



# All makt i denne sal

eller i styrerommene til de multinasjonale appselskapene?

*Av Jarle Kanaris – daglig leder Bytaxi AS*

## Innholdsfortegnelse

<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2. KORT OM BAKGRUNNEN FOR INNFØRING AV NY DROSJEREGULERING .....</b>	<b>4</b>
2.1 SOLBERG SKULLE INNOVERE NORSK PERSONTRANSPORT .....	4
2.2 INNOVASJON ER VIKTIG – HVORDAN FUNGERER INNOVASJON? .....	5
<b>3. BAKGRUNN FOR TAKSAMETERKRAV OG SENERE ENDRINGER .....</b>	<b>5</b>
3.1 JUSTISDEPARTEMENTETS ETABLERING AV ARBEIDSGRUPPE – INNFØRING AV TAKSAMETERKRAV .....	5
3.2 JUSTERVESENET ER ANSVARLIG DIREKTORAT FOR NORGES MÅLETEKNISKE INFRASTRUKTUR .....	6
3.3 STORTINGET STRAMMET YTTERLIGERE INN PÅ RAPPORTERINGEN FRA DROSJENÆRINGEN .....	7
<b>4. SAMFUNNSBIDRAGET FRA EKSISTERENDE DROSJENÆRING .....</b>	<b>8</b>
<b>5. HØRING – «FORSLAG TIL REGELVERK FOR KONTROLLUTRUSTNING I DROSJE» OG HØRINGSINSTANSER..</b>	<b>8</b>
5.1 MULTINASJONALE APPSELSKAPER SOM HØRINGSINSTANSER .....	8
5.2 AVVIKLING AV SIKKERHETSNETTVERKET TIL SAMFUNNET .....	9
5.2.1 Fjerning av samfunnets sikkerhetsnettverk .....	9
5.2.2 Appselkapene kjenner til reglene i de landene de opererer i .....	10
5.2.3 Høring – «kontrollutrustning som alternativ til taksameter i drosje» .....	10
5.3 DEPARTEMENTENE HAR IKKE GJORT JOBBEN SIN MED Å STOPPE ULOVLIGHETENE .....	12
<b>6. TAKSAMETERKRAV GJELDER OG BØR OPPRETTETTES UENDRET SOM ENESTE ALTERNATIV I PERSONTRANSPORTMARKEDET FOR Å SIKRE SAMFUNNETS INTERESSER .....</b>	<b>12</b>
6.1 TAKSAMETERKRAV GJELDER FOR ALLE SOM SKAL DRIVE MED PERSONTRANSPORT .....	12
6.1.1 Taksameter er ikke en etableringsbarriere .....	13
6.2 SAMFERDSELSDEPARTEMENTET OPPTRER SOM OM DE IKKE ER KJENT MED HVORDAN EKSISTERENDE DROSJENÆRING OPERERER .....	13
<b>7. DET EUROPEISKE MÅLEINSTRUMENTDIREKTIVET («MID») .....</b>	<b>14</b>
7.1 MID-DIREKTIV OG TAKSAMETER .....	14
7.1.1 Når et EØS-land har innført taksameterkrav plikter aktørene å følge MID-direktivet .....	14
7.1.2 Taksameterkrav er hjemlet i taksameterforskriften og må oppfylle vilkårene i MID .....	14
7.2 APPENE TIL DE MULTINASJONALE SELSKAPENE BENYTTET PRISBEREGNINGSGRUPPER OG DYNAMISKE PRISER FRA EKSTERN SERVER UTENFOR BILEN .....	15
<b>8. DEN ENGELSKES HØYESTERETT' AVGJØRELSE – EN MOBILAPPLIKASJON ER IKKE ET TAKSAMETER .....</b>	<b>16</b>
<b>9. NÅ-SITUASJONEN I PERSONTRANSPORTMARKEDET – EKSPERIMENTET SOM FEILET .....</b>	<b>17</b>
9.1 UOVERSIKTELIG MARKED – INGEN HAR KONTROLL OG LITEN RISIKO FOR Å BLI OPPDAGET .....	17
9.2 DROSJESJÅFØRER UTEN KOMPETANSE .....	19
9.3 LØYVEHAVERE UTEN KOMPETANSE .....	19
<b>10. ET DIGITALT OG ET IKKE-DIGITALT PERSONTRANSPORTMARKED – DE NEGATIVE KONSEKVENSENE FOR SAMFUNNET OG SÅRBARE GRUPPER .....</b>	<b>19</b>
10.1 SOLBERG VILLE FJERNE TAKSAMETER SOM ENESTE ALTERNATIV I PERSONTRANSPORTMARKEDET UTEN Å FORSTÅ REKKEVIDDEN AV FORSLAGET .....	19
10.2 FORSLAGET RAMMER DE SVAKESTE BLANT OSS SOM BLINDE OG FUNKSJONSHEMMEDE .....	19
10.3 TRANSPORT ØKONOMISKINSTITUTT RAPPORT FRA 2019 – «DROSJEREGULERING I NORSKE BYER – UTFORDRINGER OG ALTERNATIVER» .....	21
10.4 NORSK ØKOKRIMFORENING SIN ERFARING OG ADVARSEL MOT FJERNING AV TAKSAMETER .....	22
<b>11. HURDALSPLETTFORMENS FOKUS PÅ SKATTERETTFERD OG ÅPENHET .....</b>	<b>23</b>
<b>12. OPPSUMMERING .....</b>	<b>24</b>
<b>13. AVSLUTNING .....</b>	<b>24</b>

## Finansdepartementet

v/ Finansminister Trygve Slagsvold Vedum

**Kopi:** **Statsministerens kontor:** Statsminister Jonas Gahr Støre, statssekretærene Siri Storstein Hytten og Anne Marie Aanerud  
**Finansdepartementet:** Finansråd Hans-Henrik Scheel, statssekretærene Lars Erik Bartnes, Erlend Trygve Grimstad, Erling Emil Laugsand, Lars Vangen, Lotte Grepp Knutsen og politisk rådgiver Ada Johanna Arnstad,  
**Samferdselsdepartementet:** Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, statssekretær Mette Gundersen og politisk rådgiver Jakob Vorren

Oslo, 8. februar 2022

Sendes kun per e-post.

### **Anmodning om hastemøte med Finansministeren vedr. Solberg-regjeringens gjeninnføring av økonomisk kriminalitet i persontransportmarkedet etter frislippet 1. november 2020**

Sammendrag:

Persontransportmarkedet reguleres gjennom en rekke lover og forskrifter som håndheves av flere departementer. Regelverket er utarbeidet over tre tiår og henger nøye sammen for å sikre samfunnets interesser mht. at skatter og avgifter kommer inn til det offentlige. Det er derfor ikke mulig å se isolert på f.eks. prisopplysningsforskriften § 25d om at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen av pristilbudet og parallelltaksten, fordi bestemmelsen er knyttet til yrkestransportregelverket, forskrift om takstberegning og taksameterforskriften, som igjen henger sammen med bokføringsforskriften § 8-2 som en del av skatteforvaltningsregelverket. Regelverket inneholder fortsatt krav om at alle som driver med persontransport skal ha løyve, og taksameter som oppfyller kravene i *EUs måleinstrumentdirektiv*. Solberg-regjeringen («Solberg») mente at reglene var utdatert og inneholdt etableringsbarrierer. Yrkestransportregelverket ble derfor endret i 2019, men taksameterkravene besto fordi sikkerhetskullene ikke lot seg tette. Departementene forsøkte å omgå dette ved å foreta enkelte endringer i blant annet skatteforvaltningsloven. Dette var likevel ikke nok til å oppnå Solberg' målsetning om å slippe til appselskapene. Etter flere runder måtte man derfor tenke nytt. Solberg foreslo høsten 2021 å lage et *ikke-digitalt marked* (taksameter) og et *digitalt marked* (app). En to-delt løsning som vil ødelegge det som er igjen av næringen, og redusere samfunnets skatteproveny. Kreativiteten for å slippe til appselskapene er oppsiktsvekkende. Det er minst like oppsiktsvekkende at departementene ikke har slått ned på ulovlighetene etter frislippet 1. nov. 2020.

Et samfunn bedømmes av hvordan det tar vare på de svakeste og mest sårbare gruppene i samfunnet, og om man klarer å skape et inkluderende og seriøst arbeidsliv, med gode kundeopplevelser. Multinasjonale appselskaper er tilrettelagt funksjonsfriske mennesker. Blinde og andre med funksjonsnedsettelse, som rullestolbrukere, er ikke aktuelle kundegrupper for appselskapene, så disse kundene overlot Solberg-regjeringen til eksisterende drosjenæring. Eller det som er igjen av næringen etter pandemien og frislippets herjinger. Folk med funksjonsnedsettelse er forlatt alene på perrongen mens frislipptøget tøffer avgårde med fokus på inntjening til aksjonærene og flytting av omsetning ut av kongeriket med et klipp i appen! Mange sårbare grupper lurte på hvorfor ingen i Solberg brydde seg om dem. Vil dem etter hvert også måtte stille det samme spørsmålet til Støre-regjeringen?

**Hvordan vil Norge plassere seg i verden dersom vi måles etter evnen til å ta vare på de mest sårbare gruppene som er helt avhengig av et velfungerende persontransportmarked?  
Er det her vi er best i verden?**

*Du må ikke tåle så inderlig vel den urett som ikke rammer dig selv!*

## 1. INNLEDNING

Finansdepartementets øverste leder er **finansministeren**.

**Finansdepartementet** («FIN») har ansvaret for å planlegge og iverksette den økonomiske politikken, budsjettpolitikken og skatte- og avgiftspolitikken i kongeriket.

Det arbeidet FIN gjør, står **finansministeren** ansvarlig for.

Innenfor de rammene **Stortinget** har satt skal FIN sørge for at skatter og avgifter er korrekte og kommer inn til det offentlige.

Samfunnet har gjennom tiår bygget opp et **finmasket nettverk** av lover og forskrifter for å sikre samfunnets interesser. Fram til frislippet var næringen strengt regulert. Det viktigste formålet med streng regulering var at dette er helt avgjørende for å oppnå Stortingets mål om å sikre samfunnets interesser mht. at skatter og avgifter ble beregnet korrekt og betalt inn til det offentlige. Frislipp og demontering av eksisterende drosjenæring bidrar til at samfunnet **ikke** får inn korrekte skatter og avgifter, fordi reglene brytes daglig uten at det får konsekvenser for dem som bryter reglene. Ingen har kontroll eller oversikt over aktørene i markedet. Samfunnets **sikkerhetsnettverk** har **kollapset** i møte med dagens frislipp. Dette har satt næringen flere tiår tilbake mht. korrekt beregning og betaling av skatter og avgifter fra persontransportnæringen.

