dag dispensasjon fra konkurranseloven gjennom forskrift 18. oktober 2002 nr. 1165 om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler. Drosjesentraler kan fastsette felles takstregulativ samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av de løyvehaverne som er tilsluttet sentralen.

Det er dog verdt å merke seg at for drosjesentraler i områder med prisregulering, gjelder forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil. Drosjesentraler i områder uten prisregulering skal melde inn endringer i takstregulativ, herunder endringer i takster og takstsystemer, til Konkurransetilsynet, samtidig som regulativet gjøres gjeldende for de løyvehaverne som er tilsluttet sentralen.

Løyvehavere som er tilsluttet sentralen har gjennom avtale med den enkelte kunde anledning til å ta lavere priser enn det som følger av sentralens fastsatte takstregulativ. Dispensasjonen gjelder ikke for pris- og anbudssamarbeid mellom drosjesentraler og mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler.

En digital løsning innebærer ikke i seg selv noe endringsbehov i denne forskriften. Arbeidsgruppen peker imidlertid på at det vil være behov for tilpasning og oppdatering av forskriften av flere grunner. For det første er dispensasjonen hjemlet i konkurranseloven fra 11. juni 1993, som er opphevet. Videre er dispensasjonen knyttet til begrepet drosjesentral, og løyvehavere som er knyttet til denne. Et unntak må derfor endres til å rettes mot formidlere av drosjetjenester.

### **9.14 Behovet for endringer i lokale forskrifter**

Enkelte løyveområder har fastsatt lokale forskrifter for godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver med henvisning til yrkestransportloven og –forskrift. Formålet med disse forskriftene er å legge til rette for en forsvarlig organisering av drosjenæringen med sikte på et best mulig drosjetilbud for publikum, tilpasset forhold i et gitt løyvedistrikt. Slike forskrifter er fastsatt med hjemmel i yrkestransportlov og –forskriften av løyvemyndigheten. I disse lokale forskriftene fastsettes det egne krav til drosjesentraler (f.eks. prisopplysningsplikt), drosjeløyve (f.eks. plikter å føre og oppbevare fortegnelse over hvem som til enhver tid fører vedkommende sin drosje), klageadgang, og kontroll.

Arbeidsgruppen påpeker at endringer som er foreslått i SDs høringsnotat og i denne rapporten vil utløse et behov for endringer i disse forskriftene. Blant annet vil flere av forslagene til nye krav til kontrollutrustning dekke behov som i dag ivaretas i disse forskriftene, f.eks. krav til at kontrollutrustningen kontinuerlig identifiserer løyve, sjåfør og motorvogn. Det vil være opp til den enkelte lokale myndighet å vurdere endringsbehov i de lokale forskriftene.

## **10 Forslag til lovendringer**

### **10.1 Forslag til endringer i yrkestransportloven**

§ 9 fjerde ledd og nytt femte ledd skal lyde:

Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt, *herunder krav knytta til taksametre og kontrollutrustningar* når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.

*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.*

### **10.2 Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven**

§ 7-5 syvende ledd skal lyde:

(7) Drosjesentral skal gi opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilsluttet sentralen. *Driftsansvarlig for kontrollutrustning skal gi opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilsluttet kontrollutrustningen.*

## **11 Forslag til forskriftsendringer**

### **11.1 Forslag til endringer i forskrift om krav til taksametre**

Fastsatt av Justervesenet 1. oktober 2009 med hjemmel i lov 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltids § 7, § 8, § 10, § 12, § 13, § 15, § 19, § 20 og § 30 og forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 1-2, § 5-1 og § 5-2, og av Samferdselsdepartementet [...] med hjemmel i lov 21. juni nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9.

I

Forskrift om krav til taksametre skal lyde:

Forskriftens tittel skal lyde: Forskrift om krav til taksametre og kontrollutrustninger.

**DEL 1 – Almennelige bestemmelser**

## § 1. Virkeområde

(1) *Denne forskriften stiller krav til taksametre og kontrollutrustninger.*

(2) *Del 2 fastsetter hvilke krav som gjelder for taksametre når disse*

- a) selges eller tilbys for salg, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 3-1
- b) brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 3-4

Forskriften *del 2* fastsetter krav til installasjon og bruk av taksametre og gir utfyllende regler om kontroll og godkjenning ved installasjon og under bruk. Forskriften fastsetter også krav til tilleggsinnretninger.

(3) *Del 3 stiller krav til kontrollutrustninger.*

## § 2. Definisjoner

I forskriften menes med

- a) *kontrollutrustning: en 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, men som ikke er et taksameter*
- b) *taksameter: en innretning som sammen med en signalgenerator utgjør et måleredskap. Innretningen måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren og beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet*
- c) *angitte driftsbetingelser: de verdier av målestørrelsen og påvirkende størrelser som utgjør taksameterets normale driftsbetingelser*
- d) *avtalt pris: totalprisen som kunden har akseptert*
- e) *brytningspunkt: hastighetsverdien man får ved å dividere en tidstakst med avstandstakst*
- f) *driftsansvarlig: den som er ansvarlig for å drifte kontrollutrustningen*
- g) *driftsstillinger for taksameter: forskjellige modus for taksameterets ulike funksjoner. Driftsstillingene kjennetegnes av følgende:*
  - 1. *ledig: driftsstilling der prisberegningen er deaktivert*
  - 2. *opptatt: driftsstilling der prisberegningen gjøres på grunnlag av en takst for turens tilbakelagte distanse og/eller tid og en eventuell starttakst*
  - 3. *stopp: driftsstilling der oppdragsprisen for turen er angitt, og i hvert fall prisberegningen som er basert på tid, er deaktivert*
- h) *drosje: kjøretøy som er registrert til bruk for persontransport mot betaling*
- i) *fastpris: en på forhånd bestemt pris for en gitt strekning*
- j) *formidler: den som formidler drosjetjenester gjennom kontrollutrustningen*
- k) *forstyrrelse: en påvirkende størrelse med en verdi som er innenfor de grenser som er spesifisert i de relevante krav, men utenfor taksameterets angitte driftsbetingelser. En*

påvirkende størrrelse er en forstyrrelse dersom den ikke er spesifisert i de angitte driftsbetingelser

- l) *klimateiske miljøer*: de omgivelser der taksameteret kan benyttes
- m) *løyvehaver*: den som har løyve fra løyvemyndigheten til å utføre persontransport mot vederlag
- n) *målestørrrelsen*: den bestemte størrrelsen som skal måles
- o) *normal beregningsmåte D (anvendelse av parallelltakst)*: prisberegning basert på samtidig anvendelse av tidstakst og avstandtakst under hele turen
- p) *normal beregningsmåte S (anvendelse av enkelttakst)*: prisberegning basert på anvendelse av tidstaksten under brytningspunktet og anvendelsen av avstandtaksten over brytningspunktet
- q) *oppdragspris*: det samlede pengebeløp som skal betales for en tur basert på en fast starttakst og/eller turens lengde og/eller varighet uten tillegg for ekstra tjenester
- r) *pristilbud*: totalprisen som kunden får oppgitt som tilbud, basert på beregning i kontrollutrustningen
- s) *påvirkende størrrelse*: en størrrelse som ikke er målestørrrelsen, men som påvirker måleresultatet
- t) *produkterklæring*: erklæring fra systemleverandør om at kontrollutrustningen tilfredsstillter kravene i del 3
- u) *sporsingsdata*: informasjon om hvor kjøretøyet som kontrollutrustningen er tilknyttet befinner seg og har bevegde seg, inkludert driftsstatus, når kontrollutrustningen er i bruk
- v) *systemleverandør*: leverandør av komponenter og programvare i kontrollutrustningen
- w) *tilleggsinnretning*: en innretning eller programvare som kobles til taksameterets grensesnitt

## **DEL 2 – Krav til taksametre**

### **Kapittel 1 – Innledende bestemmelser**

#### **§ 3. Kontroll og godkjenning ved salg av taksametre**

- (1) Taksametre som selges eller tilbys for salg, skal ha gyldig samsvarsvurdering etter bestemmelsene i forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling kapittel 4.
- (2) Samsvarsvurderingen skal omfatte taksameterets tilkoblingsmuligheter til de påkrevde tilleggsinnretninger, jf. § 8, og muligheten for automatisk forhindring av drift av taksameteret dersom de påkrevde tilleggsinnretningene ikke er installert eller ikke fungerer korrekt.

#### **§ 4. (Opphevet)**

### **Kapittel 2 – Konstruksjonskrav mv.**

#### **§ 5. Konstruksjonskrav**

Et taksameter skal ha en høy grad av måleteknisk beskyttelse slik at alle berørte parter kan ha tillit til måleresultatet, og det skal konstrueres og fremstilles etter tilfredsstillende kvalitetsnivå med hensyn til måleteknologi og måledataenes sikkerhet.

Et taksameter skal være konstruert slik at det lett kan vurderes om det er i samsvar med kravene i denne forskriften. Det skal tas hensyn til taksameterets påtenkte bruk og påregnelig feilbruk ved valg av løsninger som anvendes for å oppfylle kravene.

Et taksameter skal være konstruert slik at dets måletekniske egenskaper er tilstrekkelig stabile i et tidsrom fastsatt av produsenten, forutsatt at det monteres, vedlikeholdes og brukes korrekt i samsvar med produsentens anvisninger og i det miljø det er bestemt for.

Et taksameter skal være konstruert slik at det kan overholde maksimale tillatte målefeil uten regulering over et tidsrom på minst ett år med normal bruk.

Et taksameter skal være konstruert slik at det beregner distansen og måler varigheten av en tur. For at taksameteret skal kunne prøves etter installasjon, skal det ha mulighet til separat prøving av nøyaktigheten i tids- og avstandsmålingen og av nøyaktigheten i beregningen.

## **§ 6. Egnethet mv.**

Et taksameter skal være

- a) egnet til den påtenkte bruk ved at det tas hensyn til driftsbetingelser som forekommer i praksis, og ved at det ikke skal stilles urimelige krav til brukeren for å oppnå et korrekt måleresultat
- b) robust og framstilt av materialer som er velegnet til de påtenkte driftsbetingelser
- c) konstruert slik at målefunksjonen skal kunne kontrolleres etter at taksameteret er markedsført og tatt i bruk, og om nødvendig skal særskilt utstyr eller programvare til kontrollen være en del av taksameteret. Testprosedyren skal være beskrevet i bruksanvisningen
- d) tilstrekkelig følsomt og ha tilstrekkelig oppløsning tilpasset måleoppgaven
- e) konstruert slik at virkningen av en funksjonsfeil som medfører et unøyaktig måleresultat reduseres så langt som mulig, med mindre feilen er åpenbar.

Et taksameter skal ikke ha noen egenskaper som gjør det egnet for bruk til bedrageri, og muligheten for feilbruk skal være minst mulig. Kravet skal oppfylles på en slik måte at interessene til kunde, fører, førerens arbeidsgiver og skatte- og avgiftsmyndigheter beskyttes.

Dersom et taksameter kobles til en annen innretning direkte eller ved fjerntilkobling, skal dets måletekniske egenskaper ikke påvirkes av innretningen på en feilaktig måte.

Dersom et taksameter har tilknyttet programvare med andre funksjoner enn målefunksjonen, skal programvaren som har avgjørende betydning for målefunksjonen kunne identifiseres, og den skal ikke utsettes for forstyrrende påvirkning fra de tilknyttede programvarefunksjonene.

## **§ 7. Krav til normaltidsklokke**

Et taksameter skal være utstyrt med en sanntidsklokke som holder rede på klokkeslett og dato, som kan brukes til automatisk endring av takster. Kravene til sanntidsklokken er følgende:

- a) Tidsmålingen skal ha en nøyaktighet på minimum 0,02 %
- b) Korrigeringsmuligheten skal ikke være på mer enn 2 minutter per uke og korrigering for sommer- og vintertid skal utføres automatisk
- c) Automatisk og manuell korrigering under en tur skal forhindres.

#### **§ 8. Krav til tilleggsinnretninger som skal kunne tilkobles taksametre**

Følgende tilleggsinnretninger skal kunne tilkobles et taksameter:

- a) Skriver
- b) Takskilt
- c) Betalingsterminal
- d) Kommunikasjonsenhet for overføring av data.

Tilleggsinnretningenes funksjoner kan bygges inn i taksameteret helt eller delvis.

Dersom tilleggsinnretningene som er angitt i første ledd, ikke er installert eller ikke fungerer korrekt, skal det ved hjelp av en sikret innstilling være mulig å automatisk forhindre drift av taksameteret.

#### **§ 9. Opplysninger som skal påføres taksametre**

Et taksameter skal være påført produsentens merke eller navn og opplysninger om taksameterets nøyaktighet. I den grad det er relevant skal også følgende opplysninger påføres:

- a) Opplysninger om bruksbetingelser
- b) Målekapasitet
- c) Måleområde
- d) Unikt identitetsmerke
- e) Nummer på sertifikat for EF-typegodkjenning eller EF-konstruksjonsundersøkelse
- f) Informasjon om hvorvidt tilleggsinnretninger som angir måleresultater er omfattet av samsvarsvurderingen av taksameteret.

Alle merker og påskrifter skal være tydelige og utvetydige, og de skal ikke kunne fjernes eller flyttes.

#### **§ 10. Opplysninger som skal følge taksametre**

Opplysninger om betjening skal følge taksameteret med mindre taksameteret er så enkelt at dette er unødvendig. Opplysningene skal være lette å forstå og i relevant omfang omfatte følgende:



- a) Angitte driftsbetingelser
- b) Elektromagnetisk miljø
- c) Øvre og nedre temperaturgrense
- d) Anvisninger for montering, vedlikehold, reparasjoner og tillatte innstillinger
- e) Anvisninger for korrekt betjening og eventuelle særlige bruksvilkår
- f) Vilkår for kompatibilitet med grensesnitt, underenheter eller måleredskap
- g) Vilkårene for kompatibilitet mellom taksameteret og avstandssignalgeneratoren.

For grupper av identiske taksametre er det ikke nødvendig med individuell bruksanvisning for hver enkelt.

### **§ 11. Krav til installasjonsanvisningen**

Et taksameter og installasjonsanvisningene fra produsenten skal være slik at en installasjon i samsvar med produsentens anvisning ikke gjør det mulig å endre målesignalet som representerer turens tilbakelagte avstand.

