



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 17 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportlova
og skatteforvaltningsloven
(tilsyn med kontrollutrustninger
og tredjepartsrapportering til
skattemyndighetene i drosjenæringen)

Innhold

1	Hovedinnhold i proposisjonen	5	4.4.3	Departementets vurdering	17
			4.5	Tidspunkt for iverksettelse	20
			4.5.1	Forslaget i høringsnotatet	20
2	Bakgrunn for forslaget og høring	7	4.5.2	Høringsinstansenes merknader ...	20
2.1	Utviklingen på området	7	4.5.3	Departementets vurdering	21
2.2	Dagens situasjon	8	4.6	Andre merknader	21
2.3	Hensyn som skal ivaretas av kontrollutrustninger	9	4.6.1	Øvrige merknader og innspill fra høringsinstansene	21
2.4	Høring	10	4.6.2	Departementets vurdering av høringsinnspillene	22
3	Gjeldende rett	12	5	Økonomiske og administrative konsekvenser	23
3.1	Yrkestransportregelverket	12	5.1	Innledning	23
3.2	Forskrift om krav til taksametre ...	12	5.2	Hjemmel for å utpeke tilsyn og fastsette gebyr for tilsyn	23
3.3	Skatteforvaltningsregelverket	13	5.3	Hjemmel for tredjepartsrapportering til Skatteetaten	23
4	Nærmere om lovforslagene	14	5.3.1	Opplysningspliktige	23
4.1	Innledning	14	5.3.2	Løyvehavere	24
4.2	Hjemmel i yrkestransportloven for å utpeke myndighet for å føre tilsyn med kontrollutrustning	14	5.3.3	Skatteetaten	24
4.2.1	Forslaget i høringsnotatet	14	6	Personvernkonsekvenser	25
4.2.2	Høringsinstansenes merknader ...	14	7	Merknader til de enkelte paragrafene i lovforslaget	26
4.2.3	Departementets vurdering	15			
4.3	Hjemmel i yrkestransportloven for å fastsette gebyr for tilsyn	15			
4.3.1	Forslaget i høringsnotatet	15			
4.3.2	Høringsinstansenes merknader ...	16			
4.3.3	Departementets vurdering	16			
4.4	Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven	16			
4.4.1	Forslaget i høringsnotatet	16			
4.4.2	Høringsinstansenes merknader ...	17			
				Forslag til lov om endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)	27



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 17 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 23. oktober 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Hovedinnhold i proposisjonen

Samferdselsdepartementet fremmer her forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og lov 27. mai 2016. nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven). Forslagene skal legge til rette for tilsyn med kontrollutrustninger som blir tatt i bruk som alternativ til taksameter, og skal bidra til å ivareta tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen.

Stortinget vedtok 4. juni 2019 omfattende endringer i drosjereguleringen, jf. lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) 21. juni 2019 nr. 67 og Prop. 70 L (2018–2019) Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøving for drosje mv.). Endringene skal legge til rette for bedre drosjetjenester i hele landet, bl.a. gjennom

å bidra til at aktørene i større grad enn i dag kan tilpasse tilbudet til etterspørselen. For å gi større fleksibilitet, med lavere etableringskostnader og bedre muligheter for å ta i bruk ny teknologi, åpner lovendringene for at løyvehavere kan ta i bruk andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at Samferdselsdepartementet kan gi nærmere forskrifter om kontrollutrustninger. Endringene skulle tre i kraft 1. juli 2020, men er på grunn av utbruddet av covid-19 utsatt til 1. november 2020, jf. lovvedtak 113 (2019–2020) og Prop. 106 L (2019–2020). Det har vist seg å være behov for ytterligere lovhjæmmel for å sikre tilsyn med nye kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene. Samferdselsdepartementet fremmer derfor forslag om følgende lovendringer:

Endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)

Forslag til endringer i yrkestransportloven:

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

Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven:

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

Formålet med endringene i yrkestransportloven er å legge til rette for at det blir ført tilsyn også med andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at tilsynet finansieres av aktørene i markedet. Formålet med endringene i skatteforvaltningsloven er å legge til rette for tredjepartsrapportering til Skatteetaten også for løyvehavere som ikke bruker taksameter og er tilknyttet drosjesentral. Samlet skal endringene motvirke uregelmessigheter i drosjenæringen, og sørge for tilstrekkelig kontroll med de nye ordningene.

2 Bakgrunn for forslaget og høring

2.1 Utviklingen på området

Stortinget har vedtatt omfattende endringer i drosjereguleringen. Lovendringene er fulgt opp med forskriftsendringer som ble fastsatt 6. desember 2019, jf. forskrift om endring i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) av 6. desember 2019 nr. 1646. Ikrafttreddelsen av lov- og forskriftsendringene er utsatt fra 1. juli 2020 til 1. november 2020 som følge av covid-19-pandemien, jf. lovvedtak 113 (2019–2020) og Prop. 106 L (2019–2020) om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv. – utsatt iverksettelse).

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

De vedtatte lovendringene åpner også for at løyvehavere kan benytte andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at departementet kan gi nærmere forskrifter om kontrollutrustninger, jf. yrkestransportloven § 9 (4) som endret med virkning fra 1. november 2020. Etter at regelendringene trer i kraft 1. november vil det inntil videre være krav om at alle drosjer er utstyrt med taksameter. Det er lagt opp til at dette kravet gjelder inntil nærmere regler for nye kontrollutrustninger blir fastsatt i forskrift.

Kravene til taksameter begrenser hvilke innretninger som kan benyttes for å sikre riktig beregning av pris og registrering av omsetning. Anskaffelse og bruk av et taksameter utgjør en kostnad for den som skal drive drosjevirkosomhet, og vil kunne være et etableringshinder for å drive drosjevirkosomhet.

Den teknologiske utviklingen har bidratt til enklere tilgang til informasjon om drosjetilbudet og nye måter å formidle drosjetjenester på. Slik

teknologi forventes å kunne bidra til lavere etableringskostnader dersom den kan brukes som alternativ til taksameter. Ny teknologi kan legge til rette for nye forretningsmodeller, som kan tilby drosjetjenester på nye og mer kostnadseffektive måter. Bruk av ny teknologi kan generelt bidra til et bedre drosjetilbud. Videre forventer kundene at ny teknologi tas i bruk.

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

Våren 2018 opprettet Nærings- og fiskeridepartementet, i samråd med Samferdselsdepartementet, en tverretattlig arbeidsgruppe for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter (arbeidsgruppen). Arbeidsgruppen skulle utarbeide forslag til et helhetlig regelverk som stiller krav til informasjonssystemene som skal brukes ved persontransport slik at disse ivaretar formålene som ligger til grunn for reguleringen på persontransportområdet på en tilfredsstillende måte. Arbeidsgruppen leverte sin rapport til Nærings- og fiskeridepartementet 28. februar 2019.¹

Arbeidsgruppen foreslo at det blir stilt teknologinøytrale funksjonskrav til de kontrollutrustningene som skal være alternativ til taksameter. Som del av forslaget vurderte arbeidsgruppen om det også er behov for funksjoner for innlogging av

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

posisjonsdata som følge av kravet til loggføring i yrkestransportloven.

Samferdselsdepartementet sendte 10. juli 2020, i samråd med Finansdepartementet, og etter innspill fra Nærings- og fiskeridepartementet, på høring forslag til forskriftsendringer som skal legge til rette for at aktører i markedet kan ta i bruk andre kontrollutrustninger enn taksameter. Høringsfristen for forslaget var 2. oktober 2020.

Arbeidsgruppen har imidlertid også identifisert behov for justeringer i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven for å sikre tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene. Dette er bakgrunnen for forslaget til lovendringer i denne proposisjonen. I arbeidsgruppens rapport og i høringen til forskriftsendringer er det lagt opp til at tilsyn med nye kontrollutrustninger vil bli rettet mot systemleverandørene, ikke mot løyvehaverne. Mens tilsyn med taksametre finansieres ved årsavgift fra brukerne, er det i rapporten og høringen lagt opp til at nye kontrollutrustninger skal finansieres av gebyr fra systemleverandørene.

Forslagene til endringene i yrkestransportloven skal legge til rette for at det blir ført tilsyn også med andre kontrollutrustninger enn taksameter, og at tilsynet finansieres av aktørene i markedet.