Solberg iverksatte den nye drosjereguleringen mot protestene til funksjonshemmedes organisasjoner, kontrollmyndighetenes interesseorganisasjon, fylkeskommuner og store deler av næringen. Men for Solberg fremsto hensynet til appselskapenes etableringshastighet viktigere enn at samfunnets interesser ble ivaretatt, og at eksisterende drosjenæring skulle overleve. **Drosjenæringen** bidro til **skatteinntekter**, fellesskap, integrering og dugnad, mens **nykommernes forretningsmodell** er basert på å flytte omsetningen inn i apper og ut av Norge til **skatteparadiser**.

I det påfølgende vil jeg vise til Solberg' begrunnelse for endringene i drosjereguleringen, nå-situasjonen og konsekvensene av frislippet, hvorfor det var og fortsatt er helt avgjørende med taksameterkrav som eneste alternativ i bransjen. Til slutt vil jeg vise til de negative konsekvensene for samfunnet og sårbare grupper, og lovbruddene som skjer daglig og har pågått siden frislippet startet.

Skaden har allerede skjedd! Finansministeren og resten av regjeringen må starte opprydningen nå. Dere har dårlig tid!

## 2. KORT OM BAKGRUNNEN FOR INNFORING AV NY DROSJEREGULERING

### 2.1 SOLBERG SKULLE INNOVERE NORSK PERSONTRANSPORT

Drosjenæringen har en samfunnskritisk funksjon. Over hele landet. Hele døgnet. Det har næringen vist under pandemien, ved at samfunnskritisk personell har kommet til/fra arbeid mens sjåførene samtidig utsatte seg for å bli smittet av Covid-19.

**Solberg** mente at **streng regulering** og **taksameter** (kasseapparat) var gammeldags, dyrt og medførte etableringsbarrierer. Solberg skulle innovere norsk persontransport, og mente de multinasjonale appselskapenes forretningsmodell var løsningen. Solberg foreslo og fikk vedtatt i Stortinget sommeren 2019, med ikrafttreden 1. november 2020, omfattende lov- og regelendringer i drosjereguleringen. Endringene i yrkestransportregelverket medførte også forandringer i skatteforvaltningsregelverket.



Frislippet ble begrunnet i at tiltakene ville **øke kvaliteten og seriøsiteten** i næringen, og **utvikle innovative forretningsmodeller** som igjen kunne gi et **mangfold i tjenestetilbudet**.

## 2.2 INNOVASJON ER VIKTIG – HVORDAN FUNGERER INNOVASJON?

Innovasjon er viktig, og norsk persontransport trenger innovativ tenkning. Så hvordan fungerer innovasjon? Innovasjon handler om å prøve å endre noe, eller om å skape noe nytt. Innovasjon handler om å finne feilene i produktet eller tjenesten, og rette dem. En **viktig strategi** for innovasjon er **FAIL FAST!** Prøve, feile og **stoppe** før innovasjonen koster for mye tid, penger og menneskelige lidelser.

Men det var **ikke** innovasjon som var den egentlige grunnen til at Solberg demonterte og la drosjenæringen i grus. Sentrale stortingspolitikere fra regjeringspartiene hadde i mange år **snakket ned** eksisterende drosjenæring og **snakket opp** multinasjonale appselskaper. Frislippet kunne ikke komme fort nok for enkelte av landets fremste tillitsvalgte, slik at appselskapene igjen kunne operere i Norge. Appselskaper som for øvrig ble tvunget ut av riket sist de var her, på grunn av at de ikke etterlevde reglene. Ja, enkelte politikere gikk så langt som å oppfordre til lovbrudd, ved å be sjåførene kjøre videre og dermed risikere straffereaksjoner fra myndighetene:

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/1aOoG/hoeyre-politiker-oppfordrer-til-uber-bruk>

**Logikken** til Solberg var at hvis appselskapene ikke kunne følge reglene Stortinget hadde vedtatt for å at skatter og avgifter kom inn til det offentlige, så endret Solberg reglene uten å hensynta konsekvensene for samfunnet. Ulempene ved frislipp var godt kjent gjennom delvis frislipp i Oslo de siste tjue årene hvor prisene gikk opp og kvaliteten ned, og fra erfaring og forskning fra andre land som hadde gjennomført tilsvarende forandringer. Konsekvensene kom også tydelig fram i høringsprosessen i 2018. Solberg mente likevel det var viktigere at appselskapene fikk rask tilgang til Norge, enn at samfunnets interesser ble hensyntatt.

## 3. BAKGRUNN FOR TAKSAMETERKRAV OG SENERE ENDRINGER

### 3.1 JUSTISDEPARTEMENTETS ETABLERING AV ARBEIDSGRUPPE – INNFØRING AV TAKSAMETERKRAV

**Justisdepartementet** etablerte i 2008 en **Arbeidsgruppe** for å følge opp flere store drosjejuks-saker. Arbeidsgruppens mandat var blant annet å se på tiltak som kunne sørge for **økt oppdageleserisiko**, da økt risiko for å bli oppdaget er erfaringsmessig et **effektivt virkemiddel for å unngå lovbrudd**. Det var også avgjørende for Justisdepartementet at de som **bryter reglene** vet det er **risiko** for å bli oppdaget og at det ville bli **reagert mot ulovligheter**.

Arbeidsgruppen fikk følgende sammensetning:

- Justisdepartementet v/avdelingsdirektør Knut Fosli, leder
- Justisdepartementet v/avdelingsleder Ida Beate Fengsrud, sekretær
- Politidirektoratet v/seniorrådgiver Unni Norum
- Oslo Politidistrikt v/politiinspektør Jan Kristiansen
- NAV kontroll øst v/kontorsjef Lars Petter Mauseth
- Skatt Øst v/spesialrevisor Svein Ove Driveklepp
- Toll – og avgiftsdirektoratet v/rådgiver Eindride Kjørri
- Vegdirektoratet v/seniorrådgiver Grethe Ulgjell
- Oslo kommune, byrådsavdeling for næring og idrett, v/rådgiver Thale Blanck Torkildsen

Rapport ble levert høsten 2008. Rapporten, og senere rapporter fra andre etater, viser at samfunnets arbeid og kontroll med drosjenæringen har pågått i over **tre tiår**. Arbeidet startet med:

- **Kontrollprosjekt 1 – 1992/93.** Kontrollen avdekket betydelige skatteunndragelser og mangler ift. inntektslegitimasjon. På bakgrunn av dette ble det foreslått nye regler for inntektslegitimasjon for løyvehavere, som i dag framgår av bokføringsforskriften § 8-2
- **Kontrollprosjekt 2 – 2002/03** ble igangsatt etter tips om betydelige skatteunndragelser i næringen. Skatteetaten samarbeidet med blant andre Økokrim. Det ble gjennomført 341 bokettersyn hvor det ble konstatert ikke bokført omsetning for kr. 419 mill. Det ble også avdekket omfattende svart avlønning for over 600 sjåførere på ca. kr. 166 mill
- **Kontrollprosjekt 3 – 2006/07** ble igangsatt kontroller for å fastslå om det fortsatt foregikk skatteunndragelser. Kontrollene avdekket nye unndragelser, og **nye måter** å foreta unndragelser på. Totalt 40 saker hvor resultatet ble kr. 205 mill. i ikke bokført omsetning. Kr. 95 mill. ikke oppgitt i lønn. Det ble også etterberegnet kr. 3,2 mill. i merverdiavgift

Kulepunktene er ikke en uttømmende oversikt av alle funnene som er dokumentert i rapport «**KONTROLL AV DROSJENÆRINGEN – Rapport fra arbeidsgruppe**». Arbeidsgruppen foreslo en rekke endringer for å unngå skatteunndragelser i framtiden. I korthet medførte endringene:

- *Innberetningsplikt av totalomsetning fra sentral til skatteetaten*
- *Innberetningsplikt på den enkelte sjåfør på generert omsetning*
- *Rapporteringsplikt for skattemyndighetene til løyvemyndighetene (vesentlige skatte- og avgiftsunndragelser og/eller ulovlig bestyring av løyver)*
- *Rapportering fra NAV til løyvemyndigheten*
- *Krav til kontroll av taksametre og strenger krav til taksametre*
- *Oversikt over taksametre*
- *Styrke kravene til taksametre*
  - *Plombering*
  - *Forbud mot håndholdte betalingsterminaler som ikke er tilkoblet taksameter*
  - *Setekontakter som registrerer når det er passasjer i bilen (ble aldri gjennomført)*
- *Strengere krav til uniformering av drosjer.*
  - (I mange land er det stilt krav til drosjens farge for å synliggjøre kjøretøyets art. På denne måten blir det blant annet lettere å kontrollere om næringsbil benyttes privat, uten at dette fordelsbeskattes.) Ikke gjennomført.

Endringene er ikke en uttømmende oversikt over alle forslagene fra Arbeidsgruppen. Basert på rapporten vedtok Næringsdepartementet at det skulle innføres måletekniske krav til taksametre. Det ble i tillegg gjennomført flere lovendringer for at skattemyndigheten skulle kunne ha tilgang til relevant informasjon hos andre etater, som for eksempel NAV.

### 3.2 JUSTERVESENET ER ANSVARLIG DIREKTORAT FOR NORGES MÅLETEKNISKE INFRASTRUKTUR

**Justervesenet** («JV») leverte også i 2008 en utredning om krav til taksametre. JV konkluderer slik:

*«Justervesenet har, basert på tilgjengelig informasjon og våre vurderinger, avdekket at det er et **klart behov** for innføring av kontrollordninger knyttet til **salg og bruk av taksametre** i Norge. Justervesenet anbefaler at det **innføres krav ved salg basert på MID** og at det etableres en*

*tilsynsordning for taksametre i bruk som bygger på myndighetsstyrt periodisk kontroll av alle taksametre. Å sikre at **taksameteret** produserer riktige opplysninger, synes å være en nøkkelfaktor i flere sammenhenger. Dette gjelder både for vanlige **økonomiske oppgjør** og for **beregning av skatt og trygd**. Krav til **taksameter** vil dermed være en **forutsetning** for all videre behandling av opplysninger som kommer fra **taksameteret**. Det er derfor ikke gitt at det er nødvendig å vente på en løsning om f.eks. elektronisk inntektsrapportering før det innføres krav til taksametre. (Min utheving)*

Justervesenet etablerte i 2013 en intern prosjektgruppe som fikk i oppgave å *evaluere taksameterforskriften*, herunder Justervesenets regulering av og tilsyn med taksametre. Evalueringen ble foretatt i 2014 og 2015, og munnet ut i en rapport publisert 29. april **2016**. Denne var basert på en samfunnsøkonomisk analyse av om regelverket og tilsynet hadde fungert etter sin hensikt, og hvordan regelverket eventuelt burde endres. Prosjektgruppa foreslo blant annet noen endringer i tilsynsreglene, men uttalte samtidig at:

*«tilliten til bransjen er blitt bedre etter at regelverket ble innført, og at det er mindre juks enn tidligere».*

Den **viktigste** grunnen til at drosjenæringen gikk fra å drive med prismanipulering, skattesvik, trygdejuks, hvitvasking, juks med privat bruk av næringsbil og annen arbeidslivskriminalitet, til at tillitten var gjenopprettet og det ble registrert mindre juks enn tidligere, samt at samfunnet fikk inn korrekte skatter og avgifter, skyldes innføring av **taksameterkrav i 2010**.