### **§ 12. Beskyttelse mot manipulering (plombering)**

Komponenter som har avgjørende betydning for de måletekniske egenskapene, skal være konstruert slik at de kan sikres. De anvendte sikkerhetstiltak skal gjøre det mulig å påvise om inngrep har funnet sted.

Programvare som har avgjørende betydning for de måletekniske egenskapene, skal være identifisert som dette, og skal være sikret. Identifikasjon av slik programvare skal lett kunne framskaffes fra taksameteret. Eventuell informasjon om eller indikasjon på at det har funnet sted et inngrep skal være tilgjengelig i to år.

Taksameter skal ha midler til sikring av forbindelsen mellom taksameteret og kjøretøyet det er installert i.

### **§ 13. Sikring av data og innstillinger**

Det skal være mulig å sikre innstillingen av kalibreringsfaktoren for avstandssignalgeneratoren i et taksameter. Endringer i kalibreringsfaktoren skal medføre at dato og klokkeslett registreres i et separat register som skal være lett tilgjengelig for kontroll. Endringer i kalibreringsfaktoren skal lagres i taksameteret i to år.

Dersom oppdragsprisen som skal betales, eller tiltakene som skal treffes mot uredelig bruk, kan påvirkes av valget av funksjonalitet fra en forhåndsprogrammert innstilling eller ved fri datainnstilling, skal det være mulig å sikre instrumentinnstillingene og de innmatede dataene.

De sikringsmulighetene som finnes i et taksameter skal være slik at separat sikring av innstillingene er mulig.

### **Kapittel 3 – Funksjonskrav mv.**

#### **§ 14. Beregning av oppdragspris**

Et taksameter skal kunne anvende de normale beregningsmåtene S og D. Det skal være mulig å velge mellom disse beregningsmåtene ved hjelp av en sikret innstilling.

#### **§ 15. Automatisk endring av takst**

Automatisk endring av takst er bare tillatt på grunnlag av:

- a) Turens avstand
- b) Turens varighet
- c) Klokkeslett
- d) Dato
- e) Ukedag.

#### **§ 16. Strømforsyningsfeil**

Et taksameter skal ved reduksjon i spenningsforsyningen til en verdi under nedre driftsgrense angitt av produsenten

- a) fortsette å fungere korrekt eller gjenoppta korrekt drift uten tap av dataene som var tilgjengelige før spenningsfallet dersom spenningsfallet er midlertidig, dvs. pga. gjenoppstarting av motoren
- b) stoppe en eksisterende måling og gå tilbake til driftsstillingen «Ledig» dersom spenningsfallet er mer langvarig.

#### **§ 17. Summeringsinnretninger og summerte verdier**

Et taksameter skal være utstyrt med en summeringsinnretning som ikke kan nullstilles for følgende verdier:

- a) Samlet avstand tilbakelagt av kjøretøyet
- b) Samlet avstand tilbakelagt i driftsstilling «Opptatt»
- c) Samlet antall turer i driftsstillingen «Opptatt»
- d) Samlet pengebeløp innkrevd som tillegg
- e) Samlet pengebeløp innkrevd som oppdragspris.

De summerte verdiene skal omfatte verdier som er lagret under bortfall av strømforsyningen, jf. § 16. Dersom strømforsyningen til et taksameter frakobles, skal de summerte verdiene kunne lagres i ett år slik at verdiene fra taksameteret kan avleses til et annet medium.

Det skal treffes hensiktsmessige tiltak for å hindre at de summerte verdiene brukes til å bedra passasjerer.

Bestemmelsen er ikke til hinder for at andre verdier summeres og lagres dersom dette er nødvendig for å etterleve krav i annet regelverk eller av andre grunner er hensiktsmessig.

### **§ 18. Krav til levering av data**

Et taksameter skal kunne levere følgende data gjennom ett eller flere egnede sikre grensesnitt:

- a) Driftsstilling: «Ledig», «Opptatt», «Stopp»
- b) Summeringsdata i samsvar med § 17
- c) Alminnelige opplysninger: kalibreringsfaktor for avstandssignalgeneratoren, dato for sikring, drosje-ID, sanntid, takstidentifikasjon
- d) Oppdragspris for en tur: samlet beløp, oppdragspris, beregning av oppdragspris, tillegg, dato, starttid, sluttid, tilbakelagt distanse
- e) Takstopplysninger: takstparametre.

Data som er angitt i første ledd, må kunne overføres elektronisk for ekstern avlesning eller lagring.

Første ledd er ikke til hinder for at annen data leveres og overføres dersom dette er nødvendig for å etterleve krav i annet regelverk eller av andre grunner er hensiktsmessig.

### **§ 19. Krav til sikker lagring av måledata**

Måledata som er angitt i § 18 bokstav b og d, må lagres så lenge det er aktuelt å benytte måleverdier som grunnlag for økonomisk oppgjør eller så lenge lagring er påkrevd etter annet regelverk.

Takster, måledata, programvare som er av avgjørende betydning for måleegenskapene, og måleteknisk viktige parametre som lagres eller overføres, skal være beskyttet på hensiktsmessig vis mot tilsluttede eller utilsiktede endringer.

### **§ 20. Ytterligere behandling av data for å avslutte en handelstransaksjon**

Et taksameter skal på en varig måte registrere måleresultatet sammen med opplysninger som identifiserer den bestemte transaksjonen, når målingen ikke kan gjentas og taksameteret normalt er beregnet brukt i tilfeller hvor den ene parten i transaksjonen er fraværende.

I tillegg skal et varig bevis på måleresultatet og opplysninger for identifikasjon av transaksjonen kunne stilles til rådighet på anmodning idet målingen avsluttes.

### **§ 21. Visning av resultat**

Resultatet skal vises på en visningsanordning og salgskvittering. Resultatet på visningsanordningen skal vises for begge parter i transaksjonen. Ved utskrift skal skriften eller registreringen være lett lesbar og ikke kunne fjernes.

Alle resultater skal være tydelige og utvetydige og ledsaget av de merker og påskrifter som er nødvendige for å opplyse brukeren om resultatets betydning. Resultatet som vises skal være lett lesbart under normale bruksforhold. Ytterligere informasjon kan vises under forutsetning av at den ikke kan forveksles med de måleteknisk kontrollerte resultatene.

Dersom det skal betales et tillegg for en ekstratjeneste som føreren taster inn manuelt, skal denne utelates fra den viste oppdragsprisen. I et slikt tilfelle kan et taksameter midlertidig vise verdien av oppdragsprisen, med tillegget medregnet.

Dersom oppdragsprisen beregnes etter beregningsmåte D, kan et taksameter ha en ytterligere visningsmåte der bare den samlede avstanden og turens varighet vises i sanntid.

Alle verdier som vises for passasjerene, skal identifiseres på en hensiktsmessig måte. Disse verdiene og deres identifikasjon skal være klart leselige i dagslys og om natten.

### **§ 22. Angivelse av måleverdi/målenheter**

Et taksameter skal være konstruert slik at det beregner og viser oppdragsprisen i kroner i driftsstillingen «Opptatt». Taksameteret skal også være konstruert slik at det viser den endelige prisen for turen i driftsstillingen «Stopp».

Verdiene for tilbakelagt avstand og medgått tid skal, når de vises eller skrives ut i samsvar med forskriften, benytte følgende enheter:

- a) For tilbakelagt avstand: kilometer
- b) For medgått tid: sekunder, minutter eller timer, etter egnethet, idet det tas hensyn til den nødvendige oppløsning og behovet for å unngå misforståelser.

Minstedelingen for en målt verdi skal være på formen  $1 \times 10^n$ ,  $2 \times 10^n$  eller  $5 \times 10^n$ , hvor  $n$  er et heltall eller null. Målenheten eller dens symbol skal vises nær tallverdien.

## **Kapittel 4 – Målefeil og påvirkende størrelser**

### **§ 23. Maksimale tillatte målefeil ved salg**

Med unntak for eventuelle feil som skyldes anvendelse av taksameteret i et kjøretøy, er maksimale tillatte målefeil under de angitte driftsbetingelser og i fravær av forstyrrelse

- a) for medgått tid:  $\pm 0,1$  %, minimumsverdi for maksimale tillatte målefeil: 0,2 s
- b) for tilbakelagt distanse:  $\pm 0,2$  %, minimumsverdi for maksimale tillatte målefeil: 4 m
- c) for beregning av oppdragspris:  $\pm 0,1$  %, minimum, herunder avrunding: tilsvarende det minst signifikante siffer i prisangivelsen.

Den maksimale tillatte målefeil uttrykkes som avviket fra den sanne måleverdi som et tosidig intervall.

#### **§ 24. Reproduserbarhet og repeterbarhet**

Dersom et taksameter brukes til å måle den samme målestørrelsen, men på ulike steder og av ulike brukere, skal resultatene av påfølgende målinger være i nært samsvar. Variasjonen i måleresultatene skal være liten i forhold til maksimale tillatte målefeil.

Dersom målestørrelsen har samme verdi og måleforholdene er uendret, skal de påfølgende måleresultatene stemme godt overens. Variasjonen i måleresultatene skal være liten i forhold til maksimale tillatte målefeil.

#### **§ 25. Grunnleggende regler for forsøk og bestemmelse av feil**

Maksimale tillatte målefeil skal kontrolleres for hver relevant påvirkende størrelse. Disse grunnleggende kravene gjelder når hver påvirkende størrelse påføres og virkningen av den vurderes separat, idet alle andre påvirkende størrelser holdes relativt konstante ved sine referanseverdier.

Måleforsøk skal utføres under og etter påføring av den påvirkende størrelsen, alt etter hva som tilsvarer normal driftsstatus for taksameteret når denne påvirkende størrelsen kan antas å opptre.

#### **§ 26. Påvirkende størrelser**

Under hensyn til kravene i forskriften skal produsenten angi det klimatiske, mekaniske og elektromagnetiske miljø som taksameteret er beregnet brukt i, og strømforsyning og andre størrelser som kan påvirke målenøyaktigheten.

#### **§ 27. Klimatiske miljø**

Produsenten skal angi øvre og nedre temperaturgrense med et minste temperaturområde på 80 °C. Øvre grense skal være 40, 55 eller 70 °C. Nedre grense skal være -10, -25 eller -40 °C. Taksameteret skal være egnet til den påtenkte bruk, idet det tas hensyn til de i praksis forekommende driftsbetingelser, jf. § 6.

### **§ 28. Mekaniske miljø**

Det mekaniske miljø klassifiseres i klasse M1, M2 og M3. Den mekaniske miljøklassen som får anvendelse for taksametre, er M3. Denne klassen omfatter måleredskap som anvendes på steder med høyt og meget høyt vibrasjons- og sjokknivå, for eksempel måleredskap montert direkte på maskiner, transportbånd osv.

Det skal tas hensyn til følgende påvirkende størrelser i forbindelse med det mekaniske miljø:

- a) Vibrasjon
- b) Mekanisk sjokk.

### **§ 29. Elektromagnetiske miljø**

Det elektromagnetiske miljø klassifiseres i klasse E1, E2 og E3. Den elektromagnetiske miljøklassen som får anvendelse for taksametre, er E3. Maksimale tillatte målefeil fastsatt i § 23 skal overholdes også i nærvær av en elektromagnetisk forstyrrelse.

Klassen E3 omfatter måleredskap som får strøm fra batteriet i et kjøretøy. Slike måleredskap skal oppfylle kravene for klasse E2. Klasse E2 omfatter måleredskap som anvendes på steder med elektromagnetiske forstyrrelser tilsvarende dem man kan finne i industribygg. For klasse E3 gjelder kravene i tillegg ved:

- a) Spenningsfall forårsaket av oppladning av startkretsen i forbrenningsmotorer
- b) Spenningsstransienter ved frakobling av utladet batteri mens motoren er i drift.

Det skal tas hensyn til følgende påvirkende størrelser i forbindelse med elektromagnetiske miljø:

- a) Spenningsavbrudd
- b) Kortvarig redusert spenning
- c) Spenningsstransienter på forsyningsledninger og/eller signalledninger, elektrostatiske utladninger
- d) Høyfrekvente elektromagnetisk felt
- e) Overførte høyfrekvente elektromagnetiske felt på forsyningsledninger og/eller signalledninger
- f) Overspenning på forsyningsledninger og/eller signalledninger.

Det skal tas hensyn til følgende andre påvirkende størrelser når dette er hensiktsmessig:

- a) Spenningsvariasjon
- b) Andre størrelser som kan påvirke taksameterets nøyaktighet i vesentlig grad.

### **§ 30. Luftfuktighet**

Avhengig av det klimatiske miljø taksameteret er ment brukt i, kan det mest hensiktsmessige testforløp enten være stasjonær fuktig varme (ikke-kondenserende), eller syklisk fuktig varme (kondenserende).

Testforløp med syklisk varierende fuktighet er hensiktsmessig dersom kondensering er viktig, eller dersom dampgjennomtrengning vil bli fremskyndet av ventilasjon. Ved forhold der ikke-kondenserende luftfuktighet er viktig, er testforløp med stasjonær fuktig varme hensiktsmessig.

## **Kapittel 5 – Krav til installasjon og bruk av taksametre**

### **§ 31. Hvem som er ansvarlig**

Bruker av et taksameter er ansvarlig for etterlevelse av kravene i dette kapittelet. Løyvehaver anses normalt som bruker av et taksameter dersom ingen særlige grunner taler for at sjåfør eller andre skal anses som bruker.

### **§ 32. Krav til bruk av taksametre**

Et taksameter er bare tillatt å ta i bruk dersom det foreligger en gyldig samsvarsvurdering i henhold til § 3, taksameteret er installert i henhold til § 33 og

- a) Justervesenet har kontrollert og godkjent installasjonen av taksameteret i kjøretøyet og tilkoblingen til de tilleggsinnretninger som er påkrevd i henhold til § 8, eller
- b) Løyvehaver kan dokumentere at det er rekvirert installasjonskontroll hos Justervesenet der plomberingenes plassering og identitetsmerke er oppgitt.

Et taksameter som ikke er rettmessig samsvarsmerket, er ikke tillatt å bruke. Et taksameter kan bare brukes innenfor de angitte driftsbetingelsene som er omfattet av samsvarsvurderingen. Et taksameter skal brukes i henhold til produsentens anvisninger.

