



# Forpliktelser for formidlere av drosjetjenester som app-selskapene ikke oppfyller

*Av Jarle Kanaris – daglig leder Bytaxi AS*

## Innholdsfortegnelse

|          |  |          |
|----------|--|----------|
| <b>1</b> | <b>INNLEDNING</b> .....  | <b>3</b> |
| <b>2</b> | <b>RAPPORTERINGSPLIKTEN FOR FORMIDLERE AV DROSJETJENESTER, BÅDE DROSJESENTRALENE OG APP-SELKAPENE</b> .....                          | <b>3</b> |
|          | 2.1 <i>Lovhjemmelen</i> .....  | 3        |
|          | 2.2 <i>Bakgrunnen for innføringen av rapporteringsplikten for drosjesentraler/formidlere av drosjetjenester</i> .....                | 4        |
|          | 2.3 <i>Hvilke opplysninger skal rapporteres av formidleren av drosjetjenester?</i> .....   | 5        |
|          | 2.4 <i>Hvordan kan formidlere av drosjetjenester innhente, verifisere og rapportere de aktuelle tallene?</i> .....                   | 5        |
|          | 2.5 <i>Andre formidlere av drosjetjenester enn drosjesentralene oppfyller ikke rapporteringsplikten og bryter dermed loven</i> ..... | 6        |
| <b>3</b> | <b>TAKSTBEREGNING – PLIKTEN TIL Å GI KUNDEN DEN LAVESTE PRISEN AV FORHÅNDSOPPGITT PRIS OG TAKSAMETERBEREGNET PRIS</b> .....          | <b>6</b> |
| <b>4</b> | <b>AVSLUTNING</b> .....  | <b>7</b> |
| <b>5</b> | <b>LOVER OG FORSKRIFTER – RETTLEDNING FRA SKATTEETATEN</b> .....   | <b>8</b> |

## 1 INNLEDNING

For å forhindre alvorlig skatteunndragelse og etterlevelse av yrkestransportloven har drosjereguleringen gjennom de siste 20 årene pålagt drosjesentraler en rekke forpliktelser. Siden historien viste at det var mulig å lage **falske skiftlapper**, ble det etablert et system der **drosjesentralene verifiserte** og rapporterte omsetningstallene fra **taksameterne** som faktisk sitter i drosjebilene. På denne måten har skattemyndighetene hatt mulighet til å kontrollere at tallene løyvehaverne selv oppgir, er riktige.

Gjennom liberaliseringen av drosjemarkedet har mange av forpliktelsene som tidligere lå på drosjesentralene, blitt overført til «formidlere av drosjetjenester». Dette uttrykket inkluderer de såkalte **app-selskapene**<sup>1</sup>. Disse operatørene er i praksis ikke tilkoblet taksameterne som sitter i drosjebilene, og har **ingen mulighet til å kunne verifisere de relevante tallene** som skal rapporteres til skattemyndighetene. I praksis rapporterer de heller ingen tall. Dette medfører at muligheten for skatteunndragelser for en rekke løyvehavere, blir omtrent slik de var på begynnelsen av 2000-tallet da de store skattesvindelsakene i drosjenæringen ble rullet opp.

Prisopplysningsforskriften gir forbrukere av drosjetjenester rett til å velge mellom en forhåndsoppgitt pris (fastpris) og parallelltakst beregnet av taksameter. App-selskapenes skal opplyse om denne muligheten og appen må legge til rette for gjennomføring av denne **forbrukerrettigheten**. App-selskaper bryter de aktuelle forbrukervernbestemmelsene.

I dette brevet skal jeg presentere de aktuelle reglene og hvordan manglende etterlevelse åpner for betydelige skatteunndragelser og brudd på forbrukerrettigheter.

## 2 RAPPORTERINGSPLIKTEN FOR FORMIDLERE AV DROSJETJENESTER, BÅDE DROSJESENTRALENE OG APP-SELSKAPENE

### 2.1 Lovhjemmelen

Plikten til å gi opplysninger om den taksameterregistrerte omsetningen i drosjebiler, er nå inntatt i skatteforvaltningsloven § 7-5 (7) og lyder:

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

Da bestemmelsen kom inn i lovverket gjennom lov av 26. april 2013 nr. 16 sto den i ligningsloven § 5-5 nr. 7 og lød:

*«Drosjesentraler skal gi opplysninger fra skiftlappen for løyvehavere som er tilsluttet sentralen»*

---

<sup>1</sup> Uber, Bolt, Yango, Viggo, og VY, for å nevne de mest kjente

## 2.2 Bakgrunnen for innføringen av rapporteringsplikten for drosjesentraler/formidlere av drosjetjenester

Rapporteringsplikten for drosjesentraler (og nå også andre formidlere av drosjetjenester) ble foreslått i Prop.141 L (2011–2012) Endringer i ligningsloven og merverdiavgiftsloven mv. (kontrollbestemmelser og personalliste), og var i stor grad basert på NOU 2009:4 Tiltak mot skatteunndragelser.