### 3.3 STORTINGET STRAMMET YTTERLIGERE INN PÅ RAPPORTERINGEN FRA DROSJENÆRINGEN

Taksameterkravene, skatteforvaltningsregelverket og yrkestransportregelverket er helt essensielt for at det blir beregnet korrekte skatter og avgifter og at dette blir betalt til det offentlige.

**Stortinget** vedtok likevel ytterligere innskjerping av reglene, for å få **enda bedre kontroll** på at drosjenæringen følger skatte- og avgiftsreglene. Det ble fra og med inntekståret **2013** innført plikt for **drosjesentralene** å rapportere **trejupartsupplysninger** til Skatteetaten, for tilknyttede løyvehavere. Sentralene skulle rapportere opplysninger fra **skiftlappen**. Skiftlapp produseres i **taksameter**, som er fastmontert i drosjen. Den nye ordningen medførte at skatteetaten hadde **to kilder** for å kontrollere løyvehavers omsetningstall:

1. løyvehavers taksameteromsetning i skattemeldingen, ført av løyvehaver selv, og
2. drosjesentralenes elektroniske rapportering i altinn, av løyvehavernes taksameteromsetning som ligger lagret i sentralenes systemer

Ved bokettersyn kunne Skatteetaten hente grunnlagsdata fra to kilder mot tidligere én kilde. Og ved bokettersyn er det kun **skiftlapper** (på papir) produsert i **taksameter** som aksepteres som gyldig inntektslegitimasjon, jf. bokføringsforskriften § 8-2-3 første ledd:

*Kontantsalget **skal** dokumenteres ved bruk av **skiftlapper** og rapport fra **taksameteret** som viser **hver enkelt salgstransaksjon**, jf. [§ 8-2-2](#). Skiftlappene skal nummereres fortløpende av systemet og inneholde løyvenummeret og taksameterets serienummer. (Min utheving.)*

Opplysningene som skal rapporteres inn til Skatteetaten kommer fra skiftlapp. **Skiftlappen** produseres i **taksameter**. Når et EØS-land har innført krav til taksameter, gjelder EUs måleinstrumentdirektiv («MID»), se punkt 7.1.1 under.

#### 4. SAMFUNNSBIDRAGET FRA EKSISTERENDE DROSJENÆRING

**Taksameterforskriften** har tjent **samfunnet** og **drosjenæringen** godt. Taksameter har bidratt til å gjøre næringen seriøs og til en viktig **samfunnsøkonomisk bidragsyter**.

Analyseselskapet *NyAnalyse* utarbeidet i 2018 et **samfunnsregnskap** for Norges Taxiforbund (vedlagt). Utgangspunktet var SSBs oversikt over samlet omsetning i 2017, for drosjenæringen. Norges Taxiforbund er i disse dager i ferd med å oppdatere tallene for 2018, 2019, 2020 og 2021.

NyAnalyse har sett på direkte og indirekte virkninger av drosjenæringen og leverandører til næringen. Av en samlet omsetning i drosjenæringen på 7,9 milliarder kroner, ble det lagt til rette for 3,8 milliarder kroner i verdiskapning. Direkte og indirekte skatter og avgifter fra drosjenæringen i 2017 var **2,53 milliarder kroner**. Dette kan for eksempel finansiere (2017-tall):

- (a) 3550 årsverk lektorer (VGS), eller
- (b) 3526 årsverk politibetjenter, eller
- (c) 4134 årsverk ambulanspersonell

Drosjenæringen har således gått fra å være en bransje med mye kriminalitet og ulovligheter til å bli en viktig samfunnsøkonomisk bidragsyter takket være samfunnets langvarige innsats, og ikke minst innføring av krav til taksametre. Solberg sitt frislipp og nå «*forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje*», vil sette **samfunnet og drosjenæringen tretti år tilbake** mht. manglende rapportering og betaling av skatter og avgifter mv.

#### 5. HØRING – «FORSLAG TIL REGELVERK FOR KONTROLLUTRUSTNING I DROSJE» OG HØRINGSINSTANSER

##### 5.1 MULTINASJONALE APPSELSKAPER SOM HØRINGSINSTANSER

**Solberg** og **SD** har åpenbart funnet det formålstjenelig å invitere **multinasjonale appselskaper** til å delta i høringsprosesser og senere møter med SD, men valgte **ikke** å invitere landets største drosjesentral **Oslo Taxi**. Det kan være greit å minne FIN om at sist det største multinasjonale appselskapet var i Norge satte de **svart kjøring** i system. **Selskapet** er **straffedømt** i Norge for pirattaxivirksomhet og hadde gjennom sin **ulovlige virksomhet** iscenesatt og bidratt til **massiv og grove skatteunndragelser** og **regnskapsovertredelser** hos flere hundre sjåførere som har fått **straffeskatt** og **straffedommer** for det, samt et titalls sjåførere som er tatt for **trygdebedrageri**. Selskapet selv betaler **ikke skatt til Norge** for den virksomheten som utøves her. Skatteetaten, NAV, politiet, påtalemyndighetene og domstolene brukte mye ressurser for å rydde opp, se mer om dette i punkt 10.4 under. På denne bakgrunn kan jeg vanskelig se at dette selskapet har noen som helst troverdighet som høringsinstans. SD beslutning om å invitere appselskaper til høring og møter med embetsverket og politisk ledelse, som en del av næringen, er svært oppsiktsvekkende.

**Stopp på grønt, kjør på rødt? Eller hvordan var det igjen?!**

Det interessante spørsmålet er likevel: **Hvorfor inviteres selskaper som er dømt for kriminell virksomhet i Norge, til å delta i utarbeidelsen av nytt regelverk?**



## 5.2 AVVIKLING AV SIKKERHETSNETTVERKET TIL SAMFUNNET

### 5.2.1 Fjerning av samfunnets sikkerhetsnettverk

Solberg støtte på en hel rekke utfordringer med å legge til rette for multinasjonale appselskaper i 2018/2019. **Sikkerhetsnettverket** samfunnet hadde etablert gjennom flere tiår var så omfattende og sammenvevd at taksameterendringene ikke ble tatt med i Prop. 70 L (2018–2019). Solberg fikk likevel endret på kravet om at det var *drosjesentral som skal rapportere tredjepartsopplysninger*, til at dette nå gjelder *formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustning*, jf. skatteforvaltningsloven § 7-5-(7):

*«Formidler av drosjetjenester og driftsansvarlig for kontrollutrustning skal gi opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten eller kontrollutrustningen»*

Dette er ytterligere utdypet i skatteforvaltningsforskriften §§ 7-5-18 til 7-5-22. Skatteetaten har ifm. endringene utarbeidet en rettledning knyttet om hvem og hva som skal rapporteres. Her kan vi blant annet lese at det er *formidlere av drosjetjenester som skal levere opplysninger om løyvehavere som er tilknyttet virksomheten*, og at *formidlere av drosjetjenester er typisk en tredjepart som formidler en drosjetjeneste mellom en kunde og en løyvehaver, for eksempler en drosjesentral, en formidlingsplattform (som en mobilapp) eller lignende enheter som organiserer drosjetransport. En selvstendig næringsdrivende løyvehaver som ikke er tilknyttet en formidler er ikke opplysningspliktig her. Vedkommende må selv gi opplysningene i sin skattemelding*. Opplysningene som skal rapporteres til skatteetaten, kommer fra **skiftlapp**. Skiftlapp produseres i **taksameter**.

Et taksameter må også oppfylle vilkårene i bokføringsforskriften § 8-2-3:

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

For sammenhengens skyld hitsettes hele bokføringsforskriftens § 8-2 *Taxinæring*:

- (i) I henhold til bokføringsforskriften § 8-2-1 skal **alle** bokføringspliktige som driver **drosjenæring**, registrere kontant- og kredittsalg ved bruk av **taksameter** som tilfredsstillere kravene i [forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226](#) om krav til taksametre
- (ii) I henhold til bokføringsforskriften § 8-2-2 skal **taksameter** skrive salgsdokument (salgskvittering) til kunden for hvert salg. Kvitteringen skal inneholde opplysninger som nevnt i [§ 5-3-12](#), samt opplysninger om type betalingsmiddel
- (iii) I henhold til bokføringsforskriften § 8-2-3 skal kontantsalget **dokumenteres** ved bruk av **skiftlapper** og rapport fra **taksameteret** som viser hver enkelt salgstransaksjon, jf. [§ 8-2-2](#). **Skiftlappene** skal nummereres fortløpende av systemet og inneholde løyvenummeret og **taksameterets** serienummer.

**Skiftlappen** skal for hvert skift inneholde følgende opplysninger:

1. skiftets dato
2. klokkeslett for skiftets begynnelse og slutt
3. antall turer
4. brutto innkjørt beløp fordelt på **kontant** og **kreditt**. Kontantbeløp skal være fordelt på ulike betalingsmiddel
5. kontanttips og tips som betales med betalingskort mv.
6. totale og besatte kilometer

7. sjåførens navn og fødselsnummer eller annen identifikasjonskode
8. akkumulerte tall for totale kilometer og totalt innkjørt i kroner. Kilometer og kroner skal oppgis med henholdsvis minimum seks- og nisifrede tall

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

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

- (iv) I henhold til bokføringsforskriften § 8-2-4 **skal det for hvert skift** foretas en avstemming hvor optalt kassabeholdning mv. sammenholdes med kontantsalg ifølge **skiftlapp**. Avstemmingen skal dateres og det skal fremgå hvem som har foretatt avstemmingen
- (v) I henhold til bokføringsforskriften § 8-2-5 **skal dokumentasjon** som nevnt i [§ 8-2-3](#) og [§ 8-2-4](#) oppbevares i **fem år** etter regnskapsårets slutt

En mobilapplikasjon er ikke et taksameter, jf. punktene 7.1.2, 7.2 og 8 under. Når en mobilapp ikke er et taksameter etter MID kan det heller ikke oppfylle vilkårene i bokføringsforskriften § 8-2. Likevel skriver skatteetaten at en «*formidlingsplattform (som en mobilapp)*» skal levere opplysningene fra skiftlapp, som produseres i taksameter.