Det er ikke tillatt å bruke et taksameter slik at måleresultatet som fremskaffes av taksameteret kan påvirkes på en feilaktig måte. Frakobling eller annen form for manipulering av signalgenerator, signalgeneratorens giver eller signalgeneratorens forbindelse til taksameteret er ikke tillatt. Det er ikke tillatt å ha installert innretning som muliggjør slik frakobling eller manipulering. Frakobling i forbindelse med vedlikehold og reparasjon er likevel tillatt når kjøretøyet taksameteret er installert i står i ro.

Når et taksameter skifter løyvehaver skal ny løyvehaver gi melding til Justervesenet, dersom ikke skiftet utløser annen meldeplikt til Justervesenet.

### **§ 33. Krav til installasjon**

Et taksameter skal installeres i henhold til produsentens anvisninger. Ved installasjon av et taksameter skal taksameterets tilkobling til strømtilførsel sikres slik at frakobling ikke er mulig uten at det etterlater spor. Ved installasjonen skal også taksameteret og dets innstillinger sikres i henhold til

taksameterets samsvarsvurdering og produsentens anvisninger. Alle plomberinger må ha et unikt identitetsmerke.

#### **§ 34. Krav til tilleggsinnretninger som skal være tilkoblet taksametre under bruk**

Følgende tilleggsinnretninger skal være tilkoblet et taksameter under bruk:

- a) Takskilt, dersom det benyttes
- b) Visningsanordning og skriver
- c) Betalingsterminal dersom det skal benyttes
- d) Kommunikasjonsenhet for overføring av data.

Tilleggsinnretningene og tilkoblingen til disse skal ikke ha egenskaper som gjør dem egnet for bruk til bedrageri, og muligheten for utilsiktet feilbruk skal være minst mulig. Takskilt skal fungere slik at lampen er slukket i driftsstilling «Opptatt» og «Stopp».

#### **§ 35. Maksimale tillatte målefeil ved installasjon og under bruk**

Maksimale tillatte målefeil for taksametre ved installasjon og under bruk er

- a) for medgått tid:  $\pm 0,25$  %
- b) for tilbakelagt distanse:  $\pm 3$  %
- c) for beregning av oppdragspris:  $\pm 0,1$  %.

#### **§ 36. Opplysninger som skal være tilgjengelig ved måleteknisk kontroll**

Følgende opplysninger skal være lett tilgjengelig ved måleteknisk kontroll og lagres i taksameteret i minimum to år:

- a) Alle endringer i kalibreringsfaktor
- b) Alle endringer i programvare som har avgjørende betydning for de måletekniske egenskapene.

#### **§ 37. Tilsyn**

Justervesenet kan bestemme at tilsynet skal foretas på et nærmere angitt sted i det området der taksameteret vanligvis brukes, eller i nærheten av Justervesenets lokaler.

#### **§ 38. Dekkskifte og plombebrudd**



Bruker er ansvarlig for å melde ifra til Justervesenet dersom det foretas et nytt dekkskifte med endring av dekkdimensjonen som kan føre til at måleresultatet i vesentlig grad påvirkes. Taksameteret kan ikke tas i bruk før bruker av måleredskapet har meldt fra til Justervesenet.

Ved plombebrudd skal bruker ta taksameteret ut av bruk dersom det ikke blir foretatt en ny plombering av en installatør eller andre med tilsvarende kompetanse. Plomberingen må ha et unikt identitetsmerke, som skal oppgis til Justervesenet samtidig som brukeren melder fra om plombebruddet, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 5-5 annet ledd.

### **DEL 3 – Krav til kontrollutrustninger**

#### ***Kapittel 6 - Krav til bruk, utvikling og drift av kontrollutrustninger***

##### **§ 39. Løyvehavers bruk av kontrollutrustning**

- (1) Løyvehaver skal bruke kontrollutrustning med gyldig produkterklæring, jf. § 40. Løyvehaver er ansvarlig for at eventuelle sjåførere som kjører for hans løyve bruker kontrollutrustning med gyldig produkterklæring.*
- (2) Det er ikke tillatt å bruke en kontrollutrustning slik at beregninger eller informasjon som fremskaffes av eller registreres i kontrollutrustningen kan påvirkes på en feilaktig måte.*
- (3) Løyvehaver skal sikre at betaling og betalingsform registreres i kontrollutrustningen.*

##### **§ 40. Produkterklæring**

- (1) Systemleverandøren skal levere en produkterklæring for kontrollutrustningen til Justervesenet før kontrollutrustningen tas i bruk.*
- (2) I produkterklæringen skal det fremgå*
  - a. at systemleverandøren har ansvaret for at komponenter og programvare i kontrollutrustningen oppfyller kravene i denne forskriften del 3*
  - b. hvordan systemleverandøren har sikret at kravene til kontrollutrustningen i denne forskriften del 3 er tilfredsstillende*
  - c. hvordan krav om informasjonssikkerhet ivaretas*
  - d. hvordan en kan føre tilsyn med at kontrollutrustningen oppfyller fastsatte krav, og*
  - e. et unikt versjonsnummer for kontrollutrustningen*
- (3) Produkterklæringen skal være lett tilgjengelig for relevante offentlige myndigheter.*
- (4) Produkterklæringen skal oppdateres ved endringer i vesentlige funksjoner eller egenskaper i kontrollutrustningen*

##### **§ 41. Krav til sertifisering**

*Systemleverandøren skal være sertifisert for styringssystem for informasjonssikkerhet.*

#### **§ 42. Krav til driftsansvarlig**

- (1) Driftsansvarlig skal lagre og rapportere data i henhold til bokføringsforskriften og skatteforvaltningsforskriften.
- (2) Driftsansvarlig kan ikke selv være løyvehaver, og skal være en uavhengig tredjepart av løyvehavere som bruker kontrollutrustningen.

#### **§ 43. Type drosjetjeneste**

Kontrollutrustningen skal kunne brukes uavhengig av om drosjetjenesten er forhåndsbestilt eller ikke.

#### **§ 44. Beregning av pristilbud**

- (1) Kontrollutrustningen skal beregne et pristilbud basert på oppgitt destinasjon.
- (2) Kontrollutrustningen skal beregne pristilbud i tråd med bestemmelsene i forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

#### **§ 45. Sikker identifikasjon**

- (1) Kontrollutrustningen skal ha sikker pålogging.
- (2) Følgende opplysninger skal registreres for at kontrollutrustningen kan brukes:
  - a) løyvenummeret
  - b) sjåførens identifikasjon
  - c) sjåførens kjøreseddel
  - d) bilens registreringsnummer
- (3) Kontrollutrustningen skal ikke være mulig å bruke mot vederlag uten at opplysningene i andre ledd er kontrollert mot relevante offentlige registre.
- (4) Ved forhåndsbestilling skal kontrollutrustningen gi kunden informasjon som gjør det mulig å identifisere bilen og sjåføren før turen starter.

#### **§ 46. Synlighet for kunden under turen**

Kontrollutrustningen skal vise avtalt pris, løyvenummer, drosjens posisjon, og sjåførens navn og bilde godt synlig for kunden under reisen.

#### **§ 47. Registrering av driftstilling**

*Driftsstilling skal automatisk registreres i kontrollutrustningen slik at data i kontrollutrustningen blir loggført som*

- a) ledig: når kontrollutrustningen er aktivert ved registrering av løyve, sjåfør og motorvogn, og sjåføren er tilgjengelig for oppdrag*
- b) opptatt: når en kunde eller sjåfør har bekreftet et oppdrag i kontrollutrustningen*
- c) stopp: når drosjen har ankommet bestemmelsesstedet og kunde eller sjåfør har bekreftet at oppdraget er avsluttet*
- d) deaktivert: når sjåfør har logget seg ut av kontrollutrustningen og kontrollutrustningen ikke lenger er aktivert*

#### **§ 48. Overføring og lagring av transaksjonsdata**

- (1) Kontrollutrustningen skal ha funksjoner som gjør det mulig å sikkert overføre og lagre transaksjonsdata i henhold til bokføringsforskriften og skatteforvaltningsforskriften. Dataene skal lagres i fem år, jf. lov 19. november 2004 nr. 74 om bokføring § 13.*
- (2) Når driftsstilling endres til deaktivert skal det være mulig å generere, signere og lagre skiftlapp i kontrollutrustningen.*
- (3) Transaksjonsdata nevnt i nr. 1 skal lagres i EØS-området og være tilgjengelig hos driftsansvarlig og løyvehaver på standardisert format.*
- (4) Kontrollutrustningen skal lagre informasjon om kjørerute for gjennomførte oppdrag basert på posisjonsdata i så lang tid som er spesifisert i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 9.*

#### **§ 49. Tilgjengeliggjøring**

*Dersom kontrollutrustningen består av programvare som lastes ned til mobile enheter, skal programvaren gjøres tilgjengelig gjennom sikre distribusjonskanaler.*

#### **§ 50. Dataintegritet og datakvalitet**

*Kontrollutrustningen skal sikre høy datakvalitet og dataintegritet. Komponenter og programvare i kontrollutrustningen som har avgjørende betydning for å beregne og lagre transaksjonsdata skal være konstruert slik at de er sikret mot manipulering, og muligheten for utilsiktet feilbruk skal være minst mulig. De anvendte sikkerhetstiltakene skal gjøre det mulig å påvise om inngrep har funnet sted.*

#### **§ 51. Tilsyn med kontrollutrustningen**

*Justervesenet fører tilsyn med kontrollutrustninger.*

#### **§ 52. Veiledning**

*Justervesenet kan i en veiledning fastsette hvordan kravene i forskriften del 3 kan overholdes.*

#### **§ 53. Opplysningsplikt**

*Justervesenet kan kreve at systemleverandøren, driftsansvarlig og løyvehaver legger frem opplysninger som er av betydning for tilsynet.*

#### **§ 54. Gebyr**

*For tilsyn med kontrollutrustningen skal systemleverandøren betale gebyr til Justervesenet per time Justervesenet bruker på tilsynet i henhold til forskrift om målenheter og måling § 6-5.*

#### **§ 55. Rettelser og tilbaketrekking**

*(1) Hvis systemleverandøren eller driftsansvarlig blir oppmerksom på at en kontrollutrustning ikke tilfredsstiller kravene i del 3, skal disse uten ugrunnet opphold melde fra om dette til Justervesenet, og utbedre eller trekke kontrollutrustningen fra markedet.*

*(2) Hvis Justervesenet avdekker at kontrollutrustningen ikke tilfredsstiller kravene i del 3, kan systemleverandøren eller driftsansvarlig bli gitt en frist for å utbedre eller trekke kontrollutrustningen fra markedet.*

### **Kapittel 7 – Avsluttende bestemmelser**

#### **§ 56. Overtredelsesgebyr**

Overtredelse av bestemmelsene i denne forskriften *del 2* kan medføre overtredelsesgebyr utmålt etter bestemmelsene i forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling kapittel 7.

#### **§ 57. Ikrafttredelse**

Forskriften *del 2* trer i kraft 1. januar 2010.

Forskriften *del 3* trer i kraft [...].

II

Forskriften trer i kraft [...].

## **11.2 Forslag til endringer i yrkestransportforskriften**

Ny § 48 skal lyde:

#### **§ 48. Merking og taklykt mv.**

*Drosje skal merkes utvendig på begge sider med løyvenummer med skrifthøyde på minst 40 mm når kjøretøyet benyttes som drosje. Løyvenummer og kjøreseddel skal være synlig fra passasjerens plass.*

*Drosje skal være utstyrt med godkjent taksameter eller annen kontrollutrustning i henhold til forskrift.*

*Drosje kan ha taklykt som foran og bak har påskriften TAXI samt løyvenummer. Dersom drosjen har taklykt må den godkjennes av Vegdirektoratet. Kun drosje med taklykt vil kunne benytte seg av kollektivfelt.*

*Er løyvehavers ordinære vogn som følge av skade eller reparasjon ute av drift, kan løyvehaver i stedet sette inn annen vogn som fyller kravene i første og annet ledd, samt krav til taksameter og kontrollutrustninger som følger av forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre og kontrollutrustninger. Bestemmelsen i § 13 gjelder tilsvarende for slik vogn.*

*Løyvemyndigheten kan gi dispensasjon fra kravene i denne bestemmelsen.*

### **11.3 Forslag til endringer i bokføringsforskriften**

§ 8-2-1 skal lyde:

#### **§ 8-2-1. Taksameter og kontrollutrustninger**

Bokføringspliktige som driver taxinæring skal registrere kontant- og kredittsalg ved bruk av taksameter *eller kontrollutrustninger* som tilfredsstillt kravene i forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre og kontrollutrustninger.

§ 8-2-2 skal lyde:

#### **§ 8-2-2. Krav til innholdet i salgsdokumentet**

Ved kontantsalg skal taksameteret *eller kontrollutrustningen* skrive salgsdokument (salgskvittering) til kunden for hvert salg. Kvitteringen skal inneholde opplysninger som nevnt i § 5-3-12, samt opplysninger om type betalingsmiddel.

§ 8-2-3 første ledd skal lyde:

Kontantsalget skal dokumenteres ved bruk av skiftlapper og rapport fra taksameteret *eller kontrollutrustningen* som viser hver enkelt salgstransaksjon, jf. § 8-2-2. Skiftlappene skal nummereres fortløpende av systemet og inneholde løyvenummeret.

§ 8-2-3 første ledd skal lyde:

Kontantsalget skal dokumenteres ved bruk av skiftlapper og rapport fra taksameteret *eller kontrollutrustningen* som viser hver enkelt salgstransaksjon, jf. § 8-2-2. Skiftlappene skal nummereres fortløpende av systemet og inneholde løyvenummeret.

§ 8-2-3 tredje ledd skal lyde:

*Hvis det tas utskrift av skiftlapper for å gjennomføre kassaavstemming etter § 8-2-4, skal skiftlapper signeres fortløpende med fullt navn av skiftets sjåfør.*

§ 8-2-6 skal lyde:

Departementet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra kravet til taksameter *eller kontrollutrustning* i § 8-2-1.

#### **11.4 Forslag til endringer i skatteforvaltningsforskriften**

Tittelen på kapittel 7-5 E skal lyde:

E. Opplysninger fra drosjesentraler og *driftsansvarlig for kontrollutrustning*

§ 7-5-15 skal lyde:

##### **§ 7-5-15. Hvem som har opplysningsplikt**

Drosjesentral som nevnt i yrkestransportforskriften § 46 skal gi opplysninger etter reglene i § 7-5-15 til § 7-5-19.

