



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

	Team Løyver
Vår dato:	20.12.2021
Deres dato:	24.09.2021
Vår referanse:	21/32761-2
Deres referanse:	
Vår saksbehandler:	Marit Bratland Skulstad

Svar på høring - forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje

Vi har mottatt høringsbrev fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet datert 24. september 2021. Departementene har i fellesskap sendt på høring forslag til ny forskrift om kontrollutrustning i drosje. Høringsnotatet inneholder også forslag til endringer i yrkestransportloven, yrkestransportforskriften, skatteforvaltningsforskriften, bokføringsforskriften, prisopplysningsforskriften og forskrift om måleenheter og måling. Høringen besvares administrativt innen fristen, med forbehold om eventuell politisk behandling og ettersending av vedtak.

Høringen er en oppfølging av tidligere høring datert 10. juli 2020 om endringer i en rekke forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje. Fylkeskommunen ga den gang et administrativt høringssvar datert 17. september 2020.

Fylkeskommunen uttalte ved høringen i 2020, at fylkeskommunen er positiv til ny teknologi. Alternativet til taksameter må ivareta de samme kravene til rapportering av data som taksameteret gjør, dersom taksameterkravet fjernes. Det ble påpekt at en fastmontert enhet med en registrator/sender ville kunne gi en bedre trygghet for passasjer og sjåfør, og en fastmontert enhet i drosjen sammen med en mobiltelefon kan oppfylle identifiseringskravene som GDPR setter. Det ble understreket at ingen kundegrupper skal miste drosjetilbudet, selv om de ikke bruker digitale løsninger. En kontrollutrustning må derfor kunne benyttes både ved turer bestilt via telefon eller annen plattform, praie-turer og turer fra holdeplass. Kontrollutrustningen skal kunne lese elektroniske kort, eksempelvis TT-kort, skolereisekort etc.

Ny høring inneholder forslag til regelverk som skal legge til rette for nye tekniske løsninger som alternativ til taksameter i drosje. Kravene til kontrollutrustning i drosje skal være funksjonelle og teknologinøytrale, uavhengig av om det velges taksameter eller alternativ og supplement til taksameter i drosje. Regelverket legger også tilrette for tilsyn og kontroll med kontrollutrustninger, og sanksjoner ved brudd på reglene.

Målet med forslaget til regelverk er å opprettholde en seriøs drosjenæring som ivaretar sikkerhet for passasjer og sjåfør, beregner riktig pris på drosjetransport/-turer, samt rapporterer riktig skattegrunnlag til skattemyndighetene.

Alle drosjeløyvehavere skal bruke kontrollutrustning. Det åpnes for mindre kostnadskrevenne kontrollutrustninger, og løsninger som er fleksible, med hensyn til tilbud og etterspørsel.

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Forslaget åpner for to parallelle løsninger for kontrollutrustninger;

Den ene løsningen har en fastmontert enhet i kjøretøyet, for eksempel et taksameter, som tilsvarer systemene i dagens drosjer.

Den andre løsningen er kontrollutrustning uten fastmontert enhet i kjøretøyet. Den heldigitale kontrollutrustningen forutsetter av kundene har en motsvarende applikasjon på sin digitale enhet, for eksempel en smarttelefon.

Drosjer med heldigital løsning, kan kun ta drosjeturer som er forhåndsbestilt via app og som betales via app. Dette innebærer at aktører som benytter heldigital kontrollutrusting ikke kan tilby turer i praie markedet, holde plass markedet eller etter telefonbestilling. Kunder og kundegrupper som ikke har/kan bruke smarttelefon, vil utelukkes fra drosjer med heldigital kontrollutrustning. Det vil bidra til å skape et delt marked.

Fylkeskommunen påpeker, som tidligere, at det er viktig at alle har et drosjetilbud, hvor ingen ekskluderes, og hvor det er mulig for kundene å betale for drosjetransporten med kontanter, bankkort eller via mobiltelefon.