### 5.2.2 Appelskapene kjenner til reglene i de landene de opererer i

Alle som driver persontransport i Norge, skal følge reglene. Appelskapene kjenner selvsagt til **reglene i de landene de opererer i**, men velger likevel å bryte reglene. Igjen. Det finnes ingen unntak for multinasjonale appselskaper. Det bare ser sånn ut når ingen slår ned på ulovlighetene. Appelskapene har per i dag en forretningsmodell som medfører at det ikke er mulig å etterleve reglene fordi bestilling og betaling skjer mellom kundens app og sjåførens app, utenom taksameter. Dette står i skarp kontrast til eksisterende drosjenæring som må ha taksameter, også når appbestillinger benyttes, og forholder seg til reglene. **All omsetning** i løyvehavers virksomhet skal registreres på **skiftlapp**, jf. bokføringsforskriften § 8-2-4. Appelskapene er ikke tilkoblet løyvehavers taksameter, og da er det heller ikke mulig å følge bokføringsforskriftens vilkår om skiftlapp. I tillegg brytes merverdiavgiftsloven ved at ikke all omsetning i applikasjonene legges automatisk inn i taksameter med etterfølgende beregning av merverdiavgift, jf. § 3-1-(1):

*«Det skal beregnes merverdiavgift ved omsetning av varer og tjenester.»*

Men det er ikke bare bokføringsforskriften og merverdiavgiftsloven som appselskapene og sjåfører bryter. Selv om reglene ikke er direkte underlagt FIN, har **FIN et indirekte ansvar** fordi alle reglene er tett sammenvevde for at det offentlige skal få inn korrekte skatter og avgifter.

### 5.2.3 Høring – «kontrollutrustning som alternativ til taksameter i drosje»

Videre må høring «*forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje*» ses i sammenheng med tidligere høring av 10. juli 2020 som skulle legge til rette for «*kontrollutrustning som alternativ til taksameter i drosje*». Her foreslo SD og Nærings- og fiskeridepartementet («NFD») (departementene) å fastsette funksjonelle krav til kontrollutrustninger i drosje som skal gjelde for aktører uavhengig av hvilken type kontrollutrustning de bruker, inkludert aktører som benytter taksameter. Samlet skulle forslaget legge til rette for at drosjenæringen kunne ta i bruk andre teknologiske løsninger enn taksameter, som en mobilapp. Det ble etablert en arbeidsgruppe bestående av Justervesenet, Konkurransetilsynet, Forbrukerrådet, Skatteetaten, Pasientreiser Helseforetak og Samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppen leverte en rapport på 123 sider som er en del av høringsnotatet. Kortversjonen er at

departementene leverer overbevisende argumentasjon om at **samfunnssikkerheten blir svekket med lovendringene**, men man gjør det likevel. Skit i Norge, leve appselskapene! Solberg' ønske om å kaste samfunnets interesser over bord for å få igjennom egen politikk er skremmende. Se nærmere på dette:

I høringsnotatet punkt 2.3.2 *Riktig innrapportering til skattemyndighetene* skriver departementene blant annet:

*«Hensynet til riktig rapportering til skattemyndighetene blir ivaretatt gjennom **krav i skatteforvaltningsregelverket**. Næringsdrivende har **opplysningsplikt** om inntjeningen i den virksomheten de driver. Denne **plikten** understøttes av krav i **bokføringsforskriften** om at næringsdrivende i drosjevirksomhet **skal** registrere salg av drosjeturer ved bruk av **taksameteret**. Taksameteret gir nyttig informasjon om totalt kjørte kilometer med og uten passasjer og inntjening på **skiftet**, bl.a. basert på **krav til registrering**.»* (Min utheving.)

Departementene er klar over at riktig rapportering til skattemyndighetene ivaretas gjennom skatteforvaltningsregelverket og bokføringsforskriften, og at løyvehavers omsetning skal registreres i **taksameter** og registreres på **skiftlapp**, jf. bokføringsforskriften. Som tidligere nevnt i punkt 3.3 over fikk drosjesentralene rapporteringsplikt av tredjepartsopplysninger, for at samfunnet skulle få enda bedre kontroll på at drosjenæringen følger skatte- og avgiftsreglene

Videre uttalte departementene at innrapportering av tredjepartsopplysninger gir **skattemyndighetene** mulighet for å kontrollere at det er **samsvar** mellom opplysningene fra løyvehaveren og formidleren av drosjetjenestene som framkommer i skattemeldingen. Men for løyvehavere som ikke lenger er tilknyttet en drosjesentral eller annen formidler vil **ikke** kravet om tredjepartsrapportering **bidra til å sikre riktig rapportering til skattemyndighetene**. Dette **svekker Skatteetatens muligheter for å avstemme opplysninger fra taksameteret mot opplysninger som løyvehaver har fastsatt i sin skattemelding**, skriver departementene. Men som om ikke dette var ille nok. I punkt 2.4 *Behovet for regelendringer* skriver departementet litt om hva som har skjedd etter frislippet:

*«Utviklingen etter oppheving av sentraltilknytningsplikten fra 1. november 2020 har vist at krav til å bruke taksametre **ikke alene** sikrer hensynene til riktig prisberegning, **skatterapportering** og sikkerhet for passasjer og sjåfør. Når det nå er åpnet for å drive drosjevirksomhet uten å være tilknyttet sentral, har det medført at noen av **mekanismene** som tidligere var med på å sikre seriositeten i drosjenæringen ved bruk av taksameter **ikke lenger** er til stede. Etter opphevelsen av **sentraltilknytningsplikten** er det **ikke lenger** noen fullgod løsning som **ivaretar skatterapportering fra tredjepart når løyvehaver ikke er tilknyttet en formidler**. Dette **vanskeliggjør Skatteetatens risikovurdering og oppfølging**. Sikkerhet for passasjer er også redusert i disse tilfellene, da loggføring av posisjonsdata for turen ikke nødvendigvis blir overført til en tredjepart.»*

For det første legger departementene, feilaktig, til grunn at alle i drosjenæringen i dag benytter taksameter i løyvepliktig persontransport. Det er ikke tilfelle, se mer om dette under i punkt 9.1 femte kulepunkt. For det andre foreslår departementene i fullt alvor **regelendringer** som har til hensikt å **svekke samfunnets muligheter til å få inn korrekte skatter og avgifter**. Departementene erkjenner at innføring av nytt regelverk hvor **to-kilde** bruken opphører vil **svekke** Skatteetaten og **samfunnets** mulighet til å få inn korrekte skatter og avgifter, men foreslår det likevel. **Hvorfor?**

Det offentlige har tidligere gitt løyvehaver anledning til selv å rapportere inn omsetning. Det gikk ikke så bra. Opprydningsjobben tok flere tiår. Likevel problematiseres ikke regelendringene nærmere, men bare forbigås i stillhet. Etter at samfunnet har utviklet strenge krav til næringen for å ta ned jukset til et akseptabelt nivå, så kan løyvehavere igjen sende inn skattemelding uten å bekymre seg for at andre

rapporterer inn denne omsetningen. Det er ille å se hvor langt Solberg var villig til å strekke seg for at appselskapene skulle få tilgang til riket.

### 5.3 DEPARTEMENTENE HAR IKKE GJORT JOBBEN SIN MED Å STOPPE ULOVLIGHETENE

Basert på innholdet i høringsnotatet og forslagene om framtidige regelendringer må åpenbart noen i departementene ha sett lyset og konkludert med at **dagens regler** ikke gir multinasjonale appselskaper adgang til å drive virksomheten sin i Norge. Dette fordi mobilappen ikke oppfyller vilkårene i MID, yrkestransportregelverket, taksameterforskriften, forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, prisopplysningsforskriften, skatteforvaltningsregelverket og bokføringsforskriften. Ingen av de involverte **departementene** har funnet det fornuftig, eller formålstjenelig, å reagere på lovbruddene som har pågått siden 1. november 2020. Dette er mildt sagt spesielt. Departementenes manglende oppfølging av økonomisk kriminalitet i næringen er skuffende i seg selv, men kriminaliteten vil tilta ytterligere med forslaget om å tillate apper i et eget digitalt bestillingsmarked. Dette vil være den siste spikeren i kista for en seriøs drosjenæring, og vil frata samfunnet skatter og avgifter i et omfang Norge ikke har sett tidligere. Opprydningsarbeidet vil pågå i uoverskuelig framtid. Jeg legger til grunn at Danmark kom fram til samme konklusjon ifm. deregulering i 2017 da de beholdt krav til taksameter. Med den konsekvens at appselskapene forlot Danmark.

## 6. TAKSAMETERKRAV GJELDER OG BØR OPPRETTETTES UENDRET SOM ENESTE ALTERNATIV I PERSONTRANSPORTMARKEDET FOR Å SIKRE SAMFUNNETS INTERESSER

### 6.1 TAKSAMETERKRAV GJELDER FOR ALLE SOM SKAL DRIVE MED PERSONTRANSPORT

Per i dag eksisterer det en rekke lover og forskrifter aktørene i persontransportmarkedet må forholde seg til. Regelverket gjelder også for appselskapene, men de forholder seg bare til det som passer forretningsmodellen de har utviklet og som handler om å flytte omsetning skattefritt ut av Norge. Appselskapene er ikke tilknyttet taksameter, slik drosjesentralenes apper er, noe som åpner for at sjåfører tilkoblet app kan kjøre i personmarkedet uten taksameter, i strid yrkestransportregelverket. Departementene er kjent med dette, men gjør ingen ting. Se nærmere på dagens regler innenfor persontransportmarkedet:

- i henhold til **yrkestransportloven § 4** må den som skal drive persontransport med motorvogn utenfor rute ha løyve, jf. **yrkestransportloven § 9**
- i henhold til **yrkestransportforskriften § 48 annet ledd** skal alle drosjer ha **taksameter**
- i henhold til **forskrift om krav til taksametre** er det definert krav til taksametre, installasjon og bruk. Forskriften gir utfyllende regler om kontroll og godkjenning ved installasjon og under bruk. Forskriften fastsetter også krav til tilleggsinnretninger (betalingsterminal mv.)
- i henhold til **forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn** skal løyvepliktig drosjetransport med motorvogn benytte parallelltakst, jf. **§ 2**. Med parallelltakst menes prisberegning basert på **samtidig** anvendelse av **tidstakst** og **avstandtakst** under hele turen
- i henhold til **prisopplysningsforskriften § 25d første og andre ledd** skal tilbydereren opplyse forbrukeren om at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen av pristilbudet, en fastpris som eventuelt tilbys på strekningen og **parallelltaksten** med eventuelle tillegg

Appselskapene håndterer bestilling og betaling i sjåfør-app og kunde-app, se mer om dette i punkt 7.2 under. Fastprisen kunden mottar i **appen** er **dynamiske** og utarbeides av **algoritmer** i en server et eller annet sted på jordkloden, basert på tilbud og etterspørsel i appen som er plassert utenfor bilen. Appen

leverer ikke iht. taksameterkravene, bokføringsforskriften § 8-2, prisopplysningsforskriften § 25d, og heller ikke på forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn § 2, *parallelltakst*.