*Ved bruk av kontrollutrustning skal driftsansvarlig gi opplysninger etter reglene i § 7-5-15 til § 7-5-19.*

§ 7-5-17 skal lyde:

##### **§ 7-5-17. Skifte av løyvehaver**

Dersom løyvet har skiftet løyvehaver i skattleggingsperioden *skal både overdragende og overtakende løyvehaver spesifisere opplysningene som nevnt i § 7-5-18*, slik at meldingen viser kjøring i tidsrommet den aktuelle løyvehaveren hadde løyvet i skattleggingsperioden.

§ 7-5-18 skal lyde:

##### **§ 7-5-18. Opplysningspliktens innhold**

Det skal gis opplysninger om

- a) *formidlers* organisasjonsnummer og navn, *dersom formidler benyttes*
- b) løyvehavers organisasjonsnummer og navn
- c) løyvenummer
- d) akkumulerte tall fra skiftlappene, jf. bokføringsforskriften § 8-2-2, for tidsrommet fra 1. januar til 31. desember i skattleggingsperioden for
  1. kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift
  2. kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift
  3. kjørte kilometer
  4. besatte kilometer

#### **11.5 Forslag til endringer i prisopplysningsforskriften**

§ 25e skal lyde:

##### **§ 25e. Spesifisert kvittering for en drosjetjeneste**

Tilbyderen skal gi forbrukeren en spesifisert kvittering når drosjetjenesten er utført, *i samsvar med forskrift 1. desember 2004 nr. 1558 om bokføring delkapittel 8-2*. Kvitteringen skal inneholde *avtalt pris* basert på pristilbudet etter § 25d og utfyllende opplysninger om hvordan *avtalt pris* er beregnet, det vil si oppgi de aktuelle takstelementene og tilleggene etter forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

*Ved bruk av kontrollutrustning skal kvitteringen gi informasjon om drosjens kjørerute og sjåførens identifikasjon.*

Ny § 25f skal lyde:

**§ 25f. Opplysninger om takstmekanismer**

*Tilbyderen skal sørge for at gjeldende vilkår for fastsettelse av priser skal være tilgjengelig på et digitalt format.*

## **11.6 Forslag til endringer i forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler**

Tittelen på forskriften skal lyde:

Forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven for *formidlere av drosjetransport*.

Hjemmelen for forskriften skal lyde:

*Fastsatt av Konkurransetilsynet med hjemmel i lov av 5. mars 2004 nr. 12 konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) § 10 fjerde ledd.*

§ 1 skal lyde:

§ 1. Forskriften gjelder for samtlige *formidlere av løyvepliktig persontransport* i riket. Dispensasjonen gjelder ikke for pris- og anbudssamarbeid mellom *den enkelte formidler av løyvepliktig persontransport i riket, jf. yrkestransportloven § 9 første ledd*, og løyvehavere som er tilsluttet *den enkelte formidler*.

§ 2 skal lyde:

§ 2. *Formidlere av løyvepliktig persontransport, jf. yrkestransportloven § 9 første ledd*, gis dispensasjon fra konkurranseloven § 10 slik at de kan fastsette felles takstregulativ samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av de løyvehavere som er tilsluttet formidleren.

For *formidlere* i områder med prisregulering gjelder forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil.

*Formidlere* i områder uten prisregulering skal melde inn endringer i takstregulativ, herunder endringer i takster og takstsystemer, til Konkurransetilsynet samtidig som regulativet gjøres gjeldende for de løyvehavere som er tilsluttet *formidleren*.

§ 3 skal lyde:

§ 3. Løyvehavere som er tilsluttet *en formidler* har ved avtale med den enkelte kunde anledning til å ta lavere priser enn det som følger av *formidlerens* fastsatte takstregulativ.

## 12 Videre prosess

### 12.1.1 Alminnelig høring av forslag til regelverksendringer

Arbeidsgruppen har utferdiget en rapport med anbefaling om teknologinøytrale funksjonskrav og forslag til regelverksendringer i tråd med arbeidsgruppens mandat. Hvilke funksjonskrav og regelverksendringer som skal sendes på alminnelig høring bør avgjøres og forankres av berørte departementer. Etter arbeidsgruppens vurdering er det naturlig at det er Samferdselsdepartementet, som har ansvaret for yrkestransportregelverket, som sørger for gjennomføring av alminnelig høring av lov- og forskriftsendringer som er nødvendig for å tilrettelegge for bruk av kontrollutrustninger.

Arbeidsgruppen gjør oppmerksom på at anbefalingen innebærer forslag til lovendringer. Dette krever behandling av en lovproposisjon i Stortinget. For at regelverksendringene skal kunne tre i kraft 1.1.2020 er det nødvendig å sikre rask fremdrift i forankringsprosessen. Eksempelvis kan følgende fremdriftsplan følges:

Aktivitet	Tidsperiode	Ansvarlig
Arbeidsgruppen leverer rapport til NFD	1. mars 2019	Justervesenet
Forankring i berørte departementer	30. april 2019	Samferdselsdepartementet
Forslag til regelverksendringer sendes på alminnelig høring	15. mai 2019	Samferdselsdepartementet i samråd med Justervesenet
Høringsfrist alminnelig høring	15. august 2019	Høringsinstanser
Lovproposisjon fremmes til Stortinget	15. oktober 2019	Samferdselsdepartementet
Regelverksendringer trer i kraft	1. januar 2020	

Arbeidsgruppen gjør oppmerksom på at gjennomføring fra 1. januar 2020 anses som ambisiøs. Det vil ved en så rask ikrafttredelse være vesentlig risiko for at forvaltningen ikke er i stand til å komme med nødvendige avklaringer på spørsmål som aktuelle aktører vil trenge for f.eks. å utvikle kontrollutrustning som tilfredsstillende kravene.

### 12.1.2 Overgangsordning

Arbeidsgruppen gjør oppmerksom på at det inntil videre er foreslått at taksameter kan benyttes i tillegg eller i stedet for kontrollutrustning.

Etter arbeidsgruppens vurdering vil imidlertid de anbefalte regelverksendringene innebære at kontrollutrustning vil være like godt egnet, og på enkelte områder være bedre egnet, til å ivareta formålene med dagens taksameterregelverk. Arbeidsgruppen legger videre til grunn at kontrollutrustning kan etableres til en lavere kostnad for næringsaktørene. Etter arbeidsgruppens syn vil en naturlig konsekvens av dette være at mange etablerte næringsaktører på selvstendig grunnlag velger å utfase bruk av dagens taksameter på sikt. På grunn av fremveksten av nye alternative løsninger til taksameter, er det også en pågående diskusjon i det legalmetrologiske miljøet i Europa om hvordan MID skal forstås med hensyn til definisjonen av måling. En eventuell revisjon av definisjonene i MID kan innebære at alternativer til taksametre i fremtiden kan anses som



et taksameter i henhold til MID. Arbeidsgruppen har således ikke foreslått en eventuell overgangsordning for å tvinge gjennom en utfasing av dagens taksametre.

### **12.1.3 Andre tiltak som kan vurderes**

#### ***Bestillingsautomat***

Arbeidsgruppens forslag til kontrollutrustning bygger på at kundene uansett bestillingsformat skal få oppgitt pris på forhånd.

Arbeidsgruppen anfører at det ved større trafikale knutepunkt som jernbanestasjoner, større busstasjoner og flyplasser kan vurderes å legge til rette for at det kommer på plass bestillingsautomater etter modell av det som i dag allerede er på plass på Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL). Ved bruk av bestillingsautomat oppgir kunden sin destinasjon på samme måte som i en egen bestillingsapplikasjon på mobiltelefon. Kunden får da oppgitt priser fra de ulike selskapene som opererer fra OSL på bookingsautomatens skjerm. Kunden kan da velge sitt selskap ut fra egne preferanser (f.eks. pris, ventetid, seter, miljø). Kunden får oppgitt estimert ventetid, og venter ved «taximøteplass». Kunden trenger ikke å velge drosjen som står først i køen, men kan velge drosje ut fra egen preferanse. For drosje bestilt via bestillingsautomat er det den oppgitte prisen på automaten som gjelder som taksameterpris. I den grad selskapet opererer med fastpris for området for oppgitt destinasjon, vil den oppgitte pris være den laveste av fastpris og beregnet pris for oppgitt destinasjon. Kunden får en utskrift der det fremgår hva som er pris og hvem som er tjenesteleverandør.

Fordelen med å legge til rette for bestillingsautomater er flere. Sett fra kundens perspektiv gir bestillingsautomater et bedre beslutningsgrunnlag, noe som særlig vil være av verdi dersom man ikke har en egen bestillingsapplikasjon. Dette vil typisk være turister og tilreisende. Man kan sammenligne priser og velge aktuelle leverandør i ro og mak - før man setter seg i drosjen. Det gir mer effektiv trafikkavvikling at prisen er avklart før man setter seg i drosjen når det er stor tilstrømming av kunder, f.eks. ved ankomst av tog. Drosjene trenger ikke være oppstilt ved holdeplass. Videre får man flere kunder vekk fra det sårbare "praiemarkedet, og over i bestillingsmarkedet. Således vil bestillingsautomater kunne gi styrket konkurranse og bedre ressursutnyttning: De drosjene som er lavest i pris må vente minst på kunder. Ved å få flere kunder fra «praiemarkedet» til bestillingsmarkedet vil også flere transaksjoner bli digitalt sporbare, noe som øker passasjersikkerhet og reduserer mulighetene for skatteunndragelse ytterligere.

#### ***Hjemmel for forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler***

I forbindelse med utredningen har arbeidsgruppen oppdaget at forskriften er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 65 8 (konkurranseloven), som er opphevet. Hjemmelen bør oppdateres.

### **12.1.4 Utarbeide veileder**

Arbeidsgruppens forslag til funksjonelle krav er et generelt og teknologinøytralt regelverk som er ment å kunne brukes også ved utvikling av ny teknologi på området. Vi mener derfor det er behov for å klargjøre hvordan regelverket kan overholdes i en veileder, som kan oppdateres ved behov.

### 12.1.5 Evaluering

Arbeidsgruppen har utarbeidet et forslag til regelverk som skal ivareta mange hensyn. Regelverket er nytt og innebærer vesentlige endringer i drosjebransjen. Det kan ikke utelukkes at det i den videre prosessen med å innføre regelverket kan oppstå behov for endringer i forslaget. Det kan for eksempel ved utarbeidelse av veileder til regelverket avdekkes konsekvenser som medfører behov for nødvendige tilpasninger i regelverket ved gjennomføring eller når man ser hvordan regelverket blir ivaretatt av aktørene.

Arbeidsgruppens forslag innebærer funksjonskrav som er satt så teknologinøytralt som mulig. Teknologien utvikler seg imidlertid raskt, og det er viktig at regelverket også er relevant i fremtiden. Det er også usikkerhet knyttet til hvordan systemleverandører tilpasser seg de nye reglene og i hvilken grad markedet tar i bruk alternativer til taksameter. Videre kan det være uforutsette tilpasninger eller andre utviklingstrekk blant næringsaktørene som gjør at det er behov for å vurdere om regelverket har fungert etter hensikten.

Arbeidsgruppen mener det kan være hensiktsmessig om også regelverket for taksameter også blir gjenstand for evalueringen av endringene i drosjereguleringen som SD skal gjennomføre innen tre år etter ikrafttredelse av regelverksendringene. Behovet for en eventuell overgangsordning for utfasing av taksameter kan også vurderes i denne sammenheng.

## 13 Kilder

[Berlingske \(2018\). Se dig godt for: Ny taxilov udløser prishopp i København](#)

[Notat fra Danmark \(2018\) Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Note from Denmark](#)

[Riksdagen \(2018\) Regeringens proposition 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik](#)

[Samferdselsdepartementet \(2018\) Høringsnotat – Endringer i drosjereguleringen – Oppheving av av behovsprøvingen mv.](#)

[Samferdselsdepartementet i Finland \(2017\) Factsheet 60/2017](#)

[Samferdselsdepartementet i Finland \(2018\) Liikennepalvelulain seurantaraportti 14/2018. Oversatt: Hentet fra Transport Services Act: follow-up report<sup>65</sup>](#)

[Skatteverket \(2017\) remissvar m.m. 2017 Taxiutredningens betänkande Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon \(SOU 2016:86\)](#)

[SOU 2016:86 Taxi och samåkning – I dag, i morgon och i övermorgon](#)

---

<sup>65</sup> Se faktahefte om den nye loven og endringer hva gjelder drosjetjenester på engelsk:

<https://www.lvm.fi/documents/20181/937315/Factsheet+60-2017+Taxi+and+vehicle-for-hire+services+in+the+Act+on+Transport+Services.pdf/bbb5ca8a-d24d-4b41-a5be-004f4036aeb2>

På svensk: <https://www.lvm.fi/documents/20181/937315/Faktablad+52-2017+Taxitrafiken+i+lagen+om+transportservice.pdf/4700109e-8dfa-4904-a849-b19bf3cd1856>

## 14 Vedlegg

### 14.1 Vedlegg 1 Eksterne innspill

Arbeidsgruppen utarbeidet i løpet av høsten 2018 et foreløpig utkast til regelverk. For å få innspill til utkastet, ble dette sendt til ulike leverandører av taksametre og fremtidige løsninger, samt ulike relevante offentlige myndigheter. Under følger en oppsummering av hovedpunktene i tilbakemeldingene.

#### 1. Kontant betaling

Ifølge Oslo Taxi AS, hvor ca. 50 % av løyvehaverne i Oslo ifølge dem selv, er tilknyttet, betales ca. 10 % av turene deres kontant. Dette tilsvarer ca. 140 mill.kr. i året. Både de og CenCom pekte på at det å nekte kunder å betale kontant vil utelukke enkelte kundegrupper som gjerne er kjøpere av «praierurer», for eksempel eldre, turister og personer uten batteri på telefonen.

Go mobile/Mivai viste til at det er mulig å betale for drosjeturen kontant; da kan kunden trykke på «oppgjør i bil» når de bestiller turen i applikasjonen. Turinformasjon og pris er uansett registrert i bilen så lenge applikasjonen snakker med systemet, ellers må sjåføren slå inn turen i applikasjonen.

Internett Trafikk Formidling (ITF) viste til at muligheten for svart arbeid øker hvis kontant betaling tillates.

#### 2. Bør det være mulig å bruke alternativer til taksametre utover bestilte turer (ved praierurer/turer fra holdeplass)?