Forslagene til endringer i skatteforvaltningsloven skal legge til rette for tredjepartsrapportering til Skatteetaten også for løyvehavere som ikke bruker taksameter eller er tilknyttet drosjesentral. Etter forslaget skal formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustningen innrapportere relevante opplysninger til skattemyndighetene, på samme måte som drosjesentralene gjør for tilknyttede løyvehavere. Forslaget bygger på løsningene i rapporten fra arbeidsgruppen for regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter. Forskriftsregler om det nærmere innholdet i opplysningsplikten for de driftsansvarlige, blant annet hvilke opplysninger som skal gis og fristen for rapportering, er omfattet av høringen av 10. juli. Det er foreløpig lagt til grunn at forskriftsreglene i stor grad vil være sammenfallende med de gjeldende reglene for drosjesentralers rapportering til Skatteetaten, jf. skatteforvaltningsforskriften § 7-5 E. Samtidig foreslår departementet å endre dagens angivelse av «drosjesentral» som opplysningspliktig til «formidler av drosjetjenester». Endringen er ment å fange opp at det ikke lenger vil være plikt til å være tilsluttet en drosjesentral og at organisering av drosjetransport kan innrettes på andre måter enn dagens sentraler.

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

2.2 Dagens situasjon

I dag må de fleste drosjer ha taksameter. Taksameter bidrar til riktig beregning av pris og riktig innrapportering av omsetning til skattemyndighetene. Det er frem til 1. november 2020 ingen krav til bruk av GNSS-utstyr. Imidlertid benytter de aller fleste drosjesentraler denne type utstyr for sporing av drosjer ifm. med oppdrags- og flåtestyring. Dette er utstyr som ofte er koblet sammen med taksameteret eller delvis integrert med taksametersystemet. I praksis er det derfor ofte mulig å spore drosjer i ettertid med tanke på å etterprøve uønskede hendelser i drosjen eller for å ettergå forbrukerklager.

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

Drosjebransjen er i dag organisert slik at de fleste løyvehavere har plikt til å være tilknyttet en drosjesentral. Drosjesentralene har plikt til å rapportere inn angitte nøkkelopplysninger til skattemyndighetene, og har plikt til å registrere og oppbevare sentrale opplysninger om det enkelte drosjeskiftet. Drosjesentraler skal årlig rapportere akkumulerte opplysninger fra skiftappen for løyvehavere som er tilsluttet sentralen, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. Opplysningene fra skiftappen gjelder blant annet omsetning og kjørte og besatte kilometer. Drosjesentralenes adgang til å hente ut nødvendige opplysninger fra løyvehavernes taksametre fastsettes gjennom privatrettslige avtaler mellom drosjesentral og løyvehaver. De vedtatte endringene i yrkestransportregelverket medfører at sentraltilknytningsplikten oppheves fra 1. november 2020.

Det finnes omtrent 8 500² taksametre i bruk i drosjevirkosomhet i Norge i dag. Når de særskilte drosjekategoriene oppheves og kravet til taksameter gjelder alle drosjer vil ytterligere 600 av dagens selskapsvognløyver i utgangspunktet måtte skaffe seg taksameter. Det er grunn til å tro at antall løyvehavere øker etter regelendringene. I beregning av kostnader med dagens ordning legger SD til grunn ca. 9 000 enheter.

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

Kostnaden for leasing av taksameter er etter Justervesenets anslag gjennomsnittlig kr 33 000 per år. Anslaget kan variere avhengig av hvilke kostnader man inkluderer i beregningen. I tillegg kommer kostnader til Justervesenet for tilsyn med taksametre, som innebærer en årlig avgift for løyvehavere på 2 350 kroner og eventuelle avviksgebyr dersom det avdekkes feil under tilsyn. Den årlige avgiften endres årlig ifm. konsumprisindeksreguleringen. Videre innebærer Justervesenets tilsyn en kostnad forbundet med tapt arbeidstid for den sjåføren som møter til tilsyn.

Stadig flere tilbydere av drosjetjenester benytter imidlertid applikasjonsbaserte formidlings-tjenester i tillegg til taksameter. Det finnes flere kjente applikasjoner i omloop som har funksjoner for beregning av pris basert på tid og strekning. Disse brukes bl.a. til å beregne forhåndspris basert på strekning funnet ved bruk av kartapplikasjoner, slik at kunden og sjåføren avtaler pris før turen starter. På grunn av bokføringsregelverkets krav om at drosjer skal bruke taksameter, er slik bruk av applikasjoner i drosjenæringen i hovedsak brukt til selve formidlingen av drosjetjenester og forhåndsregning av pris.

I lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) av 21. juni 2019 nr. 67, er det åpnet for alternativ til taksameter. Det ble samtidig innført et krav i yrkestransportloven om loggføring av drosjeturer med GNSS-teknologi som erstatning for drosjesentralenes rolle med å holde oversikt over kjørte turer. Formålet med dette er å øke sikkerheten og kunne oppklare uønskede hendelser både av hensyn til passasjer og sjåfør. I tillegg kan kunnskapen om at reisen blir sporet virke forebyggende for passasjerens og sjåførens sikkerhet, samt gi passasjerene og sjåførene trygghet under reisen. GNSS-sporing muliggjør henting av data om hvor drosjen har kjørt. I tillegg til sikker-

hetsaspektet, kan opplysningene være relevante dersom en kunde ønsker å klage på en gjennomført drosjetur, for eksempel på at sjåføren har kjørt en lengre rute enn nødvendig. Loggføring av drosjens posisjon ivaretas i dag langt på vei gjennom bruk av tilleggsutstyr til taksametre.

Taksameterforskriften, med krav til taksameter, som gjorde det vanskelig å manipulere dataene i taksameteret, ble innført med virkning fra 1. januar 2010. Drosjesentralenes tredjepartsrapportering av opplysninger til skattemyndighetene ble første gang gjennomført i 2014 for inntektsåret 2013. Det ble foretatt en analyse av om løyvehaverne endret rapportert omsetning. I gjennomsnitt hadde løyvehaverne en økning i innrapportert omsetning på 13 pst. fra 2012 til 2013. Dette er langt høyere enn både konsumprisindeksen og kostnadsutviklingen i bransjen. I tillegg til kontroller fra skattemyndighetenes side, har drosjesentralenes rapportering bidratt til at løyvehaverne i større grad oppgir økt omsetning i skattemeldingen.

Innføring av sikkerhetskrav for taksameter og tredjepartsrapportering for drosjesentraler har bidratt til en mer seriøs drosjenæring og mindre svart kjøring.

2.3 Hensyn som skal ivaretas av kontrollutrustninger

De overordnede hensynene bak kravet til taksameter i drosjer er å sikre en seriøs drosjenæring og at forbrukerne betaler riktig pris for drosjetjenester. Videre skal taksameteret bidra til å sikre kundenes rettigheter og behov for tilstrekkelig informasjon om pris og trygghet for at prisen er beregnet riktig, samt å bidra til trygghet for passasjer og sjåfør ved å gi mulighet til å ettergå hvor drosjen har kjørt.

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

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

² Basert på Justervesenets registre

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

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

2.4 Høring

Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet sendte forslagene til lovendringer på felles høring 12. juni 2020. Frist for å komme med merknader var 21. august 2020. Høringsnotatet ble lagt ut på Samferdselsdepartementet sine hjemmesider på internett, samt sendt til følgende instanser:

Statsministerens kontor
Arbeids- og sosialdepartementet
Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet

Datatilsynet
Forbrukerrådet
Forbrukertilsynet
Konkurransetilsynet
Miljødirektoratet
Nasjonale kommunikasjonsmyndighet
NOKUT – Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen
Politidirektoratet

Regelrådet
Regjeringsadvokaten
Skattedirektoratet
Statens vegvesen
Statistisk Sentralbyrå
Tolldirektoratet

Agder fylkeskommune
Innlandet fylkeskommune
Møre- og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oslo kommune – Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Rogaland fylkeskommune
Troms- og Finnmark fylkeskommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold- og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune

Helse Midt RHF
Helse Nord RHF
Helse Sør-Øst RHF
Helse Vest RHF

Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Fagforbundet
Finans Norge
Hovedorganisasjonen Virke
IKT Norge
ITS Norge
Kollektivtrafikkforeningen
Kompetanseteam Vest AS
KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
Landsorganisasjonen i Norge
Norges Blindforbund
Norges Handikapforbund
Norges Ingeniør- og Teknologiorganisasjon – NITO
Norges kemner- og kommuneøkonomers forbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Taxiforbund
Norsk Turbileierforbund
Norsk Kunnskaps-Institutt AS
Norsk Øko-Forum
Næringslivets Hovedorganisasjon
Pensjonistforbundet
Rekneskap Norge
Revisorforeningen
Skattebetalerforeningen
SMB Norge
Norges utdanningsforbund
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Yrkestrafikkforbundet
Økokrim
Økonomiforbundet

Samferdselsdepartementet har mottatt 25 høringsuttalelser. Forsvarsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Utenriksdepartementet, Politidirektoratet, Skattedirektoratet, Statistisk sentralbyrå og Økonomiforbundet

hadde ikke merknader til forslaget. Følgende høringsinstanser har kommet med merknader i saken: Konkurransetilsynet, Innlandet fylkeskommune, Møre- og Romsdal fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Vestfold- og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune, Bytaxi, Halda AB, Landsorganisasjonen i Norge, NHO Transport, Norges Taxiforbund, Norsk Øko-Forum, Oslo Taxi AS og Uber. Høringsuttalelsene er oppsummert i forbindelse med de aktuelle forslagene under pkt. 4.