Ny forskrift om kontrollutrustning i drosje setter krav til løyvehaver, systemleverandør og driftsansvarlig. For at sjåfør skal få logget seg på, må kontrollutrustning sjekkes mot kjøretøyregister og løyverregister. Automatisk hendelseslogg blir da aktivert og kan kontrolleres av kontrollmyndigheten.

Justervesenet er tilsynsmyndighet for kontrollutrustningen, og utfører kontroll og tilsyn, som er lik uavhengig av type installasjon. Årlig avgift for tilsyn av kontrollutrustning, er foreslått til 1,3 promille av omsetningen, uavhengig av hvilken kontrollutrustning løyvehaveren benytter.

Det må være et krav om at alternativet som velges, må tilsvare sikkerhets- og funksjonsnivået som ligger i dagens taksametre, som innlogging av sjåfør, bestillings- og praie muligheter for kunder, prisopplysning før og under tur, informasjon under turen over løyvenummer og sjåførens navn eller identifikasjon, utstedelse av kvittering m.m. Kravet til logg av posisjonsdata for drosjen i 60 dager må ivaretas på en tilfredsstillende måte. Det må sikres at oversendelse av tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene ivaretas.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet ber i høringsbrev og høringsnotat om synspunkter på følgende punkter ([i blått](#)); synspunkter/kommentarer følger etter hvert punkt:

- [Konsekvenser av at markedsadgangen for de aktørene som benytter heldigitale løsninger begrenses til turer som er forhåndsbestilt gjennom motsvarende applikasjon hos kunden](#)



I forslaget stilles det krav om at alle løyvehavere for drosje skal ha kontrollutrustning. Løyvehaverne vil i henhold til forslaget kunne velge mellom kontrollutrustning med fastmontert enhet og heldigital løsning, som er uten fastmontert enhet.

For løyvehavere som velger en kontrollutrustning uten fastmontert enhet (heldigital løsning) settes det begrensninger ved at disse kun kan tilby tjenester som er forhåndsbestilt og som blir betalt ved bruk av motsvarende applikasjon på kundens enhet. De kan derved ikke kan tilby turer i praiemarkedet, holdeplassmarkedet og telefonbestilte drosjeturer.

Drosjer uten fastmontert enhet i kontrollutrustningen får kun adgang til deler av markedet, fordi kunden må bestille og betale drosjeturen via en app. Løyvehavere som ønsker å være heldigitale, har gjort et valg i forhold til hvilke kundegrupper de vil betjene.

Departementet forventer at forslaget kan bidra til et mer differensiert drosjetilbud, herunder mer differensierte priser for drosjetjenester.

På sikt vil forslaget kunne føre til et to-delt drosjemarked, der drosjer med fysisk fastmontert enhet som kan ta bestilling på telefon og praieturer, kan bli noe dyrere enn drosjeturer som bestilles og betales gjennom en heldigital løsning.

Departementet utelukker ikke at prisene i noen segmenter av markedet vil øke som følge av et delt marked.

Det er grunn til å tro at kunder som benytter drosjer med fastmontert enhet, kan få merke en prisøkning.

Forslaget kan også medføre dyrere drosjetransport for kunder som får drosjeturene betalt av det offentlige. Det gjelder blant annet TT-transport, skoleskyss og pasienttransport, og annen transport for sårbare grupper, eldre og syke.

- **Hvilke virkninger vil forslaget få for ikke-digitale brukere**

Kunder som ikke bruker smarttelefon, kan ikke benytte drosjer med kontrollutrustning som krever at kunden bruker en app ved bestilling og betaling av drosjen. Kunder kan oppleve å bli ekskludert, da de ikke lenger kan bruke drosjetransport på kjent måte.

Det vil bli et drosjetilbud for kunder med smarttelefon og et tilbud for kunder uten smarttelefon.