Norges Taxiforbund viste til at det er et ufravikelig krav at konkurransevilkårene er like for alle utøvere/leverandører som transporterer passasjerer mot betaling i både bestillingsmarkedet og gate-/holdeplassmarkedet hvor taxi opererer.

Ifølge Oslo Taxi AS sine beregninger gjøres ca. halvparten av det totale antallet drosjeturer i Oslo, fra holdeplass eller gate. Bare 26 % av Oslo Taxi AS sine turer ble bestilt via deres mobile bestillingsapplikasjon, Taxifix.

Hordaland Fylkeskommune mener at det er uholdbart dersom en kunde blir avvist fordi vedkommende ikke har en applikasjon som kan kommunisere med drosjens system, og at disse gruppene ikke kan ekskluderes fra deler av drosjemarkedet. Etterhvert som gamle taksametre fases ut, kan det hende det bare finnes alternativer til taksametre, og personer som ikke har mulighet til å bestille gjennom en applikasjon vil da være avskåret fra å bruke drosjetjenester.

Uber viste til at det tradisjonelle taksameteret fremdeles er viktig for turer hvor taxi praies på gaten. For forhåndsbestilt taxi eller privat leie av bil gir taksameteret likevel etter deres mening ingen verdi eller tjener et formål, som ikke kan betjenes på en annen måte, slik som for eksempel Uber gjør. De viser videre til Finland og at prisene for taxi der har sunket noe etter at det ble tillatt med alternativer til taksametre. Ifølge det nye finske regelverk for taxi, kan praierurer på gaten bare gjøres av drosjer med et taksameter. Dersom en taxi bare aksepterer bestillinger via en digital formidler, er derimot ikke et taksameter nødvendig så lenge den digitale formidleren årlig oversender informasjon om inntjening til de finske myndighetene.

### **3. Sammensetning av arbeidsgruppa**

Oslo Taxi AS og CenCom mener arbeidsgruppa burde inneholde en taksameterleverandør, men helst også noen fra drosjenæringen, og oppfordrer til at disse tas med i det videre arbeidet.

### **4. Fastpris**

Go mobile/Mivai viste til at alternativer til taksameter i fremtiden bare bør tilby fastpris. Da vil både kunde og sjåfør vite foreslått fastpris før tjenesten starter.

### **5. Rapportering til Skatt**

Oslo Taxi AS viser til at erfaring med utenlandske applikasjonsbaserte plattformsselskaper er at de ikke gir fra seg annet enn den informasjonen de selv ønsker å dele. De viste også til at en må unngå tilfeller der en sjåfør kjører for en annen løyvehaver, men i praksis kjører turer for flere forskjellige plattformer uten løyvehaverens kontroll og viten.

Flere aktører stilte også spørsmål ved hvordan data skal rapporteres til Skatt hvis en sjåfør eller løyvehaver er tilknyttet flere alternativer til taksametre (plattformer), eller bruker både alternativer til taksametre (plattformer) og et ordinært taksameter. Det ble også vist til at en sjåfør som både bruker taksameter og kontrollutrustning, vil kunne være forvirrende for en forbruker.

Flere myndigheter viste til at det bør spesifiseres hvorvidt andre myndigheter, for eksempel politiet eller Statens Vegvesenet i Lærdal, som er foreslått som ny løyvemyndighet, kun kan få tak i informasjon lagret i plattformen gjennom Skatteetaten, eller om de selv har tilgang til opplysningene. Med opphevelsen av sentraltilknytningsplikten vil heller ikke sentralene lengre kunne håndtere klager fra publikum, og det må opprettes et system for å håndtere klager som også bør ha tilgang til taksameterdata. Med forslaget fra Samferdselsdepartementet om å kunne tildele særretter i distrikt uten grunnlag for konkurranse, vil det også være sentralt for fylkeskommunen å få tilgang til kjøredata for å vurdere markedsaktiviteten i distriktet en vurderer å tildele særretter i.

### **6. Like krav som i taksameterforskriften**

Oslo Taxi AS mente at man burde ta utgangspunkt i dagens taksameterforskrift, og at alt gjeldende regelverk for taksametre og drosjenæringen, også må gjelde for alternativer til taksametre. Videre viste de til at slik arbeidsgruppens «skisse» fremstår, er det kun tenkt på applikasjonsbaserte bestillinger og betalinger gjennom eksterne bestillingsplattformer.

CenCom viste til at forslaget vil innebære en lemping av taksameterkravene som pålegges drosjesjåførene, og føre til stor fare for manipulasjon og juks. De mener at dagens taksameterregelverk er gjennomarbeidet og velfungerende, og at et alternativt regelverk derfor bør bygge på det.

Uber var bekymret for at hvis kravene skal oppfylles som foreslått i utkastet, vil det være stor risiko for at alternativer til taksametre i praksis blir et digitalt og en mer komplisert versjon av et taksameter. Det vil etter deres mening ikke føre til at det norske taxi- og transportmarkedet åpnes opp og moderniseres, slik de oppfatter at regjeringens underliggende ambisjon er. Det foreløpige utkastet vil etter deres mening derimot risikere å kvele innovasjon og påføre drosjenæringen unødvendige kostnader, noe som fører til en mindre rimelig tjeneste for forbrukere sammenlignet med de fleste andre land som ikke har krav om taksameter for Uber og andre lignende tjenester.

Flere aktører viste til at utkastet ikke sa noe om krav til tilleggsinnretninger, slik dagens taksameterforskrift gjør. Det må avklares om kravene til tilleggsinnretninger skal videreføres for dagens taksametersystem og om det skal innføres tilsvarende krav til applikasjonsbaserte taksameterløsninger.

#### **7. Sikrer at riktige applikasjoner eller plattformer brukes**

Hordaland Fylkeskommune mener at et krav om at kunden må ha en egen versjon av applikasjonen for å kunne gjennomføres turen, vil føre til at mange eldre og andre sårbare passasjergrupper uten teknisk kunnskap eller smarttelefon ikke kunne gjennomføre en slik bestilling. Dette er etter deres mening grupper med et ekstraordinært behov for den fleksible mobiliteten som drosjenæringen tilbyr, som forslaget vil føre til at utestenges fra drosjemarkedet.

#### **8. Sikre tilknytning til bilen som brukes, slik at det er mulig å kontrollere hvor mye bilen brukes med og uten passasjer (nøkkelopplysninger til Skatteetaten)**

Oslo Taxi AS viste til at det må kreves en lukket plombert måleenhet knyttet fysisk til bilen, som registrerer all aktivitet i bilen. De mener digital kjørebok er langt fra noen sikker knytning til å verifisere all relevant informasjon, for eksempel omsetning.

Halda AB/Semel Oy viste til at et fast plombert taksameter i dag er unntatt fra kassasystemloven og kassasystemforskriften, og stiller spørsmål ved om unntaket også kan gjelde en uplombert applikasjon som fungerer som et taksameter.

Christiania Taxi mener at en «black box»(kjørebok) i bilen bare vil sikre bruken av bilen, og ikke hindre misbruk. De foreslår bruk av «docking» som teknisk løsning, som monteres i bilen.

#### **9. Måling basert på Global Navigation Satellite System (GNSS)**

CenCom mener det er bekymringsverdig at arbeidsgruppa forslår at målinger utelukkende skal foretas basert på GNSS (Global Navigation Satellite System), både i den fastmonterte og den mobile enheten. De mener det er en kjensgjerning at GNSS har flere svakheter, og at GNSS-systemer kan være enkle å manipulere.

#### **10. Innhenting og lagring av informasjon**

Bymiljøetaten i Oslo mener det må komme klarere frem hvilken informasjon som blir innhentet og lagret av de ulike komponentene. Videre viser de til at bestemmelser som omhandler lagring av opplysninger bør presisere hvilke data som skal lagres i de ulike tekniske komponentene og avklare skillet mellom hvor lenge de ulike opplysningene skal lagres. Oppbevaringsperioden bør avklares med Samferdselsdepartementets vurderinger rundt GNSS-modulens funksjoner i forbindelse med nytt regelverk for næringa.

## 14.2 Vedlegg 2 Beregning av kostnader ved nullalternativet

Hva	Størrelse	Enhet	Kilde
Antall taksametre per januar 2019	8 484	stk	Metric, 11.1.19
Selskapsvogner som med nye endringer i tillegg må ha taksameter	600	stk	Anslag Samferdselsdepartementet
<b>Totalt antall taksametre</b>	<b>9 084</b>	<b>stk</b>	
<b>JVs KOSTNADER VED TILSYN</b>			
Årsavgift	2 060	kr	Forskrift om målenheter og måling § 6-2.
<b>BRUKERs KOSTNADER VED TILSYN</b>			
<b>KOSTNADER VED AVVIK</b>			
Avviksgebyr	2 780	kr	Forskrift om målenheter og måling § 6-6
<i>Gjennomsnittlig antall ilagte avviksgebyr per år</i>	131	stk	
<b>Totalt kostnad avviksgebyr per år</b>	<b>362 790</b>	<b>kr</b>	
<b>REISEKOSTNADER</b>			
Gjennomsnittlig kostnad per time for sjåfør	480	kr	<a href="https://www.difi.no/sites/difino/files/v-eileder_for_forenkla_samfunnsokonomisk_analyse_0.docx">https://www.difi.no/sites/difino/files/v-eileder_for_forenkla_samfunnsokonomisk_analyse_0.docx</a>
Antall innkalte tilsyn	1 928	stk per år	
Estimert tidsbruk innkalt tilsyn	1,25	timer	Estimat, Justervesenet
Gjennomsnittlig tapt omsetning for sjåfør per innkalte tilsyn	600	kr	
<b>Total reisekostnad per år</b>	<b>1 156 500</b>	<b>kr</b>	
Antall ikke innkalte tilsyn (utvalg)	797	stk	
Estimert tidsbruk innkalt tilsyn	0,25	t	Estimat, Justervesenet. Stor variasjon.
Gjennomsnittlig reisekostnad per ikke innkalt tilsyn	120,00	kr	
<b>Total reisekostnad per år</b>	<b>95 580</b>	<b>kr</b>	
<b>Totale kostnader per år</b>	<b>20 327 910</b>	<b>kr</b>	

Figur 3: Kostnader ved tilsyn, nullalternativet

Hva	Størrelse	Enhet	Kilde	Kommentar
<b>Leasingkostnad per måned</b>				
Minimum	2 000	kr	Estimat JV	HSK 14.1.19
Maksimum	3 500	kr	Estimat JV	HSK 14.1.19
<i>Gjennomsnittlig</i>	2 750	kr		
Kostnad per år per taksameter	33 000	kr		
<b>Totalt kostnad for leasing</b>	<b>299 772 000</b>	<b>kr</b>		

Figur 4: Kostnader ved å overholde kravene til taksameter

Hva	Størrelse	Enhet	Kilde	Kommentar
Krav ved salg iht. MID	299 772 000	kr		
Tilsyn av Justervesenet	20 327 910	kr		
<b>Totalt per år</b>	<b>320 099 910</b>	<b>kr</b>		

*Figur 5: Totale kostnader ved nullalternativet*

### **14.3 Vedlegg 3 Forskrift om endring i forskrift om krav til taksametre**

Fastsatt av Justervesenet 1. oktober 2009 med hjemmel i lov 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltids § 7, § 8, § 10, § 12, § 13, § 15, § 19, § 20 og § 30 og forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 1-2, § 5-1 og § 5-2, og av Samferdselsdepartementet [...] med hjemmel i lov 21. juni nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9.

Forskriftens tittel skal lyde: Forskrift om krav til taksametre og kontrollutrustninger.

#### **DEL 1 – Almennelige bestemmelser**

##### **§ 1. Virkeområde**

(1) Denne forskriften stiller krav til taksametre og kontrollutrustninger.

(2) Del 2 fastsetter hvilke krav som gjelder for taksametre når disse

- a) selges eller tilbys for salg, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 3-1
- b) brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 3-4

(3) Forskriften del 2 fastsetter krav til installasjon og bruk av taksametre og gir utfyllende regler om kontroll og godkjenning ved installasjon og under bruk. Forskriften fastsetter også krav til tilleggsinnretninger.

(4) Del 3 stiller krav til kontrollutrustninger.

##### **§ 2. Definisjoner**

I forskriften menes med

- a) kontrollutrustning: en 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, men som ikke er et taksameter
- b) taksameter: en innretning som sammen med en signalgenerator utgjør et måleredskap. Innretningen måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren og beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet
- c) angitte driftsbetingelser: de verdier av målestørrelsen og påvirkende størrelser som utgjør taksameterets normale driftsbetingelser
- d) avtalt pris: totalprisen som kunden har akseptert
- e) brytningspunkt: hastighetsverdien man får ved å dividere en tidstakst med avstandstakst
- f) driftsansvarlig: den som er ansvarlig for å drifte kontrollutrustningen



- g) driftsstillinger for taksameter: forskjellige modus for taksameterets ulike funksjoner. Driftsstillingene kjennetegnes av følgende:
1. ledig: driftsstilling der prisberegningen er deaktivert
  2. opptatt: driftsstilling der prisberegningen gjøres på grunnlag av en takst for turens tilbakelagte distanse og/eller tid og en eventuell starttakst
  3. stopp: driftsstilling der oppdragsprisen for turen er angitt, og i hvert fall prisberegningen som er basert på tid, er deaktivert
- h) drosje: kjøretøy som er registrert til bruk for persontransport mot betaling
- i) fastpris: en på forhånd bestemt pris for en gitt strekning
- j) formidler: den som formidler drosjetjenester gjennom kontrollutrustningen
- k) forstyrrelse: en påvirkende størrelse med en verdi som er innenfor de grenser som er spesifisert i de relevante krav, men utenfor taksameterets angitte driftsbetingelser. En påvirkende størrelse er en forstyrrelse dersom den ikke er spesifisert i de angitte driftsbetingelser
- l) klimatiske miljøer: de omgivelser der taksameteret kan benyttes
- m) løyvehaver: den som har løyve fra løyvemyndigheten til å utføre persontransport mot vederlag
- n) målestørrelsen: den bestemte størrelsen som skal måles
- o) normal beregningsmåte D (anvendelse av parallelltakst): prisberegning basert på samtidig anvendelse av tidstakst og avstandstakst under hele turen
- p) normal beregningsmåte S (anvendelse av enkelttakst): prisberegning basert på anvendelse av tidstaksten under brytningspunktet og anvendelsen av avstandstaksten over brytningspunktet
- q) oppdragspris: det samlede pengebeløp som skal betales for en tur basert på en fast starttakst og/eller turens lengde og/eller varighet uten tillegg for ekstra tjenester
- r) pristilbud: totalprisen som kunden får oppgitt som tilbud, basert på beregning i kontrollutrustningen
- s) påvirkende størrelse: en størrelse som ikke er målestørrelsen, men som påvirker måleresultatet
- t) produkterklæring: erklæring fra systemleverandør om at kontrollutrustningen tilfredsstiller kravene i del 3
- u) sporingsdata: informasjon om hvor kjøretøyet som kontrollutrustningen er tilknyttet befinner seg og har beveget seg, inkludert driftsstatus, når kontrollutrustningen er i bruk
- v) systemleverandør: leverandør av komponenter og programvare i kontrollutrustningen
- w) tilleggsinnretning: en innretning eller programvare som kobles til taksameterets grensesnitt

## **DEL 2 – Krav til taksametre**

### **Kapittel 1 – Innledende bestemmelser**

#### **§ 3. Kontroll og godkjenning ved salg av taksametre**

(1) Taksametre som selges eller tilbys for salg, skal ha gyldig samsvarsvurdering etter bestemmelsene i forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling kapittel 4.