3 Gjeldende rett

3.1 Yrkestransportregelverket

Den som mot vederlag vil drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personer må ha drosjeløyve, jf. yrkestransportloven §§ 9 første ledd og 4.

Fylkeskommunene er løyvemyndighet for drosjeløyver, jf. yrkestransportloven § 12 andre ledd. Løyvemyndigheten kan frem til 1. november 2020 gi påbud om at det skal opprettes drosjesentral i løyvedistriktet og om drift av drosjesentral, jf. yrkestransportloven § 9 tredje ledd.

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

Etter de vedtatte endringer i yrkestransportloven i 2019, jf. lov om endringer i yrkestransportlova (opphøring av behovsprøvingen for drosje mv.) som trer i kraft 1. november 2020 vil det følge av yrkestransportloven § 9 fjerde ledd at departementet kan gi forskrifter om «korleis ei motorvogn skal vere utstyrt, herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustningar, når ho vert nytta til løyvepliktig transport [...]». Lovhjemmelen for hvordan en motorvogn skal være utstyrt er dermed justert slik at den er tilstrekkelig klar for å fastsette krav til nye kontrollutrustninger basert på eksempelvis digitale løsninger.

Det følger av forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften) § 48 fjerde ledd, slik den gjelder frem til 1. november 2020, at løyvemyndigheten kan bestemme at motorvogn som nyttes i drosjetransport skal være utstyrt med godkjent taksameter, samt kommunikasjonsutstyr eller annet spesialutstyr. Taksameter skal være montert og belyst slik at takstgruppe og beløp kan leses fra passasjerens plass. Utgiftene til anskaffelse, montering og vedlikehold av apparatene dekkes av løyvehaveren.

Kravet om taksameter blir videreført også etter endringene i drosjereguleringen i påvente av det videre arbeidet med å legge til rette for bruk av alternativ til taksameter, jf. ny § 48 i yrkestransportforskriften³. Endringen innebærer at det nå

blir et krav at alle drosjer *skal* være utstyrt med godkjent taksameter. Forskriften vil igjen bli endret når det kommer på plass et rammeverk for alternativ til taksameter.

Det er i lov om endringer i yrkestransportlova (opphøring av behovsprøvingen for drosje mv.) fastsatt krav i § 9 nytt tredje ledd i yrkestransportloven om at løyvehaver skal loggføre alle drosjeturer med en modul med satellittbasert kommunikasjonsystem (GNSS) til løpende registrering og logging av den geografiske posisjonen til drosjen. Opplysningene skal lagres i 60 dager. Kravet om loggføring påligger løyvehaveren, men kan ivaretas av en eventuell formidler eller sentral løyvehaver er tilknyttet, jf. Prop. 70 L (2018–2019).

3.2 Forskrift om krav til taksametre

Forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre (taksameterforskriften), som trådte i kraft 1. januar 2010 med full virkning fra 2012, fastsetter krav til salg, installasjon og bruk av taksametre og gir utfyllende regler om kontroll og godkjenning ved installasjon. Yrkestransportforskriften § 48 fjerde ledd ble samme tid endret slik at dersom løyvemyndighetene bestemmer at motorvogn som nyttes i drosjetransport skal være utstyrt med taksameter, så skal dette taksameteret være godkjent etter taksameterforskriften.

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

De overordnede hensynene bak kravet til taksameter i drosjer er å sikre en seriøs drosjenæring

³ Forskrift 6.12.2019 nr. 1646 om endring i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy som trer i kraft 1. november 2020.

og at forbrukerne betaler riktig pris for drosjetjenester.

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

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

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

3.3 Skatteforvaltningsregelverket

Etter skatteforvaltningsloven kapittel 7 har en rekke tredjeparter plikt til uoppfordret å gi opplys-

ninger om skattepliktige til skattemyndighetene. Opplysningene brukes blant annet til forhåndsutfylling av skattemeldingen og til kontroll av opplysninger som skattepliktige skal gi.

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

4 Nærmere om lovforslagene

4.1 Innledning

I den felles høringen fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet foreslo departementene en hjemmel i yrkestransportloven til å utpeke tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger og til å fastsette gebyr for tilsyn av nye kontrollutrustninger.

Videre foreslo departementene å endre skatteforvaltningsloven for å gi hjemmel for at formidlere av drosjetjenester og driftsansvarlig for nye kontrollutrustninger skal rapportere tredjepartsopplysninger til skattemyndighetene

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

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

4.2 Hjemmel i yrkestransportloven for å utpeke myndighet for å føre tilsyn med kontrollutrustning

4.2.1 Forslaget i høringsnotatet

Etter forslaget i høringsnotatet får departementet hjemmel i § 9 nytt femte ledd i yrkestransportloven for å utpeke et håndhevingsorgan som skal føre tilsyn med at reglene for kontrollutrustning mv. blir fulgt.

Departementene viste i høringsnotatet til at tidligere utredninger og erfaringer fra drosjenæringen har vist at terskelen for juks og manipulering har vært lavere enn for mange andre bransjer. Det er derfor behov for å legge til rette for at det føres tilsyn med at kontrollutrustningene oppfyller gjeldende krav.

Det var departementenes foreløpige vurdering i høringsnotatet at Justervesenet, som har tilsyn med taksametre, og som har relevant erfaring for å føre tilsyn med andre kontrollutrustninger, bør være tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger. Dette følger også av rapporten fra arbeidsgruppen om alternativ til taksameter, og skal sikre at andre kontrollutrustninger enn taksameter oppfyller gjeldende krav.

Justervesenet fører nødvendig tilsyn med at bestemmelsene fastsatt i eller i medhold av lov om målenheter, måling og normaltid etterleves, jf. § 20 i loven. Hjemmelen er ikke dekkende for å føre tilsyn med krav til kontrollutrustninger som ikke er hjemlet i lov om måleenheter, måling og normaltid. Det foreslås derfor at det opprettes en hjemmel for tilsyn i yrkestransportloven § 9 femte ledd.

I forbindelse med opprettelsen av tilsynet av taksametre kom det flere innspill om at tilsynsfunksjonen burde kunne overlates til private verksteder. Det ble den gang konkludert med at det ikke ville være forsvarlig å overlate betydelige tilsynsoppgaver til private verksteder uten en omfattende godkjenningsordning av verksteder.

Forslaget gir departementet hjemmel til å utpeke et håndhevingsorgan som skal føre tilsyn med at kravene til kontrollutrustninger overholdes.

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

4.2.2 Høringsinstansenes merknader

Konkurransetilsynet, Innlandet fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Halda AB, Oslo Taxi, Norges Taxiforbund, Norsk Øko-Forum (NØF) og Uber støtter forslaget om at departementet kan utpeke et håndhevingsorgan som skal føre tilsyn med at reglene for kontrollutrustninger mv. blir fulgt. Ingen av høringsinstansene går imot forslaget.

Selv om det ikke er en del av selve lovforslaget, uttaler *Innlandet fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune, NHO Transport,*

og *Norsk Øko-Forum* at de er positive til at departementet vurderer å utpeke Justervesenet til tilsynsmyndighet.

Oslo Taxi AS mener det er underordnet hvorvidt Justervesenet eller et annet organ blir tilsynsmyndighet, men at det er viktig at det er samme organ som har ansvar for tilsyn med både taksameter og en eventuell alternativ kontrollutrustning.