**Når appselskapene ikke driver virksomheten iht. eksisterende lover og forskrifter, hvorfor er det ingen som stopper dette?**

### 6.1.1 Taksameter er ikke en etableringsbarriere

**Solberg** har som nevnt tidligere uttalt at anskaffelse av taksameter er en etableringsbarriere. Uavhengig av presisjonsnivået i uttalelsene så har **alle seriøse bransjer etableringskostnader knyttet til kontroll av omsetning og innberetning av korrekte skatter og avgifter til det offentlige**. Det oppsiktsvekkende er at departementene i sin naive virkelighetsverden ikke har tatt med seg i regnestykket samfunnets kostnader ved omlegging fra taksameter (kasseapparat) til mobilapper. For detaljvarehandelen og restaurantbransjen er det krav til kasseapparat. Legger man Solberg sin tenkning til grunn så er kasseapparat en kostnad som innebærer etableringshindring i varehandelen og utelivsbransjen. Kanskje kasseapparatet i disse bransjene kunne erstattes med en mobilapplikasjon fra multinasjonale appselskaper som flytter omsetningen ut av Norge til et EØS-land eller skatteparadiser, som Norge ikke har utleveringsavtale med?

## 6.2 SAMFERDSELSDEPARTEMENTET OPPTRER SOM OM DE IKKE ER KJENT MED HVORDAN EKSISTERENDE DROSJENÆRING OPERERER

Solberg og SD har i flere år forsøkt å slippe igjennom appselskapene ved enten å avvikle sikkerhetsmekanismene samfunnet har utviklet over flere tiår, eller fremme **feilaktige uttalelser** i høringsnotater om dagens aktører for å legitimere ulovlighetene til appselskapene. Dette er ikke Norge som rettsstat verdig. Se nærmere på dette: Høsten 2020 sendte SD på høring «*endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje*». SD uttalte blant annet følgende i pkt. 2.2 om dagens situasjon:

*«stadig flere tilbydere av drosjetjenester benytter applikasjonsbaserte formidlingstjenester i tillegg til taksameter.»* (Min utheving.)

**Feil!** De applikasjonsbaserte tjenestene som eksisterende drosjenæring benytter er som alle vet integrert mot sentralenes trafikkdirigeringsystemer og drosjens **taksameter**, slik at disse er en integrert del av alle systemene og **ikke** noe som kommer i tillegg.

SD skriver videre i punkt 2.2. siste avsnitt:

*«Disse applikasjonene brukes blant annet til å beregne pris på **forhånd** basert på strekning funnet ved bruk av **kartapplikasjoner**, slik at **kunden og sjåføren** avtaler pris før turen starter.»*

**Feil!** Prisen beregnes gjennom taksametersystemet sentralene benytter, blant annet basert på kartapplikasjoner og parallelltakst. Prisen kan imidlertid **ikke endelig avtales** mellom tilbyder (drosjesentral) og forbruker før turen starter, ettersom dette ville vært i strid med bestemmelsene i prisopplysningsforskriften § 25d første og andre ledd:

*Dersom **forbrukeren** oppgir et tilstrekkelig avgrenset bestemmelsessted for en ønsket drosjetjeneste, skal **tilbyderen uoppfordret** gi forbrukeren et **pristilbud** før de inngår en avtale om transport. Pristilbudet skal angi **totalprisen** for drosjetjenesten.*



*Tilbyderen skal opplyse forbrukeren om at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen av pristilbudet, en fastpris som eventuelt tilbys på strekningen og parallelltaksten med eventuelle tillegg, jf. forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn § 3 andre ledd, jf. § 2 andre punktum.*

I Oslo Taxi sin app (TaxiFix) får kunden et tilbud om makspris på turen. Dette er den maksimale prisen forbruker skal betale. Dersom parallelltaksten (taksameterprisen) for turen blir lavere, er det dette beløpet forbrukeren skal betale. Turpris beregnes av MID-godkjent **taksameter** sammen med sentralens kartapplikasjoner. Kunden **skal** betale det **rimeligste** alternativet av taksameterpris (parallelltakst) og tilbudt maksimalpris, jf. prisopplysningsforskriften § 25d.

Ovennevnte praksis i Taxifix-appen samsvarer med regelverket. Dette i motsetning til appselskapene som gir kunden fastpris (totalpris) basert på dynamiske priser utarbeidet av algoritmer i en server som er fysisk adskilt fra telefonen. Appen er heller ikke tilkoblet taksameter.

Departementet uttaler avslutningsvis i punkt 2.2 følgende:

*«På grunn av bokføringsregelverkets krav om at drosjer skal bruke taksametre, er slik bruk av applikasjoner i drosjenæringen i hovedsak brukt til selve formidlingen av drosjetjenester og forhåndsberging av pris.»*

**Feil!** I eksisterende drosjenæring sine apper, herunder Taxifix-appen, kan kunder foreta både direktebestilling og forhåndsbestilling av drosje. Kunden kan velge å forhåndsbetale gjennom appen, men beløpet som trekkes fra betalingsmiddelet er det laveste beløpet av en taksameterpris (parallelltakst) eller den forhåndsoppgitte maksimalprisen.

Regelverket gjelder også for de multinasjonale appselskapene, men de forholder seg bare til egen forretningsmodell hvor sjåfør og kunde har hver sin app og bestiller og betaler for transporten i appen uten at taksameter er en integrert del av bestilling- og betalingsystemene. Mens departementene ikke gjør noe med det. Hvorfor?

## 7. DET EUROPEISKE MÅLEINSTRUMENTDIREKTIVET («MID»)

### 7.1 MID-DIREKTIV OG TAKSAMETER

#### 7.1.1 Når et EØS-land har innført taksameterkrav plikter aktørene å følge MID-direktivet

Når et EØS-land innfører krav om bruk av taksameter, **skal** taksameter oppfylle kravene i **EUs måleinstrumentdirektiv 20014/32/EU («MID»)**. Kravene i harmoniserte direktiver, slik som MID, skal etterleves likt i EØS. Det er ikke tillatt å fastsette nasjonale krav utover MID-direktivet, utover krav til at tilleggsinnretninger som betalingsterminal, printer og taklampe skal være tilkoblet taksametre.

#### 7.1.2 Taksameterkrav er hjemlet i taksameterforskriften og må oppfylle vilkårene i MID

For at taksameter skal oppfylle **dagens krav** i *taksameterforskriften*, må taksameter være *fastmontert i bilen* og foreta *fysiske målinger av distanse og tid for kjøreoppdrag*. Beregning av distanse er basert på pulser fra en signalgenerator, som er knyttet til hjulenes rotasjon. Antall pulser per kilometer fremkommer med andre ord som antall pulser per rotasjon multiplisert med omkretsen på hjulet. Omkretsen av hjulet og hvor mange pulser omdreiningen gir per omdreining må derfor være kjent når taksameteret monteres og kobles til signalgeneratoren. Tallene blir lagt inn som kalibreringstall i

taksameteret, og kan kontrolleres i ettertid ved fysiske målinger. Det kreves også at taksameteret er plombert, slik at det er mulig å påvise eventuelle uautoriserte inngrep og manipulasjon. MID-direktivet oppstiller spesifikke krav til den høye metrologiske beskyttelsen for instrumenter nevnt i artikkel 2 (1) MID:

*«This Directive applies to the measuring instruments defined in the instrument-specific Annexes III to XII (hereinafter ‘instrument-specific Annexes’) concerning water meters (MI001), gas meters and volume conversion devices (MI-002), active electrical energy meters (MI-003), thermal energy meters (MI-004), measuring systems for continuous and dynamic measurement of quantities of liquids other than water (MI-005), automatic weighing instruments (MI-006), **taximeters (MI-007)**, material measures (MI-008), dimensional measuring instruments (MI-009) and exhaust gas analysers (MI-010).» (Min utheving.)*

Definisjonen av et taksameter i MID er:

*«device that works together with a signal generator to make a measuring instrument.»*

Videre er det spesifisert at:

*«[t]his device measures duration, calculates distance on the basis of a signal delivered by the distance signal generator. Additionally, it calculates and displays the fare to be paid for a trip on the basis of the calculated distance and/or the measured duration of the trip.»*

Direktivets definisjon av et taksameter er teknologinøytralt, og er ikke til hinder for at et software-program omfattes av den rettslige definisjonen. Det er **enhetens egenskaper** som er **avgjørende for klassifiseringen**. Et taksameter som er omfattet av MID må imidlertid også, blant annet, være egnet til å «calculates [...] the fare to be paid» for turen basert på **avstand** og / eller turens målte **varighet**. Dette kaller vi i Norge for **parallelltakst**. Reglene om parallelltakst finnes i «Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn § 2:

*«Løyvepliktig drosjetransport med motorvogn omfattet av denne forskriften skal benytte **parallelltakst**. Med parallelltakst menes **prisberegning** basert på **samtidig** anvendelse av **tidstakst og avstandstakst** under hele turen.» (Min utheving.)*

Forskriften ligger under Konkurransetilsynet, med hjemmel i pristiltaksloven. Parallelltaksten brukes over hele landet, men hvis transporten foretas i maksimalprisregulerte områder bestemmer Konkurransetilsynet prisene. Skjer drosjetransporten i kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, og befolkningstetthet på 80 innbyggere per km<sup>2</sup> eller høyere, fastsetter sentralene, eller nå også tusenvis av nye frislippsjåførere, prisene selv. Men **taksameter** og **parallelltakst** skal alltid benyttes til å kalkulere prisen basert på tid og distanse.

## 7.2 APPENE TIL DE MULTINASJONALE SELSKAPENE BENYTTET PRISBEREGNINGSGALGORITMER OG DYNAMISKE PRISER FRA EKSTERN SERVER UTENFOR BILEN

Appene til de multinasjonale selskapene inneholder **prisberegningssalgoritme** som beregner pris basert på tid og distanse, og også andre momenter som tilbud og etterspørsel. Prisene er ikke konstante, men **dynamiske**. Er det stort behov for transport går prisen kunde må betale opp, og er det mindre behov for transport går prisene ned for å tiltrekke flere kunder. **Algoritmene** til de forskjellige selskapene finnes på **server** et eller annet sted på jordkloden, som er fysisk adskilt fra telefonen med appen som brukes ved den enkelte tur. **Tid** og **distanse** kommuniseres via **internett**, til en server. Som **grunnlag**

**for beregning av distanse** benyttes telefonens kommunikasjon med signaler fra satellitt (for eksempel GPS-sensorer).

Appene til de multinasjonale selskapene tilfredsstillers ikke vilkårene i *forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn § 2*, fordi prisberegning ikke skjer i et taksameter som benytter parallelltakst, men i **applikasjoner** som benytter **algoritmer** utarbeidet i en **server**.