Ikke-digitale brukere kan få et snevrere drosjetilbud, med dyrere drosjepriser. Det kan oppleves som helt eller delvis bortfall av drosjetilbud. I noen geografiske områder kan resultatet være at det kun finnes drosje med heldigital løsning. En beregning på hvor stor andel av Norges befolkning som er ikke-digitale, anslås av Oslo Economics til at mer enn



11 % (600 000 personer) i befolkningen er ikke-digitale, jf. rapport «Alternativ kontrollutrusting og konsekvenser for ikke-digitale kunder» utarbeidet av Oslo Economics for Samferdselsdepartementet.

Alternativ kontrollutrustning med krav om motsvarende app og uten krav til andre bestillingsformer, kan medføre et bortfall eller vesentlig svekkelse av drosjetilbudet til ikke-digitale kundegrupper – «en del eldre, barn og andre sårbare grupper» - eksempelvis TT-transport.

Ved å kreve at drosjene skal ha fastmontert enhet, og at de i tillegg kan velge å ha heldigital løsning, vil man inkludere alle kundegrupper.

- [Merknader til at kravet om at drosjeturen må betales gjennom appen når løyvehaver bruker heldigital kontrollutrustning](#)

Dette kravet utelukker kunder som ikke har eller ønsker å bruke smarttelefon og apper til kjøp av drosjetjenester.

Vi mener at drosjekundene ikke kan tvinges til å bestille og betale drosjeturer via smarttelefon på en app.

- [Vurdere særskilt hvordan sikkerhet for passasjer blir ivaretatt ved bruk av kontrollutrustning med og uten fastmontert enhet.](#)

Kontrollutrustningene som drosjene skal benytte skal ha godkjent og gyldig produkterklæring.

Det stilles krav om at alle drosjeturer skal loggføres. Loggføring av posisjonsdata for drosjeturer skal skje i kontrollutrustningen, og informasjonen skal oppbevares i 60 dager. Kontrollutrustning med og uten fastmontert enhet må gi en generell mulighet for kontroll og oppfølging av uønskede hendelser i ettertid.

- [Særlig vurdering av om det bør være forskjellige krav til merkingen av drosje knyttet til fastmontert eller digital enhet i drosjen](#)

Vi ber om at det stilles følgende krav til merking av drosjer:

Alle lovlige drosjer bør ha taklampe.

Alle lovlige drosjer bør ha farget registreringsskilt, slik at det fremgår tydelig om drosjen har drosjeløyve. Statens vegvesen har godkjent at det kan innføres fargekodning av



registreringsskilt på drosjer. Drosje som har farget registreringsskilt skal registreres som drosje i kjøretøyregisteret.

Merking av drosjer på sidedører, knyttet til om drosjen har fastmontert enhet eller er heldigital som del av kontrollutrustningen, vil sannsynligvis ikke ha betydning for de fleste kunder. Kunder vil ikke være opptatt av en slik merking på drosjen.

Vi tror at det viktigste for kunden er å få tak i en drosje, den første og beste tilgjengelige drosjen.

- [Vurdering av hvordan nye løsninger påvirker den generelle muligheten for kontroll av opplysninger sammenlignet med en kontrollutrustning som omfatter et taksameter.](#)

Dagens muligheter for kontroll av opplysninger som kan hentes fra taksameter og kommunikasjonssystemet rundt taksameterløsningen, bør også være tilgjengelig i nye kontrollutrustningsløsninger. Alle løyvehavere må forplikte seg til å fremskaffe opplysninger og informasjon som kontrollmyndigheter etterspør.

- [Spesielt vurdere hvordan dette påvirker muligheten til å følge opp uønskede hendelser i ettertid.](#)

Drosjeturer må loggføres, uavhengig av type kontrollutrustning.