Norges Taxiforbund mener det bør tilligge departementet å vurdere om Justervesenet fortsatt skal være tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger. Forbundet mener det er svært viktig at tilsynsorganet får ansvar for både taksameter og nye kontrollutrustninger, og at det ligger under offentlig ansvar, for å sikre likebehandling og uavhengighet.

Nordland fylkeskommune understreker viktigheten av god og effektiv kontroll fordi drosjenæringen tradisjonelt er en bransje der terskelen for skatteunndragelser har vært lavere enn for andre bransjer. Fylkeskommunen viser til at opphevingen av antallsbegrensningen for løyver vil åpne for flere løyvehavere, noe som igjen kan gi mer jobb for tilsynsmyndighetene. Nordland fylkeskommune viser til at bruk av flere ulike kontrollutrustninger tyder på at kontrollarbeidet vil bli mer ressurskrevende, og at det derfor er viktig at kontrollmyndighetene blir tilført betydelig ressurser.

Også *NHO Transport* venter en sterk vekst av løyvehavere etter ikrafttredelse av drosjereformen, samt introduksjon av andre tekniske løsninger i markedet. NHO Transport ser det derfor som avgjørende at tilsynsmyndigheten får bevilget tilstrekkelige ressurser og tilføres kompetanse for å avdekke lovbrudd i spesielt de første årene etter ikrafttredelse.

Norsk Øko-Forum (NØF) er tilfreds med at det fortsatt skal være krav om taksameter eller annen kontrollutrustning, og at det skal føres tilsyn med disse. NØF mener det er offentlige tilsynsmyndigheter som har kompetansen, og som derfor bør føre tilsynet, ikke private aktører.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) og *Innlandet fylkeskommune* mener departementet bør ha en plikt, ikke bare en rett til å utpeke en tilsynsmyndighet. Dette vil etter LOs vurdering være et tydelig signal om at man ønsker å ivareta et strengt seriositetskrav til bransjen

4.2.3 Departementets vurdering

Departementet har merket seg at de høringsinstansene som har uttalt seg er positive til at

departementet får hjemmel til å utpeke tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger. Ingen av høringsinstansene går imot forslaget.

Departementet har merket seg innspillene fra Nordland fylkeskommune og NHO Transport, om at det er viktig at tilsynsmyndigheten blir tilført tilstrekkelige ressurser og kompetanse. Videre har departementet merket seg at flere av høringsinstansene er positive til at Justervesenet blir utpekt som tilsynsmyndighet, og at ingen høringsinstanser er imot dette. Disse innspillene vil bli tatt med som bakgrunn for den videre vurderingen ifm. fastsettelse av forskrifter. Departementet bemerker at en økning i antall løyvehavere ikke vil ha direkte innvirkning på omfanget av tilsyn med nye kontrollutrustninger når det er lagt opp til at tilsynet vil bli rettet mot systemleverandørene.

Enkelte høringsinstanser mener departementet bør ha plikt til å utpeke et tilsynsorgan, og at det bør stå «skal» utpeke ikke «kan» utpeke i lovbestemmelsen. Behovet for å utpeke tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger er avhengig av at det kommer på plass et rammeverk for nye kontrollutrustninger i forskrift. Når disse kommer på plass, vil departementet utpeke tilsynsmyndighet. Departementet mener det er mest hensiktsmessig å utforme bestemmelsen som en rett for departementet til å utpeke tilsynsmyndighet.

Departementet kan ikke se at det er kommet merknader i høringsrunden som tilsier endringer i forslaget, og fastholder forslaget om at departementet får hjemmel i § 9 nytt femte ledd i yrkestransportloven til å utpeke en tilsynsmyndighet for å føre tilsyn med nye kontrollutrustninger.

4.3 Hjemmel i yrkestransportloven for å fastsette gebyr for tilsyn

4.3.1 Forslaget i høringsnotatet

Etter forslaget i høringsnotatet får departementet hjemmel i yrkestransportloven § 31 første ledd til å fastsette gebyr for tilsyn med nye kontrollutrustninger.

Forslaget gir departementet hjemmel for å fastsette det faktiske gebyret for å føre tilsynet i forskrift når de øvrige nødvendige forskriftsendringene er klare.

Departementene viste i høringsnotatet til at innføring av krav til kontrollutrustninger og tilsyn medfører behov for finansiering av tilsynet. En gjennomgående hovedregel ved tilsyn fra Justervesenet, og annet tilsyn, er at slike kostnader dekkes av den det føres tilsyn med. Tilsynet av taksa-

metre dekkes i dag av løyvehaverne gjennom en årsavgift, jf. forskrift 20. desember 2007 nr. 1723 om målenheter og måling § 6-2.

Slik det er lagt opp til i høringen om forskrifts- endringen vil tilsyn med kontrollutrustninger foregå som dokumentkontroll rettet mot system- leverandørene, og vil ha mange likhetstrekk med Justervesenets tilsyn med internkontroll. Departementene foreslo derfor at tilsynet finansieres på samme måte som tilsyn med internkontroll, ved gebyr og ikke avgift. Siden krav til kontrollutrustninger er hjemlet i yrkestransportloven, foreslo departementene at hjemmelen for dekning av tilsynskostnader hjemles i yrkestransportloven § 31. Bestemmelsen gir bare mulighet til å innføre gebyr for å finansiere tilsynet, og ikke avgift.

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

4.3.2 Høringsinstansenes merknader

Nordland fylkeskommune og Uber støtter vurderingen om at departementet får myndighet til å fastsette gebyr for tilsyn av kontrollutrustningen. Ingen av høringsinstansene går imot forslaget.

Vestfold og Telemark fylkeskommune og *Nordland fylkeskommune* støtter forslaget om at tilsyn av kontrollutrustninger skal finansieres ved gebyr, og mener at systemansvarlige for de nye kontrollutrustningene må betale gebyret.

NHO Transport mener gebyrets størrelse bør være likt for kontrollutrustning og taksameter. Videre viser NHO Transport til at det fra myndighetenes side skjer en positiv utvikling av risiko- baserte tilsyn. Organisasjonen mener det bør vurderes om gebyret til tilsynsmyndigheten kun bør påfalle de som faktisk kontrolleres, for å gi insentiv til etterlevelse av regelverket.

Oslo Taxi AS viser til at gebyret i dag er løst gjennom en årlig avgift som pålegges alle som har taksameter. Hensett til at det nå utføres risiko- basert tilsyn, mener Oslo Taxi at det kan stilles spørsmål ved rimeligheten av å pålegge alle som har taksameter en slik avgift. Etter Oslo Taxis vurdering burde gebyr eller avgiftsplikten pålegges de objekter som faktisk blir kontrollert. Oslo Taxi mener at dersom etterlevelse av regelverket kan bidra til redusert risiko for tilsyn, og gjennom det redusert risiko for gebyr, vil det være positivt for hele næringen. Oslo Taxi legger til grunn at ressurser for et kontrollorgan til å opparbeide kunnskap om nye kontrollinnretninger ikke reflekteres i gebyret som pålegges aktørene.

Norges Taxiforbund forventer at kontroll- gebyrene er like for taksameter og nye kontroll-

utrustninger slik at man ikke favoriserer den ene løsningen foran den andre. Norges Taxiforbund mener gebyrene bør ligge på et minimumsnivå hvis regjeringen skal oppnå målsetningen om lave kostnader for å unngå etableringsbarrierer.

4.3.3 Departementets vurdering

De høringsinstansene som har tatt stilling til spørsmålet om hjemmel for å fastsette gebyr støtter forslaget om at departementet får hjemmel til å fastsette gebyr for tilsyn av kontrollutrustninger. Ingen av høringsinstansene går imot forslaget.

Departementet har merket seg innspillene om at kontrollgebyr bør være like for taksameter og andre kontrollutrustninger, og at nødvendige ressurser for å opparbeide kompetanse hos tilsyns- myndigheten ikke bør reflekteres i gebyret som pålegges aktørene. Innretningen av tilsynet med nye kontrollutrustninger og fastsettelsen av gebyr for dette vil bli fastsatt i forskrift. Innspillene på disse punktene vil bli vurdert nærmere i forbindelse med fastsettelse av forskrifter. I utgangspunktet ligger det en vesentlig forskjell i hvordan det er lagt opp til at tilsynet skal utføres, som også påvirker kostnaden ved tilsyn, jf. høringen av forskrifts- endringer av 10. juli 2020. Tilsyn for taksameter rettes mot løyvehaverne, som finansierer tilsynet ved avgift. For tilsyn for nye kontrollutrustninger er det lagt opp til at tilsynet rettes mot systemleverandørene, som finansierer dette gjennom gebyr. Gebyret skal være kostnadsriktig, følge de alminnelige reglene for fastsettelse av offentlige gebyrer, og skal dekke kostnadene ved tilsynet.