(2) Samsvarsvurderingen skal omfatte taksameterets tilkoblingsmuligheter til de påkrevde tilleggsinnretninger, jf. § 8, og muligheten for automatisk forhindring av drift av taksameteret dersom de påkrevde tilleggsinnretningene ikke er installert eller ikke fungerer korrekt.

#### **§ 4. (Opphevet)**

### **Kapittel 2 – Konstruksjonskrav mv.**

#### **§ 5. Konstruksjonskrav**

Et taksameter skal ha en høy grad av måleteknisk beskyttelse slik at alle berørte parter kan ha tillit til måleresultatet, og det skal konstrueres og fremstilles etter tilfredsstillende kvalitetsnivå med hensyn til måleteknologi og måldataenes sikkerhet.

Et taksameter skal være konstruert slik at det lett kan vurderes om det er i samsvar med kravene i denne forskriften. Det skal tas hensyn til taksameterets påtenkte bruk og påregnelig feilbruk ved valg av løsninger som anvendes for å oppfylle kravene.

Et taksameter skal være konstruert slik at dets måletekniske egenskaper er tilstrekkelig stabile i et tidsrom fastsatt av produsenten, forutsatt at det monteres, vedlikeholdes og brukes korrekt i samsvar med produsentens anvisninger og i det miljø det er bestemt for.

Et taksameter skal være konstruert slik at det kan overholde maksimale tillatte målefeil uten regulering over et tidsrom på minst ett år med normal bruk.

Et taksameter skal være konstruert slik at det beregner distansen og måler varigheten av en tur. For at taksameteret skal kunne prøves etter installasjon, skal det ha mulighet til separat prøving av nøyaktigheten i tids- og avstandsmålingen og av nøyaktigheten i beregningen.

#### **§ 6. Egnethet mv.**

Et taksameter skal være

- a) egnet til den påtenkte bruk ved at det tas hensyn til driftsbetingelser som forekommer i praksis, og ved at det ikke skal stilles urimelige krav til brukeren for å oppnå et korrekt måleresultat
- b) robust og framstilt av materialer som er velegnet til de påtenkte driftsbetingelser
- c) konstruert slik at målefunksjonen skal kunne kontrolleres etter at taksameteret er markedsført og tatt i bruk, og om nødvendig skal særskilt utstyr eller programvare til kontrollen være en del av taksameteret. Testprosedyren skal være beskrevet i bruksanvisningen
- d) tilstrekkelig følsomt og ha tilstrekkelig oppløsning tilpasset måleoppgaven

e) konstruert slik at virkningen av en funksjonsfeil som medfører et unøyaktig måleresultat reduseres så langt som mulig, med mindre feilen er åpenbar.

Et taksameter skal ikke ha noen egenskaper som gjør det egnet for bruk til bedrageri, og muligheten for feilbruk skal være minst mulig. Kravet skal oppfylles på en slik måte at interessene til kunde, fører, førerens arbeidsgiver og skatte- og avgiftsmyndigheter beskyttes.

Dersom et taksameter kobles til en annen innretning direkte eller ved fjerntilkobling, skal dets måletekniske egenskaper ikke påvirkes av innretningen på en feilaktig måte.

Dersom et taksameter har tilknyttet programvare med andre funksjoner enn målefunksjonen, skal programvaren som har avgjørende betydning for målefunksjonen kunne identifiseres, og den skal ikke utsettes for forstyrrende påvirkning fra de tilknyttede programvarefunksjonene.

### **§ 7. Krav til normaltidsklokke**

Et taksameter skal være utstyrt med en sanntidsklokke som holder rede på klokkeslett og dato, som kan brukes til automatisk endring av takster. Kravene til sanntidsklokken er følgende:

- a) Tidsmålingen skal ha en nøyaktighet på minimum 0,02 %
- b) Korrigeringsmuligheten skal ikke være på mer enn 2 minutter per uke og korrigering for sommer- og vintertid skal utføres automatisk
- c) Automatisk og manuell korrigering under en tur skal forhindres.

### **§ 8. Krav til tilleggsinnretninger som skal kunne tilkobles taksametre**

Følgende tilleggsinnretninger skal kunne tilkobles et taksameter:

- a) Skriver
- b) Takskilt
- c) Betalingsterminal
- d) Kommunikasjonsenhet for overføring av data.

Tilleggsinnretningenes funksjoner kan bygges inn i taksameteret helt eller delvis.

Dersom tilleggsinnretningene som er angitt i første ledd, ikke er installert eller ikke fungerer korrekt, skal det ved hjelp av en sikret innstilling være mulig å automatisk forhindre drift av taksameteret.

### **§ 9. Opplysninger som skal påføres taksametre**

Et taksameter skal være påført produsentens merke eller navn og opplysninger om taksameterets nøyaktighet. I den grad det er relevant skal også følgende opplysninger påføres:

- a) Opplysninger om bruksbetingelser

- b) Målekapasitet
- c) Måleområde
- d) Unikt identitetsmerke
- e) Nummer på sertifikat for EF-typegodkjenning eller EF-konstruksjonsundersøkelse
- f) Informasjon om hvorvidt tilleggsinnretninger som angir måleresultater er omfattet av samsvarsvurderingen av taksameteret.

Alle merker og påskrifter skal være tydelige og utvetydige, og de skal ikke kunne fjernes eller flyttes.

#### **§ 10. Opplysninger som skal følge taksametre**

Opplysninger om betjening skal følge taksameteret med mindre taksameteret er så enkelt at dette er unødvendig. Opplysningene skal være lette å forstå og i relevant omfang omfatte følgende:

- a) Angitte driftsbetingelser
- b) Elektromagnetisk miljø
- c) Øvre og nedre temperaturgrense
- d) Anvisninger for montering, vedlikehold, reparasjoner og tillatte innstillinger
- e) Anvisninger for korrekt betjening og eventuelle særlige bruksvilkår
- f) Vilkår for kompatibilitet med grensesnitt, underenheter eller måleredskap
- g) Vilkårene for kompatibilitet mellom taksameteret og avstandssignalgeneratoren.

For grupper av identiske taksametre er det ikke nødvendig med individuell bruksanvisning for hver enkelt.

#### **§ 11. Krav til installasjonsanvisningen**

Et taksameter og installasjonsanvisningene fra produsenten skal være slik at en installasjon i samsvar med produsentens anvisning ikke gjør det mulig å endre målesignalet som representerer turens tilbakelagte avstand.

#### **§ 12. Beskyttelse mot manipulering (plombering)**

Komponenter som har avgjørende betydning for de måletekniske egenskapene, skal være konstruert slik at de kan sikres. De anvendte sikkerhetstiltak skal gjøre det mulig å påvise om inngrep har funnet sted.

Programvare som har avgjørende betydning for de måletekniske egenskapene, skal være identifisert som dette, og skal være sikret. Identifikasjon av slik programvare skal lett kunne framskaffes fra taksameteret. Eventuell informasjon om eller indikasjon på at det har funnet sted et inngrep skal være tilgjengelig i to år.

Taksameter skal ha midler til sikring av forbindelsen mellom taksameteret og kjøretøyet det er installert i.

### **§ 13. Sikring av data og innstillinger**

Det skal være mulig å sikre innstillingen av kalibreringsfaktoren for avstandssignalgeneratoren i et taksameter. Endringer i kalibreringsfaktoren skal medføre at dato og klokkeslett registreres i et separat register som skal være lett tilgjengelig for kontroll. Endringer i kalibreringsfaktoren skal lagres i taksameteret i to år.

Dersom oppdragsprisen som skal betales, eller tiltakene som skal treffes mot uredelig bruk, kan påvirkes av valget av funksjonalitet fra en forhåndsprogrammert innstilling eller ved fri datainnstilling, skal det være mulig å sikre instrumentinnstillingene og de innmatede dataene.

De sikringsmulighetene som finnes i et taksameter skal være slik at separat sikring av innstillingene er mulig.

## **Kapittel 3 – Funksjonskrav mv.**

### **§ 14. Beregning av oppdragspris**

Et taksameter skal kunne anvende de normale beregningsmåtene S og D. Det skal være mulig å velge mellom disse beregningsmåtene ved hjelp av en sikret innstilling.

### **§ 15. Automatisk endring av takst**

Automatisk endring av takst er bare tillatt på grunnlag av:

- a) Turens avstand
- b) Turens varighet
- c) Klokkeslett
- d) Dato
- e) Ukedag.

### **§ 16. Strømforsyningsfeil**

Et taksameter skal ved reduksjon i spenningsforsyningen til en verdi under nedre driftsgrense angitt av produsenten

- a) fortsette å fungere korrekt eller gjenoppta korrekt drift uten tap av dataene som var tilgjengelige før spenningsfallet dersom spenningsfallet er midlertidig, dvs. pga. gjenoppstarting av motoren

b) stoppe en eksisterende måling og gå tilbake til driftsstillingen «Ledig» dersom spenningsfallet er mer langvarig.

### **§ 17. Summeringsinnretninger og summerte verdier**

Et taksameter skal være utstyrt med en summeringsinnretning som ikke kan nullstilles for følgende verdier:

- a) Samlet avstand tilbakelagt av kjøretøyet
- b) Samlet avstand tilbakelagt i driftsstilling «Opptatt»
- c) Samlet antall turer i driftsstillingen «Opptatt»
- d) Samlet pengebeløp innkrevd som tillegg
- e) Samlet pengebeløp innkrevd som oppdragspris.

De summerte verdiene skal omfatte verdier som er lagret under bortfall av strømforsyningen, jf. § 16. Dersom strømforsyningen til et taksameter frakobles, skal de summerte verdiene kunne lagres i ett år slik at verdiene fra taksameteret kan avleses til et annet medium.

Det skal treffes hensiktsmessige tiltak for å hindre at de summerte verdiene brukes til å bedra passasjerer.

Bestemmelsen er ikke til hinder for at andre verdier summeres og lagres dersom dette er nødvendig for å etterleve krav i annet regelverk eller av andre grunner er hensiktsmessig.

### **§ 18. Krav til levering av data**

Et taksameter skal kunne levere følgende data gjennom ett eller flere egnede sikre grensesnitt:

- a) Driftsstilling: «Ledig», «Opptatt», «Stopp»
- b) Summeringsdata i samsvar med § 17
- c) Alminnelige opplysninger: kalibreringsfaktor for avstandssignalgeneratoren, dato for sikring, drosje-ID, sanntid, takstidentifikasjon
- d) Oppdragspris for en tur: samlet beløp, oppdragspris, beregning av oppdragspris, tillegg, dato, starttid, sluttid, tilbakelagt distanse
- e) Takstopplysninger: takstparametre.

Data som er angitt i første ledd, må kunne overføres elektronisk for ekstern avlesning eller lagring.

Første ledd er ikke til hinder for at annen data leveres og overføres dersom dette er nødvendig for å etterleve krav i annet regelverk eller av andre grunner er hensiktsmessig.

### **§ 19. Krav til sikker lagring av måledata**

Måledata som er angitt i § 18 bokstav b og d, må lagres så lenge det er aktuelt å benytte måleverdier som grunnlag for økonomisk oppgjør eller så lenge lagring er påkrevd etter annet regelverk.

Takster, måledata, programvare som er av avgjørende betydning for måleegenskapene, og måleteknisk viktige parametre som lagres eller overføres, skal være beskyttet på hensiktsmessig vis mot tilsiktede eller utilsiktede endringer.

### **§ 20. Ytterligere behandling av data for å avslutte en handelstransaksjon**

Et taksameter skal på en varig måte registrere måleresultatet sammen med opplysninger som identifiserer den bestemte transaksjonen, når målingen ikke kan gjentas og taksameteret normalt er beregnet brukt i tilfeller hvor den ene parten i transaksjonen er fraværende.

I tillegg skal et varig bevis på måleresultatet og opplysninger for identifikasjon av transaksjonen kunne stilles til rådighet på anmodning idet målingen avsluttes.

### **§ 21. Visning av resultat**

Resultatet skal vises på en visningsanordning og salgskvittering. Resultatet på visningsanordningen skal vises for begge parter i transaksjonen. Ved utskrift skal skriften eller registreringen være lett lesbar og ikke kunne fjernes.

Alle resultater skal være tydelige og utvetydige og ledsaget av de merker og påskrifter som er nødvendige for å opplyse brukeren om resultatets betydning. Resultatet som vises skal være lett lesbart under normale bruksforhold. Ytterligere informasjon kan vises under forutsetning av at den ikke kan forveksles med de måleteknisk kontrollerte resultatene.

Dersom det skal betales et tillegg for en ekstratjeneste som føreren taster inn manuelt, skal denne utelates fra den viste oppdragsprisen. I et slikt tilfelle kan et taksameter midlertidig vise verdien av oppdragsprisen, med tillegget medregnet.

Dersom oppdragsprisen beregnes etter beregningsmåte D, kan et taksameter ha en ytterligere visningsmåte der bare den samlede avstanden og turens varighet vises i sanntid.

Alle verdier som vises for passasjerer, skal identifiseres på en hensiktsmessig måte. Disse verdiene og deres identifikasjon skal være klart leselige i dagslys og om natten.