JV har tidligere vurdert om Uber kan anses som et taksameter som er underlagt krav og kontroll ift. regelverket. JV konkluderer med Uber ikke er et taksameter. JV skriver blant annet dette på sin hjemmeside:

*«For å være underlagt krav og tilsyn i henhold til taksameterforskriften, må et måleredskap omfattes av definisjonen av et taksameter i forskriftens § 2 a:»*

*«Taksameter: en innretning som sammen med en signalgenerator utgjør et måleredskap. Innretningen måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren og beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede **distanse** og/eller målt **varighet**».*

Definisjonen er en ordrett oversettelse fra MID, som fastsetter krav til taksametre.

<https://www.justervesenet.no/justervesenet-anser-ikke-uber-som-et-taksameter/>

## **8. DEN ENGELSKES HØYESTERETT' AVGJØRELSE – EN MOBILAPPLIKASJON ER IKKE ET TAKSAMETER**

Spørsmålet om taksameter i relasjon til mobile applikasjoner er tidligere behandlet av den engelske høyesterett, the **High Court of Justice Queen's Bench division Administrative Court**, i saken mellom **TfL mot Uber & Others**, sak nr. **CO/1449/2015**, fra **16. oktober 2015**. Problemstillingen i saken var om private biler i Uber-nettverket er utstyrt med et taksameter, det vil si en enhet for beregning av pris. Hva gjelder den faktiske siden la retten til grunn at:

*«[t]he calculation is carried out by one of two servers operated by Uber in the United States. Signals are sent to the servers by the driver's Smartphone, providing GPS data from the driver's Smartphone, and time details. Server 2 calculates the fare to be paid using what Uber calls its fare calculation model, effectively a software based algorithm.»*

Retten påpekte videre at sjåførens smarttelefon var den primære enheten for å beregne prisen, og at bilen ikke var *«equipped with a device for calculating fares»*.

*Den engelske høyesterett konkluderte med at:*

*«[a] taximeter [...] does not include a device that receives GPS signals in the course of a journey, and forwards GPS data to a server located outside of the vehicle, which server calculates a fare that is partially or wholly determined by reference to distance travelled and time taken, and sends the fare information back to the device.»*

Den engelske høyesterett uttaler at mobile applikasjoner, som Uber-appen, er en enhet hvor beregningen skjer via overføring av informasjon til en server utenfor bilen via deres Uber App / annen

app. Verken kjøretøyet eller den mobile applikasjonen utfører dermed en beregning, og det er heller ikke mobiltelefons / appens mening – beregningen utføres et separat sted basert på inputs fra GPS-signaler. En enhet som dokumenterer distanse og tid, og anvender en ekstern server og algoritme for en dynamisk prising, ikke er en enhet som «calculates [...] the fair to be paid».

**Spørsmål til besvarelse:** Hvis appene fra de multinasjonale appselskapene ikke oppfyller vilkårene i dagens regelverk, er de ulovlige! **Hvorfor opererer da disse aktørene fortsatt i Norge?**

## 9. NÅ-SITUASJONEN I PERSONTRANSPORTMARKEDET – EKSPERIMENTET SOM FEILET

### 9.1 UOVERSIKTELIG MARKED – INGEN HAR KONTROLL OG LITEN RISIKO FOR Å BLI OPPDAGET

**FIN** er helt avhengig av informasjon om hva som skjer **ute i markedet** for å kunne rydde opp. Skaden har allerede skjedd og det må gjennomføres kraftige og langvarige tiltak for å rydde opp etter Solberg.

Per 28. januar 2022 er det tatt ut 2246 løyver i Oslo (vedlagt). Tallet øker dag for dag. Dette kommer i tillegg til de ca. 1700 behovsprøvde løyvene som allerede var i Oslo. I Viken er det tatt ut 1486 løyver, mens det før frislippet var 1173 behovsprøvde løyver (Akershus-kommunene). I disse to fylkene er det tatt ut 3732 nye løyver. Dette er ikke bedriftsøkonomisk bærekraftig. Historien har vist at for mange aktører i et uregulert marked vil medføre ulovligheter. Frislipp og utdeling av ubegrenset antall løyver kombinert med appselskapenes forretningsmodell uten taksameter, reduserer også risikoen for å bli oppdaget. Så hvordan fungerer dagens regulering:

Det observeres at frislippsjåfører ikke har montert taksameter i bil. De bruker heller ikke taklampe, mangler synlige prisoblater og løyvenummer, på bilen. Mange, om ikke alle, kjører utenom det ordinære gate- og holdeplassmarkedet og avtaler oppdrag med kunde gjennom applikasjoner. Gjerne fra flere tilbydere samtidig. Man kan legge til grunn at app-omsetningen ikke rapporteres på skattemelding eller til merverdiavgiftsregisteret. Disse aktørene blir heller aldri oppdaget ved kontroll fordi dem ikke er på vanlig holdeplass. For det tilfelle løyvehaver legger omsetning fra forskjellige turformidlere manuelt inn i taksameter, hvem av turformidlerne skal rapportere inn taksameteromsetning som vises på skiftlapp iht. bokføringsforskriften § 8-2? Så kan det være løyvehavere som har installert taksameter ved oppstart av virksomheten, eller er tilknyttet en sentral, som bruker taklampe og løyvenummer, men etterhvert kobler seg opp mot appselskapene. For at denne omsetningen skal kunne innberettes må den ukentlige utbetalingen fra appselskapene legges manuelt inn i taksameter. Dette forutsetter jo at sjåførene driver virksomheten sin lovlydig. Men mange sjåfører legger ikke inn betaling fra appselskapene i taksameter fordi vedkommende ønsker ikke å betale skatt og mva av app-omsetningen.

I korthet har frislipp medført at:

- alle som vil kan søke og få løyve om vedkommende oppfyller kravene i yrkestransportloven
- det er ikke krav om at du registrerer bil på løyve
- det er krav til taksameter (foreløpig), men man trenger ikke taksameter for å få løyve
- taksameter kan kjøpes brukt på Finn.no eller nytt i Norge/utlandet og monteres av alle
- ingen kontrollerer at bilen som benyttes til persontransport har fastmontert taksameter
- ingen godkjenning av taksametermonteringsverksted
- ingen har kontroll på hvem som kjører drosjen
- ingen har kontroll på om det er en privateiet bil som benyttes i persontransportmarkedet

- ingen kontroll på hvor omsetning i betalingsterminal havner
- kunder oppfordres til å betale kontant. Vipps skjer til en konto sjåfør selv bestemmer
- løyveholder registrert med feil næringskode i Brønnøysundregistrene
- frivillig med taklampe
- påbudt med løyvenummer på dørene, men ingen kontrollerer dette
- påbudt med prisoblater synlig for kunde, men ingen kontrollerer dette
- påbudt med synlig kjøreseddel, men ingen følger dette (kravet burde for øvrig erstattes med et nasjonalt sjåfør-ID kort fordi dagens kjøreseddel inneholder navn og 11-sifret f.nr.)
- påbudt med synlig løyvenummer innvendig i bil, men ingen kontrollerer dette
- ingen vet hvor mange sentraler det finnes
- ingen har kontroll på antall *formidlere av drosjetjenester* (løyvehavere og appselskaper mv)
- ingen har oversikt over antall løyver i drift
- ingen har kontroll på om bil i trafikken er registrert som drosje i vognkortet
- ingen har kontroll på om bilen er forsikret som drosje
  - drosjeforsikring kan koste 5 gangeren av en privatbilforsikring
- sjåførene overpriser korte turer siden ingen vet hva prisen til den enkelte friåker er
- blinde utsettes for diskriminering ved at sjåførene nekter å kjøre førerhund
- sjåførene nekter å kjøre korte turer
- dårligere tilbud til funksjonshemmede
- aktører som har avtale om pasient- og skoletransport, prioriterer ikke spotmarked eller gate- og holdeplassmarkedet
- på sikt vil skole- og pasienttransport miste seriøse aktører da næringen kolliderer

Frislippet har også gjeninnført:

- skattesvik(t)
- mva-juks
- hvitvasking
- trygdejuks
- bil kjøpes til privatbruk, men finansieres med svart omsetning i helgene fra appselskaper
- bil benyttes til persontransport, men bilen er ikke registrert som drosje i vognkortet, har ikke drosjeforsikring og årlig EU-kontroll
- drosjer benyttes med og uten taksameter, løyvenummer og taklampe, men mottar bestilling og betaling i app som ikke legges manuelt inn i taksameter for de tilfellene bile er utstyrt med taksameter
- annen arbeidslivskriminalitet hvor bare fantasien setter grenser

Menneskelige lidelser som rammer sårbare grupper:

- personer med funksjonsnedsettelse opplever dårligere tjenester og blir avvist på holdeplass når dem vil betale med TT- og NAV-kort fordi det ikke lenger er en plikt til å kjøre publikum
- næringen er ikke lenger å anse som en del av et inkluderende og seriøst arbeidsliv
- mange innvandrere ser ikke på drosjenæringen som en alternativ vei til rask integrering. Mange års myndighetsstøttet kryskulturelt dialogarbeid og intern kunnskapsdeling om plikter og lojalitet overfor det norske samfunnet står i fare for å svekkes
- mange barn har foreldre som kjører drosje. Å bekjempe fattigdom forhindrer at innvandrerbarna får fattigdom i arv. Med endringene til Solberg vil de oppleve barnefattigdom på nivå vi aldri tidligere har sett i kongeriket



På toppen av dette kan vi legge til at overgrep fra drosjesjåfører dessverre fortsetter og appene kan ikke forhindre det, og frislippet generer elendige kundeopplevelser og ikke forutsigbare priser til publikum.

(Listen er ikke uttømmende)

## 9.2 DROSJESJÅFØRER UTEN KOMPETANSE

Solberg mente at **persontransport mot betaling kunne** være en hobby eller deltidsjobb. Lokal kjennskap om distriktet transporten skulle utføres i og behandling av betalingsmidler, ikke var så nøye og fint kunne erstattes med app. I perioden oktober 2019 til september 2020 var det ifølge Aftenposten delt ut over 1000 nye kjøresedler. Ingen av disse har bestått teori- og praksisprøve hos Statens vegvesen, eller gjennomført noen kurs om næringsvirksomhet. Mange av sjåførene har begrensede eller ingen norsk kunnskaper. Det finnes ingen oversikt over hvor mange som har tatt ut eget løyve, men basert på egne erfaringer så legger jeg til grunn at det er et ikke ubetydelig antall ukvalifiserte sjåfører som har blitt nye løyvehavere etter at kompetansekravet til løyvehavere ble fjernet med frislippet.

<https://www.aftenposten.no/oslo/i/zgLX1q/over-1000-nye-taxisjåfører-i-oslo-har-ikke-bestaatt-noen-proeve>

## 9.3 LØYVEHAVERE UTEN KOMPETANSE

Solberg mente også at bedriftsøkonomiske kompetanse og opplæring i forskjellige lover og forskrifter innen persontransportmarkedet for selvstendig næringsdrivende løyvehavere ikke var nødvendig. Dette ble betegnet som en etableringsbarriere og utdatert. På linje med taksameter. Vel, jeg snakker ukentlig med løyvehavere som aldri har hørt ordene: **omsetning, inntekter, utgifter, budsjett, forskuddsskatt, restskatt og merverdiavgift**. Når jeg ramser opp reglene i persontransportmarkedet, ser jeg motløsheten sige inn hos mange av dem da de ikke forstår noe av hva jeg snakker om.