Departementet fastholder forslaget i høringsnotatet om å gi departementet hjemmel i yrkestransportloven § 31 første ledd til å fastsette gebyr for tilsyn med nye kontrollutrustninger.

4.4 Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven

4.4.1 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet å endre ordlyden i skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd fra «drosjesentral» til «formidler av drosjetjenester». Bakgrunnen for endringen er at det ikke lenger vil være plikt til å være tilsluttet en drosjesentral og at organisering av drosjetransport kan innrettes på andre måter enn dagens sentraler. Av samme grunn ble det også foreslått å endre begrepet «tilsluttet» til «tilknyttet».

Det er også behov for tredjepartsrapportering til skattemyndighetene for løyvehavere som tar i

bruk kontrollutrustning som alternativ til taksameter. I høringsnotatet ble det foreslått at opplysningsplikten i skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd utvides slik at den som er driftsansvarlig for en kontrollutrustning, skal gi skattemyndighetene opplysninger fra skiftklappen for løyvehavere som er tilknyttet kontrollutrustningen.

I høringsnotatet ble det lagt opp til at nærmere regler om opplysningsplikten blir gitt i forskrift med hjemmel i skatteforvaltningsloven § 7-13, jf. § 7-5. Forslag til forskriftsbestemmelser har vært på høring, og det arbeides nå med å følge opp høringen.

4.4.2 Høringsinstansenes merknader

Av høringsinstansene som uttaler seg om forslaget til endringer i skatteforvaltningsloven, gir *Konkurransetilsynet*, *Landsorganisasjonen i Norge (LO)*, *Møre og Romsdal fylkeskommune*, *Norges Taxiforbund*, *Norsk Øko-Forum*, *Oslo Taxi AS* og *Uber* uttrykk for at de stiller seg positive til forslaget. Ingen høringsinstanser går imot forslaget, men flere høringsinstanser har merknader.

NHO Transport uttaler:

«NHO Transport stiller seg bak behovet for en uavhengig tredjepartsrapportering til Skatteetaten. Foreningen påpeker likevel at dette i dag fungerer godt blant annet ettersom rapporteringsplikten påfaller drosjesentraler med norsk forretningsadresse, som kombinert med et myndighetsbestemt tak på løyver gir et oversiktlig marked.»

Norges Taxiforbund uttaler:

«Norges Taxiforbund støtter forslaget. En slik rapporteringsplikt er nødvendig for å sikre like konkurransevilkår mellom eksisterende og nye aktører i bransjen, og det er svært viktig at samtlige i næringen underlegges de samme rapporteringspliktene. Men det er også viktig at det avsettes tilstrekkelig med ressurser til kontrollvirksomhet umiddelbart etter ikrafttredelsen av regelverket, slik at man får analysert rapporteringsmaterialet for å avdekke misligheter fra useriøse aktører. Først ved gjentatte kontroller av data vil man oppnå like konkurransevilkår for aktørene i næringen.»

Også *Nordland fylkeskommune* viser til at gode kontrollmekanismer er viktig. *NHO Transport*

understreker at det må settes av tilstrekkelige ressurser til oppfølging av skattemessige forhold i en innledende fase etter ikrafttredelse, samtidig som sanksjonsregimet må virke avskrekkende.

Norsk Øko-Forum uttaler:

«Om disse lov- og forskriftsendringene vil være nok til å demme opp for konsekvensene av liberaliseringen med den forventede økningen av antall løyver, er vi derimot usikre på. Gode regler er vel og bra, men hvis håndhevelsen av reglene blir mer krevende pga av et økt antall aktører som mangler kompetanse og erfaring med bransjens drift og økonomi og med de knappe ressursene hos kontrollmyndighetene bl.a. i skatteetaten, er vi fortsatt meget bekymret. Covid-19-pandemien har også gjort det betydelig mer krevende å foreta utekontroller/stedlige kontroller for bl.a. skatteetaten.»

Oslo Taxi AS uttaler:

«Oslo Taxi støtter forslaget om at også driftsansvarlig for kontrollutrustning skal gi opplysninger til tredjepart, som Skatteetaten. En slik rapporteringsplikt er viktig for å legge til rette for like konkurransevilkår mellom nye og eksisterende aktører i drosjenæringen. I den forbindelse er Oslo Taxi svært bekymret for at det vil kunne bli fastsatt regler som ikke i tilstrekkelig grad ivaretar at all omsetning blir registrert i taksameter eller lignende, samt at det vil bli krevende å kontrollere dette i ettertid. Vi vil komme tilbake til dette i vårt høringssvar til forslagene til alternativ til taksameter.»

Uber uttaler at de stiller seg positive til kravene som sørger for korrekt skattemelding med dokumenterte og fullstendige opplysninger, som sikrer at riktig skatt betales til rett tid og forhindrer skatteunndragelse i drosjenæringene.

De konkrete høringsmerknadene omtales nærmere under departementets vurderinger og forslag nedenfor.

4.4.3 Departementets vurdering

Endringene i reguleringen av drosjebransjen medfører behov for endringer i reglene om tredjepartsrapportering til skattemyndighetene. Den teknologiske utviklingen bidrar til nye måter å formidle drosjetjenester på, og legger til rette for nye forretningsmodeller.

Skattemyndighetenes erfaringer tilsier at etterlevelsen av skattereglene er bedret etter innføring av tredjepartsrapportering fra drosjesentralene. Det er viktig at etterlevelsen opprettholdes når det skjer endringer i drosjebransjen. Etter departementets syn er det fremdeles behov for tredjepartsrapportering til skattemyndighetene på drosjeområdet. Tiltak som økt informasjon og veiledning anses ikke tilstrekkelige for å sikre etterlevelsen. Reglene om tredjepartsrapportering i drosjebransjen bør derfor i størst mulig grad fange opp de ulike måtene å organisere og innrette virksomheten på. Departementet foreslår derfor at formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustning skal gi opplysninger fra skiftappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten eller kontrollutrustningen.

I forarbeidene til endringene i yrkestransportloven, Prop. 70 L (2018–2019) punkt 5.7.3, legges det til grunn at «det etter endringene i reguleringen fortsatt vil finnes drosjesentraler eller lignende enheter som organiserer drosjetransport der publikum vil kunne henvende seg ved en eventuell klage, hittegoods mv.».

Departementet opprettholder forslaget fra høringsnotatet om å videreføre den gjeldende opplysningsplikten for drosjesentraler etter skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. I den grad løyvehavere velger å være tilknyttet en drosjesentral slik de eksisterer i dag, vil det foreligge opplysningsplikt for drosjesentralene.

Nårplikten til å være tilknyttet en drosjesentral oppheves, vil organiseringen av drosjetransporten kunne innrettes på nye måter. For å bidra til like konkurransevilkår er det viktig at tredjepartsrapporteringen til skattemyndighetene på drosjeområdet favner de ulike gruppene. Departementet opprettholder på denne bakgrunn forslaget fra høringsnotatet om å endre ordlyden i skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd fra «drosjesentral» til «formidler av drosjetjenester» og å endre gjeldende begrep «tilsluttet» til «tilknyttet». Dette skal sikre tredjepartsrapportering for løyvehavere som bruker taksameter og er tilknyttet en formidler. En tradisjonell drosjesentral vil være omfattet av begrepet «formidler av drosjetjenester».

Uber etterlyser en definisjon av hva som menes med «formidler av drosjetjenester».

NHO Transport mener det er uklart hvorvidt drosjesentraler som i dag innehar turvognløyver eller andre former for løyver, samt sentraler med tilsluttede løyvehavere med egne løyver vil falle innenfor eller utenfor rapporteringsplikten de innehar i dag, og ber departementet presisere dette. Foreningen mener det bør vurderes en

åpning for at sentraler med omsetning over et visst beløp kan gis anledning til å innrapportere data på egne løyver.

Departementet viser til at det i dag ikke er kjent hvordan løyvehaverne vil organisere drosjevirkosomheten når bransjens rammebetingelser endres. En formidler er en tredjepart som formidler kontakt mellom tilbyderer av drosjetjenester og kunden. Som nevnt i høringsnotatet, vil en formidler av drosjetjenester som ikke er en tradisjonell drosjesentral, kunne ha mange av drosjesentralens oppgaver, som foruten formidling av drosjetjenester, kan være markedsføring, flåtestyring, klagebehandling mv. Det avgjørende vil være om det blir formidlet persontransporttjenester som er løyvepliktige etter yrkestransportloven § 9. Departementet viser til at nærmere regler om hvem som er opplysningspliktige, vil kunne gis i forskrift i medhold av skatteforvaltningsloven § 7-13, jf. § 7-5.