### **§ 22. Angivelse av måleverdi/målenheter**

Et taksameter skal være konstruert slik at det beregner og viser oppdragsprisen i kroner i driftsstillingen «Opptatt». Taksameteret skal også være konstruert slik at det viser den endelige prisen for turen i driftsstillingen «Stopp».

Verdiene for tilbakelagt avstand og medgått tid skal, når de vises eller skrives ut i samsvar med forskriften, benytte følgende enheter:

- a) For tilbakelagt avstand: kilometer
- b) For medgått tid: sekunder, minutter eller timer, etter egnethet, idet det tas hensyn til den nødvendige oppløsning og behovet for å unngå misforståelser.

Minstedelingen for en målt verdi skal være på formen  $1 \times 10n$ ,  $2 \times 10n$  eller  $5 \times 10n$ , hvor n er et heltall eller null. Målenheten eller dens symbol skal vises nær tallverdien.

## **Kapittel 4 – Målefeil og påvirkende størrelser**

### **§ 23. Maksimale tillatte målefeil ved salg**

Med unntak for eventuelle feil som skyldes anvendelse av taksameteret i et kjøretøy, er maksimale tillatte målefeil under de angitte driftsbetingelser og i fravær av forstyrrelse

- a) for medgått tid:  $\pm 0,1 \%$ , minimumsverdi for maksimale tillatte målefeil: 0,2 s
- b) for tilbakelagt distanse:  $\pm 0,2 \%$ , minimumsverdi for maksimale tillatte målefeil: 4 m
- c) for beregning av oppdragspris:  $\pm 0,1 \%$ , minimum, herunder avrunding: tilsvarende det minst signifikante siffer i prisangivelsen.

Den maksimale tillatte målefeil uttrykkes som avviket fra den sanne måleverdi som et tosidig intervall.

### **§ 24. Reproduserbarhet og repeterbarhet**

Dersom et taksameter brukes til å måle den samme målestørrelsen, men på ulike steder og av ulike brukere, skal resultatene av påfølgende målinger være i nært samsvar. Variasjonen i måleresultatene skal være liten i forhold til maksimale tillatte målefeil.

Dersom målestørrelsen har samme verdi og måleforholdene er uendret, skal de påfølgende måleresultatene stemme godt overens. Variasjonen i måleresultatene skal være liten i forhold til maksimale tillatte målefeil.

### **§ 25. Grunnleggende regler for forsøk og bestemmelse av feil**

Maksimale tillatte målefeil skal kontrolleres for hver relevant påvirkende størrelse. Disse grunnleggende kravene gjelder når hver påvirkende størrelse påføres og virkningen av den vurderes separat, idet alle andre påvirkende størrelser holdes relativt konstante ved sine referanseverdier.

Måleforsøk skal utføres under og etter påføring av den påvirkende størrelsen, alt etter hva som tilsvarer normal driftsstatus for taksameteret når denne påvirkende størrelsen kan antas å opptre.



## **§ 26. Påvirkende størrelser**

Under hensyn til kravene i forskriften skal produsenten angi det klimatiske, mekaniske og elektromagnetiske miljø som taksameteret er beregnet brukt i, og strømforsyning og andre størrelser som kan påvirke målenøyaktigheten.

## **§ 27. Klimatiske miljø**

Produsenten skal angi øvre og nedre temperaturgrense med et minste temperaturområde på 80 °C. Øvre grense skal være 40, 55 eller 70 °C. Nedre grense skal være -10, -25 eller -40 °C. Taksameteret skal være egnet til den påtenkte bruk, idet det tas hensyn til de i praksis forekommende driftsbetingelser, jf. § 6.

## **§ 28. Mekaniske miljø**

Det mekaniske miljø klassifiseres i klasse M1, M2 og M3. Den mekaniske miljøklassen som får anvendelse for taksametre, er M3. Denne klassen omfatter måleredskap som anvendes på steder med høyt og meget høyt vibrasjons- og sjokknivå, for eksempel måleredskap montert direkte på maskiner, transportbånd osv.

Det skal tas hensyn til følgende påvirkende størrelser i forbindelse med det mekaniske miljø:

- a) Vibrasjon
- b) Mekanisk sjokk.

## **§ 29. Elektromagnetiske miljø**

Det elektromagnetiske miljø klassifiseres i klasse E1, E2 og E3. Den elektromagnetiske miljøklassen som får anvendelse for taksametre, er E3. Maksimale tillatte målefeil fastsatt i § 23 skal overholdes også i nærvær av en elektromagnetisk forstyrrelse.

Klassen E3 omfatter måleredskap som får strøm fra batteriet i et kjøretøy. Slike måleredskap skal oppfylle kravene for klasse E2. Klasse E2 omfatter måleredskap som anvendes på steder med elektromagnetiske forstyrrelser tilsvarende dem man kan finne i industribygg. For klasse E3 gjelder kravene i tillegg ved:

- a) Spenningsfall forårsaket av oppladning av startkretsen i forbrenningsmotorer
- b) Spenningstransienter ved frakobling av utladet batteri mens motoren er i drift.

Det skal tas hensyn til følgende påvirkende størrelser i forbindelse med elektromagnetiske miljø:

- a) Spenningsavbrudd
- b) Kortvarig redusert spenning
- c) Spenningstransienter på forsyningsledninger og/eller signalledninger, elektrostatiske utladninger

- d) Høyfrekvente elektromagnetisk felt
- e) Overførte høyfrekvente elektromagnetiske felt på forsyningsledninger og/eller signalledninger
- f) Overspenning på forsyningsledninger og/eller signalledninger.

Det skal tas hensyn til følgende andre påvirkende størrelser når dette er hensiktsmessig:

- a) Spenningsvariasjon
- b) Andre størrelser som kan påvirke taksameterets nøyaktighet i vesentlig grad.

### **§ 30. Luftfuktighet**

Avhengig av det klimatiske miljø taksameteret er ment brukt i, kan det mest hensiktsmessige testforløp enten være stasjonær fuktig varme (ikke-kondenserende), eller syklisk fuktig varme (kondenserende).

Testforløp med syklisk varierende fuktighet er hensiktsmessig dersom kondensering er viktig, eller dersom dampgjennomtrengning vil bli fremskyndet av ventilasjon. Ved forhold der ikke-kondenserende luftfuktighet er viktig, er testforløp med stasjonær fuktig varme hensiktsmessig.

## **Kapittel 5 – Krav til installasjon og bruk av taksametre**

### **§ 31. Hvem som er ansvarlig**

Bruker av et taksameter er ansvarlig for etterlevelse av kravene i dette kapittelet. Løyvehaver anses normalt som bruker av et taksameter dersom ingen særlige grunner taler for at sjåfør eller andre skal anses som bruker.

### **§ 32. Krav til bruk av taksametre**

Et taksameter er bare tillatt å ta i bruk dersom det foreligger en gyldig samsvarsvurdering i henhold til § 3, taksameteret er installert i henhold til § 33 og

- a) Justervesenet har kontrollert og godkjent installasjonen av taksameteret i kjøretøyet og tilkoblingen til de tilleggsinnretninger som er påkrevd i henhold til § 8, eller
- b) Løyvehaver kan dokumentere at det er rekvirert installasjonskontroll hos Justervesenet der plomberingenes plassering og identitetsmerke er oppgitt.

Et taksameter som ikke er rettmessig samsvarsmerket, er ikke tillatt å bruke. Et taksameter kan bare brukes innenfor de angitte driftsbetingelsene som er omfattet av samsvarsvurderingen. Et taksameter skal brukes i henhold til produsentens anvisninger.

Det er ikke tillatt å bruke et taksameter slik at måleresultatet som fremskaffes av taksameteret kan påvirkes på en feilaktig måte. Frakobling eller annen form for manipulering av signalgenerator, signalgeneratorens giver eller signalgeneratorens forbindelse til taksameteret er

ikke tillatt. Det er ikke tillatt å ha installert innretning som muliggjør slik frakobling eller manipulering. Frakobling i forbindelse med vedlikehold og reparasjon er likevel tillatt når kjøretøyet taksameteret er installert i står i ro.

Når et taksameter skifter løyvehaver skal ny løyvehaver gi melding til Justervesenet, dersom ikke skiftet utløser annen meldeplikt til Justervesenet.

### **§ 33. Krav til installasjon**

Et taksameter skal installeres i henhold til produsentens anvisninger. Ved installasjon av et taksameter skal taksameterets tilkobling til strømtilførsel sikres slik at frakobling ikke er mulig uten at det etterlater spor. Ved installasjonen skal også taksameteret og dets innstillinger sikres i henhold til taksameterets samsvarsvurdering og produsentens anvisninger. Alle plomberinger må ha et unikt identitetsmerke.

### **§ 34. Krav til tilleggsinnretninger som skal være tilkoblet taksametre under bruk**

Følgende tilleggsinnretninger skal være tilkoblet et taksameter under bruk:

- a) Taksilt, dersom det benyttes
- b) Visningsanordning og skriver
- c) Betalingsterminal dersom det skal benyttes
- d) Kommunikasjonsenhet for overføring av data.

Tilleggsinnretningene og tilkoblingen til disse skal ikke ha egenskaper som gjør dem egnet for bruk til bedrageri, og muligheten for utilsiktet feilbruk skal være minst mulig. Taksilt skal fungere slik at lampen er slukket i driftsstilling «Opptatt» og «Stopp».

### **§ 35. Maksimale tillatte målefeil ved installasjon og under bruk**

Maksimale tillatte målefeil for taksametre ved installasjon og under bruk er

- a) for medgått tid:  $\pm 0,25$  %
- b) for tilbakelagt distanse:  $\pm 3$  %
- c) for beregning av oppdragspris:  $\pm 0,1$  %.

### **§ 36. Opplysninger som skal være tilgjengelig ved måleteknisk kontroll**

Følgende opplysninger skal være lett tilgjengelig ved måleteknisk kontroll og lagres i taksameteret i minimum to år:

- a) Alle endringer i kalibreringsfaktor
- b) Alle endringer i programvare som har avgjørende betydning for de måletekniske egenskapene.

### **§ 37. Tilsyn**

Justervesenet kan bestemme at tilsynet skal foretas på et nærmere angitt sted i det området der taksameteret vanligvis brukes, eller i nærheten av Justervesenets lokaler.

### **§ 38. Dekkskifte og plombebrudd**

Bruker er ansvarlig for å melde ifra til Justervesenet dersom det foretas et nytt dekkskifte med endring av dekkdimensjonen som kan føre til at måleresultatet i vesentlig grad påvirkes. Taksameteret kan ikke tas i bruk før bruker av måleredskapet har meldt fra til Justervesenet.

Ved plombebrudd skal bruker ta taksameteret ut av bruk dersom det ikke blir foretatt en ny plombering av en installatør eller andre med tilsvarende kompetanse. Plomberingen må ha et unikt identitetsmerke, som skal oppgis til Justervesenet samtidig som brukeren melder fra om plombebruddet, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 5-5 annet ledd.

## **DEL 3 – Krav til kontrollutrustninger**

### ***Kapittel 6 - Krav til bruk, utvikling og drift av kontrollutrustninger***

#### **§ 39. Løyvehavers bruk av kontrollutrustning**

- (1) Løyvehaver skal bruke kontrollutrustning med gyldig produkterklæring, jf. § 40. Løyvehaver er ansvarlig for at eventuelle sjåførere som kjører for hans løyve bruker kontrollutrustning med gyldig produkterklæring.
- (2) Det er ikke tillatt å bruke en kontrollutrustning slik at beregninger eller informasjon som fremskaffes av eller registreres i kontrollutrustningen kan påvirkes på en feilaktig måte.
- (3) Løyvehaver skal sikre at betaling og betalingsform registreres i kontrollutrustningen.

#### **§ 40. Produkterklæring**

- (1) Systemleverandøren skal levere en produkterklæring for kontrollutrustningen til Justervesenet før kontrollutrustningen tas i bruk.
- (2) I produkterklæringen skal det fremgå
  - a) at systemleverandøren har ansvaret for at komponenter og programvare i kontrollutrustningen oppfyller kravene i denne forskriften del 3
  - b) hvordan systemleverandøren har sikret at kravene til kontrollutrustningen i denne forskriften del 3 er tilfredsstillt
  - c) hvordan krav om informasjonssikkerhet ivaretas
  - d) hvordan en kan føre tilsyn med at kontrollutrustningen oppfyller fastsatte krav, og
  - e) et unikt versjonsnummer for kontrollutrustningen
- (3) Produkterklæringen skal være lett tilgjengelig for relevante offentlige myndigheter.

- (4) Produkterklæringen skal oppdateres ved endringer i vesentlige funksjoner eller egenskaper i kontrollutrustningen

#### **§ 41. Krav til sertifisering**

Systemleverandøren skal være sertifisert for styringssystem for informasjonssikkerhet.

#### **§ 42. Krav til driftsansvarlig**

- (1) Driftsansvarlig skal lagre og rapportere data i henhold til bokføringsforskriften og skatteforvaltningsforskriften.
- (2) Driftsansvarlig kan ikke selv være løyvehaver, og skal være en uavhengig tredjepart av løyvehavere som bruker kontrollutrustningen.

#### **§ 43. Type drosjetjeneste**

Kontrollutrustningen skal kunne brukes uavhengig av om drosjetjenesten er forhåndsbestilt eller ikke.

#### **§ 44. Beregning av pristilbud**

- (1) Kontrollutrustningen skal beregne et pristilbud basert på oppgitt destinasjon.
- (2) Kontrollutrustningen skal beregne pristilbud i tråd med bestemmelsene i forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

#### **§ 45. Sikker identifikasjon**

- (1) Kontrollutrustningen skal ha sikker pålogging.
- (2) Følgende opplysninger skal registreres for at kontrollutrustningen kan brukes:
  - a) løyvenummeret
  - b) sjåførens identifikasjon
  - c) sjåførens kjøreseddel
  - d) bilens registreringsnummer
- (3) Kontrollutrustningen skal ikke være mulig å bruke mot vederlag uten at opplysningene i andre ledd er kontrollert mot relevante offentlige registre.
- (4) Ved forhåndsbestilling skal kontrollutrustningen gi kunden informasjon som gjør det mulig å identifisere bilen og sjåføren før turen starter.

#### **§ 46. Synlighet for kunden under turen**

Kontrollutrustningen skal vise avtalt pris, løyvenummer, drosjens posisjon, og sjåførens navn og bilde godt synlig for kunden under reisen.