- [Tilbakemelding på om det bør være et eksplisitt krav at løyvehavere med fastmontert enhet som del av kontrollutrustningen må tilby kontant- og kortbetaling.](#)

Dersom drosjetilbudet skal være åpent for alle, bør det være et eksplisitt krav at løyvehavere med fastmontert enhet som del av kontrollutrustningen må tilby kontant- og kortbetaling.

- [Tilbakemeldinger om vi ser særlige utfordringer for oppfølging fra skattemyndighetenes og politiets side.](#)

Løyvehaver er ansvarlig for riktig beskatning og rapportering til skattemyndighetene. I dette inngår blant annet innrapportering av opplysninger knyttet til skattemeldingen for sjåfører og ansatte.

Driftsansvarlig for løyvehaverens kontrollutrustning har spesielt ansvar for tredjepartsrapportering til skattemyndighetene.



Departementene opplyser i høringsnotatet at aktører i de nye applikasjonsbaserte formidlingstjenestene i liten grad har rapportert inntjening.

Det er derfor viktig å sikre gode kontroll- og tilsynsmuligheter, samt få sikker tilgang til nøkkeltall for drosjenæringen.

Skatteetaten kan få økte utgifter ifm skatterapportering fra drosjenæringen på bakgrunn av dereguleringen av drosjenæringen gjeldende fra 01.11.2020, da krav om sentraltilknytning opphørte. Hvor mange nye aktører som vil etablere drosjevirkksomhet, og hva slags modenhetsnivå disse har i forhold til skatterapportering er uvisst.

Risikoen for unndratt omsetning har økt etter dereguleringen, fordi Skatteetaten ikke lenger får helhetlig og dekkende tredjepartsrapportering. Manglende tredjepartsrapportering kan medføre behov for økt bokettersyn.

- Økonomiske og administrative konsekvenser

«Departementene mener det mest nærliggende verktøyet for å sikre tilbudet til kunder som ikke kan eller vil bruke smarttelefon for å bestille drosje, er at fylkeskommunene inngår avtaler med aktører i drosjemarkedet med krav om tilbud til ikke-digitale kunder, når dette er nødvendig.

Kompensasjon for kravene kan gis i form av økonomisk kompensasjon eller tildeling av eneretter, jf yrkestransportloven § 9a.»

Forslaget fra departementene innebærer nye oppgaver for fylkeskommunens løyvemyndighetsutøvelse.

Etter fylkeskommunens syn er det ikke et fylkeskommunalt ansvar å inngå avtaler med løyvehavere og drosjesentraler og kreve drosjetilbud til ikke-digitale kunder. Det ligger i forslaget at fylkeskommunen i tillegg skal betale kompensasjon til aktørene for dette tilbudet.

Fylkeskommunen mener det er høyst urimelig at fylkeskommunen pålegges plikt til å inngå slike spesial-avtaler, og påføres kostnader for å kompensere drosjene for å få et helhetlig drosjetilbud til å fungere.

Fylkeskommunene påføres også utviklings- og driftskostnader for tilgjengeliggjøring av løyvereregisteret for oppkobling til ulike typer kontrollutrustning. Løyvereregisteret må tilrettelegges for at kontrollutrustning kan knyttes opp til registeret, slik at innlogging kun er mulig med gyldig løyveidentifikasjon.

Disse kostnadene er anslått til mellom 15 000 og 100 000 kroner, og utviklingskostnadene er størst for heldigitale løsninger.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Som nevnt tidligere, ser vi for oss at drosjetransport for kunder som får drosjeturne betalt av det offentlige blir dyrere, dersom drosjemarkedet blir to-delt som beskrevet tidligere. Det er ingen ønskelig utvikling, når det gjelder nødvendig drosjetransport for sårbare grupper, eldre og syke, samt transport av elever til og fra skole.

Med hilsen

Wenche Beate Rangnes Fougner
teamleder
Samferdsel, miljø og mobilitet

Marit Bratland Skulstad
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET, Postboks 8010 DEP
, 0030 OSLO