Når det åpnes for at løyvehavere kan bruke alternativ til taksameter, er det viktig å sikre tredjepartsrapportering til skattemyndighetene også for denne gruppen. Departementet opprettholder forslaget fra høringsnotatet om at opplysningsplikten etter skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd utvides til å gjelde den som er driftsansvarlig for en kontrollutrustning.

LO støtter forslaget om endring i skatteforvaltningsloven, men etterlyser en redegjørelse for hvem som defineres som driftsansvarlig og hvilke krav som stilles i form av godkjenning og/eller annen sertifisering.

Departementet viser til høringsnotatet 10. juli 2020 om endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje. Høringsnotatet inneholder forslag til endringer i forskrift om krav til taksametre. Rollen «driftsansvarlig» er i forskriftsforslaget § 2 bokstav f definert som den som er ansvarlig for å drifte kontrollutrustningen. Den driftsansvarlige er dermed ansvarlig for at kontrollutrustningen fungerer, for vedlikehold og for at det gjøres endringer ved behov, jf. forskriftsforslaget § 55. Etter forskriftsforslaget § 53 har den driftsansvarlige opplysningsplikt overfor Justervesenet om forhold av betydning for tilsynet. Den driftsansvarlige kan ikke være løyvehaver, jf. forskriftsforslaget § 47 femte ledd. Forskriftsforslaget § 47 har regler om at kontrollutrustningen skal ha funksjoner for sikker lagring av transaksjonsdata. Den driftsansvarlige har ansvaret for at opplysningene lagres i samsvar med § 47. Etter § 47 tredje ledd skal transaksjonsdata lagres i EØS-området og være tilgjengelig hos driftsansvarlig og løyvehaver på standardisert format.

På forespørsel fra Justervesenet skal den driftsansvarlige etter forslaget legge frem opplysninger som er av betydning for tilsynet, jf. § 53.

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

På denne bakgrunn vil den driftsansvarlige etter departementets syn være godt egnet som rapporteringspliktig tredjepart for løyvehavere som er tilknyttet kontrollutrustningen.

NHO Transport peker på mulige utfordringer knyttet til opplysningspliktige i utlandet. Høringsinstansen uttaler:

«NHO Transport har lang erfaring med utfordringer tilknyttet oppfølging av utenlandske persontransportsselskaper som har begått lovbrudd i Norge. Erfaringene tilsier at det kan oppstå trenering av prosesser som følge av manglende informasjonsutveksling, språkbarrierer, eller uklare juridiske forhold i land Norge ikke har bilaterale avtaler med. Dette vil over tid skape økende ressursbehov hos myndighetene, samt grobunn for ulike konkurransevilkår. Dette vil i verste fall reversere den positive utviklingen i bransjen de siste årene.

Foreningen understreker derfor på det sterkeste at myndigheten må få avsatt tilstrekkelig ressurser til oppfølging av skattemessige forhold i en innledende fase etter ikrafttredelse. Samtidig må sanksjonsregimet virke avskrekkende (via gebyrer og i ytterste fall anmeldelser) ved manglende overholdelse av rapporteringsplikten hos tredjepart.»

Departementet viser til at opplysningsplikten etter skatteforvaltningsloven kapittel 7 ikke er begrenset til norske selskap. Dersom det innføres opplysningsplikt som foreslått i proposisjonen her, vil denne plikten etter departementets syn også påhvile aktører i utlandet når disse formidler drosjetjenester som utføres i Norge. Norske skattemyndigheter kan imidlertid ha vansker med å håndheve en opplysningsplikt overfor tredje-

parter i utlandet. Myndighetene vil også ha begrenset mulighet til å sikre at opplysninger som rapporteres, er riktige. Etter departementets vurdering bør opplysningsplikten likevel innføres, og gjelde generelt. Både sanksjons- og straffebestemmelser knyttet til reglene vil gjelde alle som faller inn under lovens ordlyd, uavhengig av om de måtte befinne seg i Norge eller ikke.

NHO Transport peker på at det ikke er foreslått regler om løyvehavere som bruker taksameter og ikke er tilsluttet en drosjesentral eller formidlingsplattform. Høringsinstansen uttaler:

«Når tilslutningsplikten opphører må man være oppmerksom på at et taksameter også kan benyttes som frittstående «kassaapparat» og det vil overfor markedet kunne fremstå som at kjøring på dette taksameteret er ryddig og innenfor regelverket.

Det må derfor etableres løsninger som fanger opp oppfølging og kontroll for denne type virksomhet. En løsning kan være at frittstående løyvehavere som bruker taksametre må knyttes direkte opp mot leverandør/produsent av slikt utstyr, og at det settes krav til leverandør/produsent om å innrapportere opplysninger.

NHO Transport kan ikke se at det er regulert tredjeparts rapportering for løyvehavere som bruker taksameter og ikke er tilsluttet en taxisentral eller formidlingsplattform.

Dette unntaket gjelder i dag bopelsløyver bevisst, men vil fra 1. november i år også gjelde alle taxier i f.eks. Oslo som kun vil kjøre holdeplass/ praieturer eller skaffe sine egne kjøreoppdrag fra f.eks. faste kunder. Disse taxiene er i dag typisk tilknyttet taxisentraler som ikke har kontrakter på offentlig kjøring eller egne bestillingskanaler som gir noe turvolum.»

Også *Innlandet fylkeskommune* uttaler at det må avklares hvem som kan/skal være driftsansvarlig for løyvehavere som ikke er tilsluttet noen drosjesentral eller andre former for fellesskap.

Departementet ser at løyvehavere, når sentraltilknytningsplikten oppheves, vil kunne basere seg på å finne kunder uten å bruke en formidler eller annen tredjepart. Dersom slike løyvehavere bruker taksameter, vil de falle utenfor den foreslåtte ordningen med tredjepartsrapportering. I likhet med andre skattepliktige vil også disse løyvehaverne ha opplysningsplikt overfor skattemyndighetene om egne forhold. Departementet viser til at det foreløpig er uklart hvor stor denne gruppen vil bli. Spørsmålet om rapportering til skatte-

myndighetene for denne gruppen kan vurderes etter hvert som man får erfaringer med hvordan drosjemarkedet utvikler seg.

Departementet opprettholder forslaget fra høringsnotatet om at de opplysningspliktige skal gi opplysninger fra skiftappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten eller kontrollutrustningen. Med løyvehavere menes de som utfører persontransport på grunnlag av et drosjeløyve, jf. yrkestransportloven § 9 første ledd slik den endres 1. november 2020. Det nærmere innholdet i opplysningsplikten foreslås fastsatt i forskrift. Forslag til forskriftsbestemmelser har vært på høring, og det arbeides nå med å følge opp dette. Det er i høringen lagt opp til at forskriftsreglene i stor grad skal samsvare med det som gjelder for drosjesentraler i dag.

Uber har merknader til opplysningspliktens utforming. Høringsinstansen uttaler blant annet:

«Uber frykter at endringene i regelverket slik de foreligger, ikke tar høyde for konsekvensene ved at sentraltilknytningsplikten oppheves. Endringene, slik de foreligger, vil høyst sannsynlig resultere i at formidlerne vil rapportere inn dobbelt eller motstridende informasjon fra løyvehaverne. Dette reiser spørsmål om hvilken informasjon som vil bli tilgjengeliggjort, fra hvilke parter.»

Uber viser til at den nye drosjereformen medfører at løyvehaverne ikke trenger å binde seg til kun én aktør, og at mange løyvehavere sannsynligvis vil knytte seg til flere tredjeparter. Etter høringsinstansens syn vil det trolig også være mange som kombinerer det å kjøre med nye plattformtjenester, med å ta turer i enkeltturmarkedet. Uber reiser flere spørsmål knyttet til situasjoner hvor en løyvehaver knytter seg til flere plattformer og benytter seg av disse samtidig. Høringsinstansen mener at norske myndigheter bør hente erfaringer fra nytt regelverk i Finland.