#### **§ 47. Registrering av driftsstilling**

Driftsstilling skal automatisk registreres i kontrollutrustningen slik at data i kontrollutrustningen blir loggført som

- a) ledig: når kontrollutrustningen er aktivert ved registrering av løyve, sjåfør og motorvogn, og sjåføren er tilgjengelig for oppdrag
- b) opptatt: når en kunde eller sjåfør har bekreftet et oppdrag i kontrollutrustningen
- c) stopp: når drosjen har ankommet bestemmelsesstedet og kunde eller sjåfør har bekreftet at oppdraget er avsluttet
- d) deaktivert: når sjåfør har logget seg ut av kontrollutrustningen og kontrollutrustningen ikke lenger er aktivert

#### **§ 48. Overføring og lagring av transaksjonsdata**

- (1) Kontrollutrustningen skal ha funksjoner som gjør det mulig å sikkert overføre og lagre transaksjonsdata i henhold til bokføringsforskriften og skatteforvaltningsforskriften. Dataene skal lagres i fem år, jf. lov 19. november 2004 nr. 74 om bokføring § 13.
- (2) Når driftsstilling endres til deaktivert skal det være mulig å generere, signere og lagre skiftlapp i kontrollutrustningen.
- (3) Transaksjonsdata nevnt i nr. 1 skal lagres i EØS-området og være tilgjengelig hos driftsansvarlig og løyvehaver på standardisert format.
- (4) Kontrollutrustningen skal lagre informasjon om kjørerute for gjennomførte oppdrag basert på posisjonsdata i så lang tid som er spesifisert i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 9.

#### **§ 49. Tilgjengeliggjøring**

Dersom kontrollutrustningen består av programvare som lastes ned til mobile enheter, skal programvaren gjøres tilgjengelig gjennom sikre distribusjonskanaler.

#### **§ 50. Dataintegritet og datakvalitet**

Kontrollutrustningen skal sikre høy datakvalitet og dataintegritet. Komponenter og programvare i kontrollutrustningen som har avgjørende betydning for å beregne og lagre transaksjonsdata skal være konstruert slik at de er sikret mot manipulering, og muligheten for utilsiktet feilbruk skal være minst mulig. De anvendte sikkerhetstiltakene skal gjøre det mulig å påvise om inngrep har funnet sted.

#### **§ 51. Tilsyn med kontrollutrustningen**

Justervesenet fører tilsyn med kontrollutrustninger.

### **§ 52. Veiledning**

Justervesenet kan i en veiledning fastsette hvordan kravene i forskriften del 3 kan overholdes.

### **§ 53. Opplysningsplikt**

Justervesenet kan kreve at systemleverandøren, driftsansvarlig og løyvehaver legger frem opplysninger som er av betydning for tilsynet.

### **§ 54. Gebyr**

For tilsyn med kontrollutrustningen skal systemleverandøren betale gebyr til Justervesenet per time Justervesenet bruker på tilsynet i henhold til forskrift om målenheter og måling § 6-5.

### **§ 55. Rettelser og tilbaketrekking**

(1) Hvis systemleverandøren eller driftsansvarlig blir oppmerksom på at en kontrollutrustning ikke tilfredsstillers kravene i del 3, skal disse uten ugrunnet opphold melde fra om dette til Justervesenet, og utbedre eller trekke kontrollutrustningen fra markedet.

(2) Hvis Justervesenet avdekker at kontrollutrustningen ikke tilfredsstillers kravene i del 3, kan systemleverandøren eller driftsansvarlig bli gitt en frist for å utbedre eller trekke kontrollutrustningen fra markedet.

## **Kapittel 7 – Avsluttende bestemmelser**

### **§ 56. Overtredelsesgebyr**

Overtredelse av bestemmelsene i denne forskriften del 2 kan medføre overtredelsesgebyr utmålt etter bestemmelsene i forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling kapittel 7.

### **§ 57. Ikrafttredelse**

Forskriften *del 2* trer i kraft 1. januar 2010.

Forskriften *del 3* trer i kraft [...].

## 14.4 Vedlegg 4 Mandat

### Funksjonelle krav til mobile applikasjoner brukt som alternativ til taksametre

#### - Mandat for arbeidsgruppe

## 1. Bakgrunn

### 1.1 Behov for tiltak

I Delingsøkonomiutvalgets [utredning om delingsøkonomien](#) fra februar 2017 ble bl.a. drosjebransjen og bruk av den mobile applikasjonen Uber drøftet. På dette området anbefaler utvalget 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 taksametre. Delingsøkonomiutvalget var opptatt av at etableringsbarrierene i drosjemarkedet bør reduseres slik at nye aktører kan etablere seg.

Justervesenet har på oppdrag fra NFD utredet hvorvidt det er mulig å utvikle et regelverk for bruk av mobile applikasjoner som alternativer til taksametre. Utgangspunktet for utredningen var at hensynene som ligger til grunn for dagens forskrift om krav til taksametre (taksameterforskriften), også skal ivaretas i et eventuelt nytt regelverk for mobile applikasjoner.

Konklusjonene på denne utredningen er at det er mulig å fastsette funksjonelle krav til mobile applikasjoner, som regulerer krav til nøyaktighet og robusthet i målinger tilsvarende som for taksametre. Bruk av satellittsignaler for måling og registrering er ikke i utgangspunktet til hinder for dette. Imidlertid vil de funksjonene som knytter seg til lagring, overføring og beskyttelse av data by på helt andre utfordringer ved bruk av en mobil applikasjon sammenlignet med ved bruk av taksametre som er fysiske måleinstrument.

Dette vil utløse vurderinger som bl.a. berører ansvarsfordeling og tjenestetilbud i drosjebransjen, forbrukerhensyn og grunnlag for skatt, avgifter og trygdeytelser.

### 1.2 Tverrfaglig samarbeid

For å kunne utvikle et regelverk som tillater bruk av mobile applikasjoner på lik linje med taksametre, er det derfor nødvendig med et tverrsektorielt samarbeid for å utrede hvilke hensyn som bør ivaretas i regelverket. Regulering kan medføre både behov for utvikling av nytt regelverk og behov for endringer i eksisterende regelverk.

I dag har de fleste drosjer taksameterplikt og det er fastsatt krav til taksametre i taksameterforskriften. Hensikten med regelverket er å bidra til korrekt grunnlag for beregning av økonomiske oppgjør som kundebetaling, skatt, avgifter og sosiale ytelser, samt å bidra til tillit til drosjenæringen. Kravene representerer en implementering av EUs måleinstrumentdirektiv



2014/32/EU. Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å fastsette krav til taksametre i tråd med dette direktiv, dersom krav skal fastsettes.

Etter dagens regelverk er løyveholder (bruker) ansvarlig for kun å bruke sertifiserte taksametre. Produsenten av taksameteret er ansvarlig for at taksameteret som selges tilfredsstillende kravene i regelverket. Data lagres i taksameteret og sendes til drosjesentral eller regnskapsfører for videre rapportering til myndigheter. Data som legges til grunn for skatter, avgifter og trygdeytelser kan kontrolleres mot data som er lagret i taksameteret.

Dersom det skal tas i bruk mobile applikasjoner som alternativ til taksametre, vil dette bl.a. reise spørsmål knyttet til hvordan det skal sikres at applikasjonen har nødvendige funksjoner. Dersom drosjesjåfør kan laste ned en mobil applikasjon og bruke dette i stedet for taksameter, vil sjåførens mulighet til å kontrollere at den mobile applikasjonen tilfredsstillende eventuelle krav, være svært små. Drosjekundens mulighet til å kontrollere at sjåføren bruker en verifisert applikasjon, og ikke en manipulert versjon, vil også i utgangspunktet være svært små.

Å legge ansvaret på bruker for at den mobile applikasjonen tilfredsstillende funksjonelle krav, vil således ikke være hensiktsmessig. Det er derfor nødvendig å definere en part som er ansvarlig for at mobile applikasjoner som brukes som alternativ til taksameter, tilfredsstillende krav som settes. Hvem som kan eller bør være ansvarlig part vil kunne påvirkes av hvordan drosjevirkosheten i Norge blir organisert. Bl.a. vil løyveordningen være av betydning. En vurdering av hvordan dette skal reguleres bør derfor gjennomføres i samarbeid med samferdselsmyndighetene.

Krav til at sjåfør og kunde skal ha motsvarende applikasjoner vil kunne sikre at riktig applikasjon brukes og vil være en mulighet for å tilfredsstillende dagens krav om visning av resultat og bokføringsforskriftens krav til kvittering, som er viktige hensyn fra et forbrukersynspunkt. Dette vil imidlertid kreve at begge parter har smarttelefon og vil vanskeliggjøre f.eks. «gateturer» og dermed kunne påvirke tjenestetilbudet.

Et annet område som utløser vurderingsbehov fra flere myndigheter er lagring og overføring av data som skal legges til grunn for økonomisk oppgjør enten til kunde eller til myndigheter. Hvilke data det er behov for at overføres fra den mobile applikasjonen og lagres, og hvem som skal være mottaker av data, vil være av betydning for hvilke krav som kan settes.

Når en mobil applikasjon lastes ned til og kjøres på en lokal mobil enhet, interagerer den mobile enheten som regel med data som er lagret sentralt på en server et annet sted eller i en skyløsning. I hvor stor grad data lagres lokalt eller i skyen vil kunne variere. Tilstrekkelig sikring av lagrede data vil derfor være en utfordring.

Det må utformes krav som sikrer at data som oppstår ved bruk av mobil applikasjon overføres og lagres sikkert. Dette omfatter at overføring og lagring av data ikke er manipulerbart. Funksjonelle krav til sikker overføring og lagring av data må derfor omfatte krav både til programvaren som lastes ned til den mobile enheten og til overføring av data, samt tjenester og lagring som foregår annet sted enn i den mobile enheten.

Ved bruk av mobil applikasjon er det ofte en interaksjon mellom mobile enheter hos kunde og drosjesjåfør, bl.a. knyttet til bestilling av drosje og betaling. Dette innebærer at det oppstår data om både kunde og sjåfør. I vurderingen av hvordan slik data eventuelt skal overføres og lagres, vil regelverk for personvern sannsynligvis være relevant. Videre må det vurderes om det er behov for å knytte data til sjåfør og/eller kjøretøy og hvordan dette eventuelt må reguleres.

Dersom data fortløpende skal overføres til skattemyndighetene, vil dette sannsynligvis medføre andre krav enn om dataene kun skal overføres til for eksempel drosjesentral. Det må også vurderes om det knytter seg spesielle krav til overføring av data ved pasienttransport. Det er derfor viktig at skattemyndighetene og representanter for pasienttransportordninger bidrar i utviklingen av krav.

Bruk av mobile applikasjoner som alternativer til taksametre utløser vurderinger på områder som ligger utenfor det måletekniske. På bakgrunn av dette er det Justervesenets anbefaling at representanter fra Samferdselsdepartementet, Skatteetaten, NAV, helseforetakenes pasienttransport og Norsk Kommunikasjonsmyndighet, Forbrukerrådet og Konkurransetilsynet samarbeider om å utrede hvilke hensyn som bør ivaretas i regelverket, og i hvilke regelverk det er hensiktsmessig at ulike hensyn reguleres.

## **2. Arbeidsgruppen**

### **2.1. Formål**

Formålet med samarbeidet er å utarbeide forslag til et helhetlig regelverk som stiller krav til informasjonssystemene som skal brukes ved persontransport. Formålet med dagens regelverk for taksametre skal ivaretas så langt dette vurderes som hensiktsmessig. Samtidig må et nytt regelverk støtte opp under målet om at etableringsbarrierene i drosjemarkedet skal reduseres for å styrke konkurransen i drosjemarkedet. Et helhetlig regelverk kan innebære nye forskrifter og endringer i eksisterende forskrifter forvaltet av flere etater.

### **2.2 Arbeidsgruppens oppgaver**

Arbeidsgruppen skal:

- Identifisere hvilke funksjonelle krav som skal stilles til informasjonssystemer som skal benyttes ved persontransport som alternativ til taksameter slik at disse på en tilfredsstillende måte ivaretar formålene som ligger til grunn for reguleringen av persontransportområdet.
- Identifisere og be om innspill fra andre myndigheter og interessenter som kan bidra med kompetanse knyttet til å fastsette de aktuelle funksjonelle kravene og hvilke begrensninger som eventuelt ligger i annet regelverk. Dette kan for eksempel være myndigheter med ansvar for personvern og digital kommunikasjon.
- Identifisere behov for utvikling av nytt regelverk og identifisere behov for eventuelle endringer i eksisterende regelverk som må til for at informasjonssystemer basert på mobile applikasjoner skal kunne brukes for å ivareta de formål som i ivaretas av dagens taksametre på en tilfredsstillende måte. Minst ett av alternativene skal forutsette at alle funksjonelle krav ivaretas gjennom en mobil applikasjon med tilhørende systemer for lagring og overføring av opplysninger. Arbeidsgruppen må se hen til mulige endringer i reguleringen av drosjenæringen og vurdere om det kan medføre behov for endringer.
- Vurdere kostnader og nytteeffekter, inkl. økonomiske og administrative kostnader av foreslåtte endringer i regelverk.

Arbeidsgruppen skal levere:

- Forslag til eventuelt nytt regelverk og regelverksendringer som må gjennomføres for at informasjonssystemer basert på mobile applikasjoner kan brukes som alternativer til taksametre.
- Vurdering inkl. kost/nyttevurderingen som ligger til grunn for forslaget til nytt regelverk.

### **3. Sammensetning av arbeidsgruppen**

Eli Mogstad Ranger, JV (leder)

Nils Magnar Thomassen, (JV)

Siri Steinnes (SD – Kollektiv- og yrkestransportseksjonen)

Knut Aksel Wadet (SD – Post- og teleseksjonen, ansvar for Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet)

Harald Blair Berg (Skattedirektoratet)

Halvor Vågslid Haga (Skattedirektoratet)

Hanne Beth Takvam-Borge (Forbrukerrådet)

Sigurd Aanesen (Pasientreiser HF)

Kristoffer Plocinski (Pasientreiser HF)

Kjell Sunnevåg (Konkurransetilsynet)

### **4. Tidsramme**

Arbeidsgruppen skal levere sin utredning inkludert forslag til nytt regelverk og regelverksendringer innen utgangen av 2018.