# 10. ET DIGITALT OG ET IKKE-DIGITALT PERSONTRANSPORTMARKED – DE NEGATIVE KONSEKVENSENE FOR SAMFUNNET OG SÅRBARE GRUPPER

## 10.1 SOLBERG VILLE FJERNE TAKSAMETER SOM ENESTE ALTERNATIV I PERSONTRANSPORTMARKEDET UTEN Å FORSTÅ REKKEVIDDEN AV FORSLAGET

Solberg ønsket å fjerne taksametrene som eneste alternativ i persontransportmarkedet. For å få til dette måtte det konstrueres et **digitalt bestillingsmarked**, som skulle konkurrere mot eksisterende drosjenæring. Solbergs siste ønske, før de forlot regjeringskontorene, ble effektivt av SD ved å sende på høring «*forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje*» høsten 2021. Solberg' ønsker om å fjerne taksametrene framstår som naivt og uten realitetsforståelse for at taksameteret er garantisten for at drosjenæringens omsetning innberettes til myndighetene. Denne innberettelsen er ikke relevant for de multinasjonale appselskapene hvis inntekt, og skatten og avgiftene de burde betale til den norske stat, forsvinner ut av landet med et klikk i appen.

## 10.2 FORSLAGET RAMMER DE SVAKESTE BLANT OSS SOM BLINDE OG FUNKSJONSHEMMEDE

Et samfunn bedømmes av hvordan det tar vare på de svakeste og mest sårbare i samfunnet. Det kan ikke være multinasjonale appselskapers forretningsmodell tilpasset funksjonsfriske mennesker som

skal definere hva Norge er, eller hvordan vi tar vare på de svakeste. Hvordan persontransporten skal organiseres er et politisk valg. Regjeringen med finansministeren har dårlig tid. Valgene er å:

- rydde opp i kaoset og optimalisere persontransporten, eller
- fortsatt frislipp, kriminalitet og kollaps

Opprettelsen av et **digitalt marked** (app) og et **ikke digitalt marked** (taksameter) er en skrivebordsløsning uærlige personer vil utnytte til det fulle. Ordningen med to markeder er **umulig** for myndighetene å kontrollere. Hvem skal kontrollere at en sjåfør i det foreslåtte digitale markedet ikke operer i det ikke-digitale markedet når det eneste sjåføren trenger å gjøre er å kjøpe et brukt taksameter på Finn.no eller i utlandet, og omvendt? Samfunnet vil med denne ordningen miste skatter og avgifter, og næringen vil ikke lenger være en seriøs, inkluderende og sikker arbeidsplass.

De sårbare gruppene vil med denne ordningen være mest utsatt for å få tilbudet sitt redusert. Prisen vil også øke. Departementene har i høringsnotat av 24. september 2021 punkt 5.3.13 vurdert om enkeltgrupper som er «*særlig avhengig av drosjetransport*» vil bli rammet om taksameterkrav fjernes. Risikoen for at tilbudet til **ikke-digitale kunder** vil falle bort på sikt er **liten**, uttaler departementene:

*«I den grad tilbudet til ikke-digitale kunder bortfaller, mener departementene at dette bør sikres på annen måte enn gjennom å fastholde kravet om en fastmontert enhet i drosjen. Vurderingen er gjort på bakgrunn av at det vil være relativt få tilfeller hvor tilbudet til ikke-digitale kunder vil falle bort.»* (Min utheving.)

Oslo Economics har på vegne av departementene vurdert konsekvensene for grupper som er **særlig avhengig av drosjetransport**. I rapporten kommer det fram at det er ca. 600.000 personer som er **ikke-digitale**. Det er like mange innbyggere som det er i Oslo. Jeg vet ikke hvilke vurderinger som ligger til grunn hos departementene når dem mener hele Oslos befolkning, eller litt over 11 prosent av Norges befolkning, er relativt få tilfeller.

I Blindeforbundet sitt høringssvar av 21. desember 2021 skriver de følgende på side 1 siste avsnitt:

*«Rapporten fra Oslo Economics legger til grunn at det er ca. 600 000 personer som ikke er digitale. Dette er en veldig stor gruppe som utestenges, og vi mener at dette vil ha uheldige konsekvenser og oppleves som diskriminerende.»* (Min utheving.)

Men hva vet vel blinde om dette? De har jo ikke sett lyset på samme måte som Solberg og departementene. Faktum er at personer med funksjonsnedsettelse, rullestolbrukere og blinde, allerede i dag er skadelidende av frislippet, og vil bli enda mer skadelidende om markedet deles i to og taksameter avvikles som eneste alternativ i drosjenæringen. Blindeforbundet uttaler videre i sitt høringssvar på side 2 andre og tredje avsnitt at:

*«Vi stiller oss kritiske til hvordan en heldigital kontrollutrustning vil påvirke tilbudet i små og mellomstore kommuner, samt at vi ikke ønsker at det blir en todeling av drosjemarkedet i store kommuner. Kombinert med problematikken nevnt i avsnittet over, så vil dette kunne føre til utestenging av en stor gruppe mennesker – blant annet mange synshemmede. Det er også problematisk at det i høringsnotatet vises til at det er en risiko for at tilbudet til ikke-digitale kunder vil prises høyere enn tilbudet basert på heldigitale kontrollutrustninger. Vi mener at det er stor sannsynlighet for at dette rammer de mest sårbare kundene.»* (Min utheving.)

Blindeforbundet avslutter vedlagte høringssvar med at blinde bruker TT-kort som betalingsmiddelet:

«For Blindeforbundet er det viktig at man **enkelt har tilgang til taxi**, uansett om man ønsker å prae, bestille på telefon eller via app. Samtidig må man også kunne betale med kontanter, kort, via app eller med **TT-kort**. Videre må reisen oppleves trygg og opplysninger om pris, løyvenummer og drosjens posisjon, samt annen viktig informasjon om reisen, pris m.m. må være enkel å få og tilgjengelig også for synshemmede.»

Som nevnt i punkt 9.1 opplever personer med funksjonsnedsettelse diskriminering og dårligere og dyrere tilbud enn funksjonsfriske. **Norges Handikapforbund** («NH») arbeider for **likestilling, full deltakelse, mangfold og rettigheter**. NH presiserer i sitt hørings svar av 22. desember 2021 (vedlagt) at mangel på universell utforming av ordinær kollektivtrafikk, medfører at mange mennesker med **nedsett funksjonsevne er helt avhengige av drosjebaserte løsninger** for å komme seg dit de skal. HF minner også regjeringen på at Norge har forpliktet seg til å oppfylle **FNs bærekraftsmål** og **artikkel 9 i FNs funksjonshemmedekonvensjon**. NH uttaler dette på side 1 nest siste avsnitt:

*Vi vil videre minne om **delmål 11.2 i FNs bærekraftsmål**: «Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til **personer i utsatte situasjoner**, kvinner, barn, personer med **nedsett funksjonsevne** samt eldre.» Dette målet kan sammenstilles med **artikkel 9 i FNs funksjonshemmedekonvensjon (CRPD)** der det slås fast at «samfunnet skal identifisere og fjerne hindringer som vanskeliggjør tilgangen til bygninger, transport og arbeidsplasser». Norge har forpliktet seg på begge, men det kreves en tydelig satsning på universell utforming av transportsystemer før man når målene. (Min utheving.)*

HF frykter, med rette, at tilbudet blir dårligere. Høringsbrevet avsluttes med at forbundet ikke kan «akseptere et **regelverk for kontrollutrustning i drosje som i praksis setter mennesker med nedsett funksjonsevne utenfor en stor del av drosjemarkedet**.»

Det er et faktum at tilbudet til enkeltgrupper som er *særlig avhengig av drosjetransport* allerede har blitt dårligere over store deler av landet. Dette er ikke noe nytt ved frislipp, da all erfaring og forskning dokumenterer at dette ville skje. Løsningen til departementene, dersom tilbudet til *ikke digitale kunder* bortfaller, er å skyve ansvaret over på fylkeskommunene. Som om fylkeskommunene flommer over av penger til dette, spesielt sett opp mot at samfunnet tidligere ikke betalte noen ting for samfunnsberedskapen drosjenæringen leverte på når det gjaldt pålagt dekningsplikt, driveplikt og sentraltilknytningsplikt.

**Solberg kastet under bussen blinde, synshemmede og andre personer med nedsett funksjonsevne for å slippe til multinasjonale appselskaper med tvilsom forretningsmodell.**

**Hva har Støre-regjeringen tenkt til å gjøre med det?**

### 10.3 TRANSPORT ØKONOMISKINSTITUTT RAPPORT FRA 2019 – «DROSJEREGULERING I NORSKE BYER – UTFORDRINGER OG ALTERNATIVER»

Utforingene sto som tidligere nevnt i kø for Solberg i deres iver etter å legge til rette for multinasjonale appselskapers tilgang til persontransportmarkedet. Selv om appselskapene skal operere i **bestlingsmarkedet** som et av flere **del-markeder** drosjesjåførene daglig betjener, var Solberg villig til å ødelegge **kontraktsmarkedet** (pasienttransport, skoletransport, legevaktkjøring, TT- og NAV-kjøring mv.) og **gate- og holdeplassmarkedet**, for at å slippe til appselskapene. Transport økonomisk institutt («TØI») har i sin rapport «*Drosjeregulering i norske byer – Utfordringer og alternativer – 2019*», sett på de forskjellige del-markedene som drosjene opererer i, og at det er krevende å finne én felles regulering som løser alle utfordringene i næringen. TØI uttaler at reguleringen må ivareta alle

markedene, og ikke bare en liten del av markedet, fordi sjåførene kjører i alle del-markedene samtidig. En regulering som passer for et del-marked, kan være uegnet for et annet. TØI ser blant annet på fordeler og ulemper med dagens regulering vs. den tidligere reguleringen, og evt. andre reguleringer. Fordelene og ulempene diskuteres i lys av drosjemarkedene i Oslo. Fra diskusjonen trekkes det fram fire svært ulike alternative scenarier for reguleringer. Disse vurderes opp mot internasjonale og nasjonale erfaringer. Tre av disse alternativene framstår som bedre, enn dagens løsning. De foretatte vurderingene er illustrert med en fargeskala som går fra rødt, som betyr en svært utfordrende situasjon, til grønt som er en svært gunstig situasjon. Usikre eller middels gode løsninger er merket gult. Mellom rødt og gult er oransje en kategori, mens lysegrønt ligger mellom gult og grønt. I denne sammenstillingen kommer den tidligere reguleringen bedre ut enn dagens situasjon som kommer dårligst ut, mens scenarioene 2, 3 og 4 kommer bedre ut.