Departementet viser til at dersom en løyvehaver er tilknyttet flere kontrollutrustninger, skal den som er opplysningspliktig for hver kontrollutrustning, gi opplysninger om løyvehaver til skattemyndighetene. Det samme gjelder dersom vedkommende også er tilknyttet et selskap som driver drosjevirkosomhet og bruker taksameter. Nærmere regler om hvordan rapporteringen skal gjennomføres når flere skal gi opplysninger om samme løyvehaver, kan gis i forskrift.

Forskriftsmyndigheten er delegert til Skattedirektoratet, og departementet legger til grunn at innspill som berører innholdet i forskriften, vil bli

vurdert av Skattedirektoratet ved utarbeidelsen av denne. Departementet legger videre til grunn at skattemyndighetene har en nærmere dialog med aktuelle opplysningspliktige ved den konkrete tilretteleggingen av rapporteringsordningen.

Regler om tidspunktet og formatet for rapporteringen vil gis i forskrift.

Dersom en opplysningspliktig ikke gir opplysningene innen fristen, kan skattemyndighetene ilegge en daglig løpende tvangsmulkt for å fremtvinge levering, jf. skatteforvaltningsloven § 14-1. Det samme gjelder når det er åpenbare feil ved opplysningene som gis. Samlet tvangsmulkt kan ikke overstige 50 ganger rettsgebyret. Skattemyndighetene kan også ilegge overtredelsesgebyr overfor tredjeparter som ikke oppfyller sine opplysningsplikter etter skatteforvaltningsloven kapittel 7, jf. § 14-7 første ledd bokstav a. Overtredelsesgebyret skal utgjøre ti rettsgebyr. Ved gjentatt overtredelse innen tolv måneder skal gebyret utgjøre 20 rettsgebyr. Et tilleggsgebyr på inntil to rettsgebyr kan ilegges for hver person, selskap eller lignende som det ikke er levert opplysninger om. Skatteforvaltningsloven § 14-12 gir hjemmel for straff for opplysningspliktig tredjepart som gir uriktig eller ufullstendig opplysning til skattemyndighetene eller unnlater å gi pliktig opplysning.

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

4.5 Tidspunkt for iverksettelse

4.5.1 Forslaget i høringsnotatet

Departementene foreslo i høringen at loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

4.5.2 Høringsinstansenes merknader

Konkurransetilsynet og *Uber* er positive til at nytt regelverk om alternativ til taksameter trer i kraft raskt, og så tett opp til iverksettelsesdatoen av øvrige endringer i yrkestransportregelverket 1. november 2020 som mulig. Uber mener ny taksameterforskrift bør komme på plass så snart som mulig for å kunne høste alle gevinstene av ny drosjereform.

Bytaxi viser til at endringene i drosjereguleringen vil ta tid å gjennomføre, og at korona-epidemien ikke gjør dette enklere. Bytaxi mener det ikke er mulig å få dette på plass innen 1. november 2020 eller 1. januar 2021. Bytaxi mener iverksettelse må være tidligst 1. juli 2021, men at det mest realistiske vil være 1. januar 2022. Av den

grunn mener Bytaxi også at drosjeregulverket som skal tre i kraft 1. november 2020 bør utsettes til 1. januar 2022.

NHO Transport viser til at ikrafttredelse 1. januar 2021 ikke vil harmonisere med øvrige endringer i drosjeregulverket per 1. november 2020. *NHO Transport* mener ikrafttredelse bør settes til 1. juli 2021.

Norsk Øko-Forum mener det er svært knapp tid fra høringsfristen 2. oktober 2020 med tanke på å implementere de nye reglene fra 1. januar 2021. Etter NØFs syn bør iverksettelsen av drosjereguleringen utsettes til bransjen har fått tid til å implementere de nye reglene, og kontrollmyndighetene har fått tid til å sette seg inn i de nye reglene og til å planlegge og finne rom til å gjennomføre effektive kontrolltiltak. Det vil også gi rom for å håpe at smittesituasjonen er under bedre kontroll ut i 2021. Etter NØFs vurdering bør iverksettelsen utsettes minst til 1.1.2022.

4.5.3 Departementets vurdering

Departementet merker seg at de høringsinstansene som har uttalt seg om tidspunktet for iverksettelse av lovendringene har ulike syn på når de bør tre i kraft. Dette reflekterer et stykke på vei ulike oppfatninger om når endringene i drosjereguleringen generelt bør tre i kraft.

Det er naturlig at de aktuelle lovendringene trer i kraft forut for, eller samtidig med, endringene i de forskriftene som skal danne rammeverket for nye kontrollutrustninger. For å kunne samordne dette best mulig fastholder departementet forslaget i pkt III i lovforslaget om at lovendringen skal gjelde fra den tid Kongen bestemmer.

4.6 Andre merknader

4.6.1 Øvrige merknader og innspill fra høringsinstansene

Høringsinstansene har kommet med merknader som ikke direkte berører det materielle innholdet i lovforslagene, herunder endringer i drosjereguleringen generelt. Disse merknadene og innspillene vil ikke bli nærmere omtalt her. Innspill som gjelder spørsmål som reguleres i forskrifter vil bli vurdert i forbindelse med gjennomgangen av høringen om forskriftsendringer.

Bytaxi, *NHO Transport*, *Norges Taxiforbund*, *Norsk Øko-Forum* og *Oslo Taxi AS* mener høringsfristen for lovforslagene på 10 uker, som delvis dekker fellesferien, har vært for kort, og at det er

uheldig at høring av lov- og forskriftsendringer har vært delt. Det er bl.a. vist til at høringsfristen er i strid med kravet i Utredningsinstruksen om at høringsfristen for forslag om lovendringer normalt skal være 3 måneder og ikke kortere enn 6 uker, og at høringsfristen skal tilpasses sakens omfang. Det er også vist til at rapporten som ligger til grunn for lovforslaget ble levert 28.02.19, og at departementet har hatt kontroll over fremdriften i prosessen, samt at det er vanskelig å se at «saksomfanget og behovet for fremdrift» kan forsvare å fravike regelen om tre måneders høringsfrist.

NHO Transport, *Norges Taxiforbund* og *Oslo Taxi* fremhever at behovet for endringer i lov og forskrift henger tett sammen, og at de to aktuelle høringene med fordel kunne blitt sendt ut samlet med lik høringsfrist. *NHO Transport* anser ulempen med noe senere iverksettelse av nytt regelverk som mindre enn fordelene av å kunne se hele saken samlet. Det blir fremhevet at et samlet innspill, ville gjøre at departementet kunne presentert et samlet bilde av regelendringene for Stortinget.

Bytaxi mener at fire forskjellige prosesser knyttet til drosjereguleringen gjør det krevende å få med seg hvilke negative konsekvenser det enkelte forslaget medfører. I tillegg til prosessen om lovendringer som omfattes av denne proposisjonen, viser *Bytaxi* til Stortingets lovvedtak 64 (2018–2019) om endringer i yrkestransportloven (opphevingen av behovsprøving for drosje mv.), Stortingets vedtak om avvikling av særfordelene for CO₂ utslipp og vekt i engangsvoggen for drosjer fra 1. januar 2019 og høringen av 10. juli 2020 om endringer i forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som alternativ til taksameter for drosje.

Uber mener det vil være hensiktsmessig med en overgangsperiode som tydeliggjør gjeldende rett i perioden mellom nytt og gammelt regelverk. Blant annet mener *Uber* det vil være utfordringer for selskapsvogner som fra 1. november blir pålagt krav om taksameter. *Uber* oppfordrer myndighetene til å vurdere tiltak for å sikre en vellykket reform fra dag én og en bedre overgangsperiode mellom gammelt og nytt regelverk. Fra *Ubers* ståsted er det usikkert hva som vil være gjeldende praksis i tiden før det nye regelverket blir innført. Aktuelle tiltak må som minimum sikre at eksisterende virksomheter ikke påføres unødvendige og høye kostnader knyttet til anskaffelse av taksametre.

4.6.2 Departementets vurdering av høringsinnspillene

Departementet har merket seg at flere av høringsinstansene mener høringsfristen på 10 uker, som delvis dekker fellesferien, har vært for kort, og at det er uheldig at høringen om forslag til lovendringer ikke er samordnet med høringen om forslag til forskriftsendringer.

Høringen ble sendt ut 12. juni 2020, med høringsfrist 21. august 2020. Departementet har ved fastsettelse av høringsfristen forholdt seg til pkt. 3-3 i Utredningsinstruksen og vurdert fristen i intervallet fra 6 uker til 3 måneder ut fra omfanget av tiltaket og hvor viktig det er. Forslagene til lovendringer i denne saken er begrensede, og ikke i seg selv omstridte. Ingen av høringsinstansene har hatt innvendinger til at departementet skal kunne utpeke en tilsynsmyndighet og fastsette gebyr for dette, eller til at det blir lagt til rette for at tredjepartsrapportering til skattemyndighetene omfatter flere aktører.

Den prinsipielle avgjørelsen om å åpne for alternative kontrollutrustninger til taksameter ble tatt av Stortinget ved lovvedtak 64 (2018–2019), jf. Prop. 70 L (2018–2019) om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøving for drosjer mv.). Stortinget ga ved lovvedtaket departementet fullmakt til å gi forskrift om hvordan drosjer skal være utstyrt, herunder krav til taksameter eller andre kontrollutrustninger. Forslagene til lovendringer i høringen som ligger til grunn for denne proposisjonen er en naturlig oppfølging av lovvedtak 64.

Departementet kan ikke se at en høringsfrist på 10 uker er uforholdsmessig ut fra innholdet i og omfanget av forslagene.

Departementet har også merket seg at flere høringsinstanser mener forslag til lov- og forskriftsendringer burde vært sendt på en samlet høring. Dette er delvis begrunnet med at forslagene henger nøye sammen, og med at en samlet høring vil gi Stortinget et bedre bilde av regelendringene.

Departementet ser at det er en sammenheng mellom høringene. Lovforslagene er imidlertid overordnede og avgrensede, slik at det ikke vil være krevende å se disse isolert og som en nødvendig oppfølging av beslutningen om å åpne for alternative kontrollutrustninger i drosje. Høringen har ikke avdekket at forslagene i seg selv er omstridte. Høringsinstansene er overveiende positive til forslagene. Stortinget har gitt departementet myndighet til å fastsette nærmere regler om kontrollutrustning i forskrift.

Når det gjelder Ubers innspill om hvilke regler som vil gjelde i overgangsperioden mellom nytt og gammelt regelverk, viser departementet til at det til enhver tid er gjeldende lover og forskrifter som gjelder. Kravet i ny § 48 i yrkestransportforskriften om at drosjer skal være utstyrt med godkjent taksameter vil fra 1. november gjelde for alle som driver persontransport som er løyvepliktig etter yrkestransportloven § 9. Etter pkt. II nr. 2, jf. nr. 4, i forskrift om endring av yrkestransportforskriften, som trer i kraft 1. november, gjelder selskapsvognløyver som er gyldige på det tidspunkt forskriften trer i kraft frem til 1. november 2022. Dette gir disse løyvehaverne 2 år til å oppfylle kravene i bestemmelsen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Innledning

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

5.2 Hjemmel for å utpeke tilsyn og fastsette gebyr for tilsyn

For offentlige myndigheter får forslaget om at departementet skal kunne utpeke en tilsynsmyndighet for nye kontrollutrustninger i seg selv ingen konsekvenser, utover at departementet må utpeke myndigheten. Vår foreløpige vurdering er at Justervesenet bør bli utpekt som tilsynsmyndighet. Dette er i tråd med anbefalingen fra arbeidsgruppen. Det legges til grunn at det vil utvikles flere konkurrerende kontrollutrustninger, men det er ikke på forhånd mulig å anslå hvor mange dette blir. I alle tilfeller må det påregnes at det vil være behov for ressursbruk til tilsyn for å sikre at disse løsningene oppfyller kravene. Så lenge tilsyn rettes mot systemleverandører vil behov for ressurser til tilsyn allikevel trolig bli lavere enn for tilsynet med taksameter i dag. I utgangspunktet vil tilsyn med nye kontrollutrustninger ikke være mer ressurskrevende for tilsynsmyndigheten enn tilsyn med taksameter.

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

Drosjenæringen forholder seg i dag til Justervesenet som tilsynsmyndighet for taksameter, og finansierer dette selv gjennom årsavgiften for tilsynet. Størrelsen på gebyret for tilsyn av kontrollutrustning vil følge av forskrift. Gebyret skal dekke kostnadene ved å gjennomføre tilsynet, og skal være kostnadsriktig. Totalt sett forventes det at nye kontrollutrustninger vil medføre lavere kostnader for drosjenæringen enn bruk av taksa-

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

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

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

Nærmere vurderinger av administrative og økonomiske kostnader fremgår av høringen om forskriftsendringer. Det forutsettes at kostnadene skal dekkes innenfor gjeldende budsjett hos de relevante departementene.

5.3 Hjemmel for tredjepartsrapportering til Skatteetaten

5.3.1 Opplysningspliktige

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

For formidlere av drosjetjenester som er en videreføring av dagens drosjesentraler og som i

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

5.3.2 Løyvehavere

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

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

5.3.3 Skatteetaten

Skatteetaten vil kunne motta tredjepartsopplysninger fra driftsansvarlige for kontrollutrustningene og formidlere på samme måte som etaten

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

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

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

6 Personvernkonsekvenser

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

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

Skattemyndighetene har i dag hjemmel i lov til å behandle opplysninger fra drosjesentralene om opplysninger fra skiftlappen for tilknyttede løyvehavere, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd. Endringer i reguleringen av drosjenæringen medfører behov for å endre opplysningsplikten slik at formidlere av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustning gir tilsvarende opplysninger om løyvehavere tilknyttet virksomheten/kontrollutrustningen. Den nærmere detaljeringen av hvilke opplysninger som skal rapporteres, vil reguleres i forskrift.

Både dagens bestemmelser og de foreslåtte endringene gjelder rapportering av opplysninger om næringsdrivende. Det som kreves av opplys-

ninger som identifiserer formidler, driftsansvarlig og løyvehaver, er virksomhetens organisasjonsnummer og navn og løyvenummeret til drosjen. Opplysningene gjelder dermed virksomheter. De øvrige opplysningene – akkumulerte tall fra skiftlappene for kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift, kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift og besatte kilometer – gjelder opplysninger til kontroll av det den skattepliktige allerede plikter å gi opplysninger om i skattemeldingen og næringsoppgaven etter skatteforvaltningsloven kapittel 8.

For upersonlige næringsdrivende vil det ikke dreie seg om personopplysninger som direkte eller indirekte kan kobles til en enkeltperson. Ifølge personvernforordningens fortale punkt 14 omfatter ikke forordningen «behandling av personopplysninger som gjelder juridiske personer, og særlig foretak etablert som juridiske personer, herunder den juridiske personens navn, form og kontaktopplysninger». I forarbeidene til ny personopplysningslov er det presisert at en opplysning om en juridisk person vil utgjøre en personopplysning dersom opplysningen samtidig er en opplysning om en fysisk person, slik at vilkårene i forordningen artikkel 4 nr. 1 er oppfylt, jf. Prop. 56 LS (2017–2018) pkt. 4.5.4. Opplysninger om personlig næringsdrivende vil være naturlig å behandle som personopplysninger når det ikke er mulig å skille foretakets økonomi fra eierens private. Det er imidlertid ikke tilfelle for de opplysningene som kreves etter den foreslåtte bestemmelsen.

7 Merknader til de enkelte paragrafene i lovforslaget

Til yrkestransportloven § 9

Nytt femte ledd i yrkestransportloven § 9 gir departementet rett, men ikke plikt, til å utpeke et organ som skal føre tilsyn med at reglene for kontrollutrustninger blir fulgt.

Til yrkestransportloven § 31

Bestemmelsen i ny § 31 første ledd bokstav c) i yrkestransportloven gir departementet hjemmel til å fastsette i forskrift at det skal betales gebyr for gjennomføring av tilsyn av kontrollutrustninger mv.

Til skatteforvaltningsloven § 7-5

Skatteforvaltningsloven § 7-5 syvende ledd pålegger formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig

for kontrollutrustning å gi skattemyndighetene opplysninger fra skiftlappen for løyehavere som er tilknyttet virksomheten eller kontrollutrustningen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i yrkestransportlova og skatteforvaltningsloven (tilsyn med kontrollutrustninger og tredjepartsrapportering til skattemyndighetene i drosjenæringen)

I

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

§ 9 femte ledd skal lyde:

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

§ 31 første ledd bokstav b og ny bokstav c skal lyde:

- b) avvikling av løyveeksamen og utferding av *kompetansebevis*
- c) *gjennomføring av tilsyn av kontrollutrustningar mv.*

II

I lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning skal § 7-5 syvende ledd lyde:

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

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.