**Scenario 1**, dagens løsning.

**Scenario 2**, (en sammensetting av de danske reguleringene, inkludert en mer kvalitetsorientert løyvetildeling)

**Scenario 3**, strengere og mer reell behovsprøving, videreføring av løyver, løyvetyper og drosjesentraler, videreføring av krav om bruk av taksameter, men økte kompetansekrav til løyvehaver og sjåførere, og en strengere regulering av antall sentraler, og en maksimalpris.

**Scenario 4**, ingen behovsprøving, men en timebasert tariff, krav om AS som selskapsform og drosjeløyver som eies av sentralene og en minimumsstørrelse for sentralene.

*Oppsummerende oversikt over scenarier.*

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Tidligere regulering
Gate- holdeplass					
Bestilling					
Kontrakt					
Lønns- og arbeidsforhold					
Kontroll					

*TØI rapport, side 53*

Utfordringene i dagens situasjon er særlig knyttet til gate- og holdeplassmarkedet. Mobilappene vil kun operere i bestillingsmarkedet. Dette vil ikke forhindre at sjåførere i det digitale markedet også kan kjøre i gate- og holdeplassmarkedet ved å kjøpe et nytt/brukt taksameter, eller at en sjåfør i det ikke-digitale markedet kobler seg opp mot appene. Ingen vil kunne kontrollere dette.

#### 10.4 NORSK ØKOKRIMFORENING SIN ERFARING OG ADVARSEL MOT FJERNING AV TAKSAMETER

**Norsk Økrimforening (NØF)** har ikke en like naiv tilnærming til de faktiske realiteter som Solberg la til grunn. NØF er en tverrfaglig interesseorganisasjon med formål om å bekjempe økonomisk kriminalitet. NØF har nærmere 1000 medlemmer fra **politi, påtalemyndighet, Skatteetaten, skatteoppkreverne, Tolletaten, NAV, andre kontrolltater, bankenes hvitvaskingsenheter, forsikring, revisjonsselskaper** med flere. Medlemmene har lang og bred erfaring med kriminalitet knyttet til drosjenæringen. De avgir blant annet høringsvar på aktuelle områder. Ifm høring om «**forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje**» uttalte NØF den 22. desember 2021 (vedlagt) følgende på side 1 siste avsnitt og side 2 første avsnitt:

*Norsk Økrimforening (NØF) kan ikke støtte forslaget om å tillate løsningen med kontrollutrustning uten fastmontert enhet i kjøretøyet. Vi mener at taksameter, i høringen benevnt som kontrollutrustning med en fastmontert enhet i kjøretøyet, klart er den eneste og mest sikre løsningen som kan benyttes i dag, gitt de tre hensynene som er angitt i forslaget om*

å sikre riktig beregning av pris, riktig innrapportering til **skattemyndighetene** og sikkerheten for passasjer og sjåfør. For oss i NØF er det **særlig viktig at innrapporteringen til skattemyndighetene** blir riktig og ivaretas ved et instrument (**taksameter**) som iht. dagens regler er sikret på en forsvarlig måte mot uautoriserte inngrep og manipulasjon og kan registrere kjøreinntektene (omsetningen for den enkelte drosje) på en riktig og fullstendig måte. Dagens godkjente **taksametre** ivaretar dette hensynet, men vi er på ingen måte overbevist om at en app (ikke fastmontert kontrollutrustning) vil kunne ivareta dette hensynet på samme måte som et taksameter. **Taksameteret** er en kontrollutrustning som er fysisk koblet til kjøretøyet og som mottar informasjon om avstand og tid gjennom det, og er etter **vår oppfatning det eneste instrumentet** som vil ivareta disse tre hensynene på en forsvarlig måte. (Min uthevelse)

På side 2 nest siste avsnitt uttaler NØF dette:

Nå er det heller ikke tiden for å foreta en **eksperimentell** utprøving av appbaserte systemer til erstatning for taksameter, gitt den utviklingen som har vært i bransjen etter frislippet 1. november i fjor og med de erfaringene **skattemyndighetene** har med appbasert drosjevirkosomhet (Uber) i Norge og bl.a. i Sverige og Danmark, med **massiv svart kjøring satt i system for flere tusen sjåførere** i disse landene. **Uber - både Uber Norway og Uber BV i Nederland - er straffedømt i Norge for pirattaxivirkosomhet**. De har gjennom sin **ulovlige virksomhet i Norge iscenesatt og bidratt** til massiv og grove skatteunndragelser og regnskapsovertredelser hos flere hundre sjåførere som har fått straffeskatt og straffedommer for det, samt et titalls sjåførere som er tatt for trygdebedrageri. **Uber selv betaler ikke skatt til Norge for den virksomheten som utøves her**. **Skatteetaten, NAV og politiet har brukt mye ressurser for å rydde opp**. (Min uthevelse og understrekning)

NØF sine bekymringer samsvarer med tidligere uttalelser.

## 11. HURDALSPLATTFORMENS FOKUS PÅ SKATTERETTFERD OG ÅPENHET

Multinasjonale appselskapers forretningsmodell handler om å flytte skattepenger ut av landet, skattefritt, til skatteparadiser. Dette i motsetning til eksisterende drosjenæring som er en viktig samfunnsøkonomisk bidragsyter, se punkt 4 over. Forretningsmodellen til appselskapene gjør at FIN ikke er i stand til å levere på at korrekte skatter og avgifter kommer inn til det offentlige i tråd med de rammene Stortinget har vedtatt. Videre er disse selskaperens forretningsmodell stikk i strid med denne regjeringens fokus på skatterettfærd og åpenhet, nedfelt i Hurdalsplattformen. I plattformen står det blant annet at regjeringen vil:

- Sørge for at Norge inntar en ledende rolle i det internasjonale arbeidet for å bekjempe ulovlig kapitalflyt og **skatteunndragelse**
- Arbeide internasjonalt for å sikre at de globale plattformsselskapene **skattlegges effektivt**, og gjennomføre nasjonale tiltak ved utilstrekkelig fremgang i dette arbeidet
- Intensivere Norges innsats i det internasjonale arbeidet for **rett beskatning** av multinasjonale selskaper og gjennomføre **nasjonale tiltak for å beskytte skattegrunnlaget bedre**, hindre monopoldannelser og sørge for at flernasjonale selskaper betaler riktig skatt til Norge
- Utrede hvordan digitale tjenester kan skattlegges i landet der tjenesten leveres, og ikke i opphavslandet til selskapet som leverer tjenesten
- Bekjempe **skatteunndragelser** og **økonomisk kriminalitet**, samt motvirke skatteomgåelse, blant annet gjennom å styrke Skatteetaten, Økokrim og Arbeidstilsynet og lage en plan for utfasing av skatteamnestiordningen for å stimulere til raskere hjemflgging av store formuer



Internasjonalt arbeid er nødvendig, sammen med styrkning av forskjellige etater, men dette kommer til å ta tid. I mellomtiden vil de multinasjonale appselskapene operere fritt i Norge med skattesvik(t) og annen økonomisk kriminalitet som konsekvens.

## 12. OPPSUMMERING

### **DAGENS SITUASJON ER UAKSEPTABEL OG PÅFØRER SAMFUNNET REDUSERT SKATTEPROVENY OG RAMMER DE MEST SÅRBARE GRUPPENE URETTMESSIG**

Justisdepartementet' sitt arbeid i 2008 skulle sørge for **økt oppdageleserisiko**, da økt risiko for å bli oppdaget er erfaringsmessig et effektivt virkemiddel for å unngå lovbrudd. Det var også avgjørende for Justisdepartementet at de som bryter reglene vet det er **risiko for å bli oppdaget** og at det vil bli **reagert mot ulovligheter**.

Frislipp, og «*forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje*», legger opp til det motsatte av økt oppdagelsesrisiko og at det vil bli reagert mot økonomisk kriminalitet. Frykten for å begå økonomisk kriminalitet blir mindre når ingen blir tatt. For hvordan skal kontrollmyndighetene få tak i en person som kjører «privatbil» uten taklampe, løyvenummer, taksameter, prisoblater og opererer kun i appmarkedet?

En eventuell innføring av det foreslåtte todelt markedet hvor det ikke stilles krav om taksameter til alle aktørene, vil medføre at siste rest av den seriøse drosjenæringen kollapser og samfunnet vil kunne se langt etter noe samfunnsbidrag fra deler av næringen og appselskapene.

Dagens situasjon påfører sårbare grupper og personer med funksjonsnedsettelse ulemper funksjonsfriske personer ikke hadde akseptert. Et todelt marked vil også redusere tilbudet til blant annet rullestolbrukere og blinde som ikke er menneskerettighetsnasjonen Norge verdig. Drosjenæringens samfunnsansvar om **dekningsplikt, beredskap, tilgjengelighet** og drosje som den fleksible delen av kollektivtransporten, opphørte etter frislippet. Elendige kundeopplevelser kommer som en tilleggsopplevelse.

«Vinnerne» i et legalisert svart marked som nå har gjenoppstått er personer som ikke monterer taksameter og bruker mobilapper fra appselskaper, eller at enkelte har taksameter, men likevel ikke legger inn appomsetningen manuelt i taksameter fordi ingen finner ut av dette! «Taperne» vil være eksisterende drosjenæring som benytter taksameter og betaler skatt og avgift.

Reguleringen setter også mange nye løyvehavere i et økonomisk uføre ved at dem starter opp næringsvirksomhet uten faglig kompetanse eller erfaring til å forstå hvordan næringsvirksomhet fungerer. Dagens situasjon med gjeninnføring av kriminell virksomhet i persontransportnæringen er uakseptabel. Solberg har satt arbeidet med å utvikle og optimalisere persontransportnæringen til en seriøs og inkluderende arbeidsplass som leverer på sitt samfunnsbidrag - minst tre tiår tilbake.

## 13. AVSLUTNING

**Finansministeren og Støre-regjeringen** bør ikke lenger stå ansvarlig for politikken til **Solberg**.

Norge er en rettsstat. Alle lover og forskrifter skal til enhver tid etterleves. Alt annet undergraver rettsstaten og samfunnskontrakten mellom innbyggerne og staten.

I tillegg flytter de multinasjonale appselskapene omsetning skattefritt ut av landet, til skatteparadisier. Dette samsvarer ikke med regjeringens politikk i Hurdalsplattformen.

Imøteser snarlig svar på når det passer med møte. I den anledning har styreleder og daglig leder i Oslo Taxi sagt seg villig til å delta.

Med vennlig hilsen

**Jarle Kanaris**

Daglig leder



Bytaxi AS | Karoline Kristiansens vei 4, 0661 OSLO

Foretaksnr. NO 991 742 123 MVA

Kontor 22 72 92 00 | Mobil 930 00 100

[www.bytaxi.no](http://www.bytaxi.no) | [jarle@bytaxi.no](mailto:jarle@bytaxi.no)