I den nevnte NOU'en punkt 3.3.2.5 er det gitt en grundig gjennomgang av det betydelige omfanget av skatteunndragelsene i drosjenæringen, hva som var årsaken til disse og hvilke tiltak som burde innføres for å bekjempe dem. På side 32 i NOU'en heter det blant annet:

*«Kontrollene i drosjenæringen foretatt fra 2003 viser at totalt ca 2.000 eiere og sjåførere, som utgjør 20-25 prosent av eierne i bransjen, har kjørt svart for 625 millioner kroner. I tillegg er det avdekket omfattende trygde- og sosialsvindel for eiere og sjåførere.*

*Totalt anslår ligningsmyndighetene at de har brukt om lag 100 årsverk til de kontrollene som er foretatt fra 2003 til 2007.»*

I NOU'en punkt 9.6.1 framheves også sakskomplekset som ble behandlet av Høyesterett i Rt. 2008 side 468, der en regnskapsfører hadde medvirket til grovt skattesvik begått av en rekke drosjeeiere. En viktig del av de straffbare forholdene var utvikling av falske, fysiske (utskrevne) skiftlapper. Dette er nærmere beskrevet i dommens trettende avsnitt:

*«A er videre domfelt for medvirkning til utferdigelse og til forsøk på utferdigelse av såkalte skiftlapper som viste lavere inntekter enn de reelle. Også disse forholdene er ansett som grovt skattesvik, jf. ligningsloven § 12-1 nr. 1 bokstav b, jf. § 12-2 og ligningsloven § 12-1 nr. 1 bokstav b, jf. § 12-2, jf. straffeloven § 49. Om dette heter det i lagmannsrettens dom:*

*«Skiftlapper er maskinelle utskrifter fra drosjenes taksametre som gir opplysninger om hvert enkelt skift, blant annet løyvenummer, sjåføridentitet, hvor mye som er kjørt inn mot henholdsvis kontantbetaling og kredittbetaling og kjørte kilometer. Skiftlappene er oppbevaringspliktige inntekts- og utgiftslegitimasjon. Tingretten har lagt til grunn at skiftlappene er produsert i tre faser. Første fase har bestått i å produsere tallene som er ment å erstatte de reelle tallene på skiftlappene. Andre fase har bestått å lage nye skiftlapper i et eget dataprogram, kalt PLUKK. Tredje fase har bestått i å skrive ut skiftlappene. Dataprogrammet PLUKK var særskilt utviklet for å produsere falske skiftlapper. A hadde fått en utenforstående til å utvikle og produsere dataprogrammet for seg. Ved hjelp av dataprogrammet ble det deretter produsert falske skiftlapper for et skattebeløp tilsvarende ca. kr 3,2 millioner og for forsøk på produksjon av falske skiftlapper for et skattebeløp i størrelsesorden kr 35 millioner. Selve utarbeidelsen av skiftlappene – og forsøkene på utarbeidelsen – ble dels foretatt av A selv, og dels av B og C.»*

Dommen illustrerer at det allerede den gangen var relativt enkelt å produsere falske, utskrevne skiftlapper som ikke samsvarte på de reelle tallene som ble lagret i taksameteret som satt fastmontert i drosjebilen. Men drosjesentralene som drosjen var tilknyttet, var også elektronisk



tilknyttet taksameteret som satt fastmontert i drosjebilen. Ved å innføre en rapporteringsplikt for drosjesentralene, måtte sentralene både sørge for å

- i. bruke datasystemer som ga dem sikkerhet for at tallene de hentet ut fra taksameterne, var korrekte (verifisering)
- ii. rapportere de samme tallene til skattemyndighetene

Manglende verifikasjon og rapportering av omsetningstallene, innebar et brudd på rapporteringsplikten, og ville muliggjøre (fortsatt) omfattende skatteunndragelser fra løyvehaverne.

Som kjent stilles det svært strenge krav til taksametre<sup>2</sup> og pålegget om at alle løyvehavere må bruke slikt taksameter er fortsatt et grunnleggende premiss i det sammensatte systemet som er etablert for å forhindre skatteunndragelser. Appene som app-selskapene bruker oppfyller ikke kravene til taksametre, slik at alle som kjører drosje må ha et taksameter i tillegg til appen.

### *2.3 Hvilke opplysninger skal rapporteres av formidleren av drosjetjenester?*

I skatteforvaltningsforskriften §§ 7-5-18 til 7-5-22 er det gitt nærmere regler om hvilke opplysninger fra taksameteret som skal rapporteres av formidlere av drosjetjenester. I henhold til § 7-5-21 bokstav d skal formidlerne av drosjetjenester blant annet verifisere og rapportere akkumulerte tall fra skiftlappene for

1. *kontantomsetning eksklusiv merverdiavgift*
2. *kredittomsetning eksklusiv merverdiavgift*
3. *kjørte kilometer*
4. *besatte kilometer*

### *2.4 Hvordan kan formidlere av drosjetjenester innhente, verifisere og rapportere de aktuelle tallene?*

Formålet med rapporteringsplikten fra formidlere av drosjetjenester, er å sikre mulighet for reell kontroll med de opplysningene løyvehaverne selv rapporterer. Det er tallene som ligger elektronisk lagret i taksameteret som sitter fastmontert i bilen som formidlerne av drosjetjenester skal rapportere – hele forutsetningen for regelverket var jo at fysiske skiftlapper kan forfalskes slik de ble i Rt. 2008 side 468.

Dette betyr at den rapporteringspliktige må etablere en sikker løsning for elektronisk avlesning av dataene som ligger lagret i taksameteret. Drosjesentralene gjør dette i dag via sine datasystemer som er tilkoblet taksameteret. Andre formidlere av drosjetjenester må nødvendigvis etablere

---

<sup>2</sup> I henhold til yrkestransportforskriften § 48 annet ledd skal alle drosjer ha taksameter. I 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.). Når et EØS-land innfører krav om bruk av taksameter, skal taksameter oppfylle kravene i EUs måleinstrumentdirektiv 20014/32/EU («MID»). Appene som app-selskapene bruker oppfyller ikke kravene til taksametre, slik at alle som kjører drosje må ha et taksameter i tillegg til appen.

tilsvarende systemer for å kunne verifisere og rapportere de aktuelle tallene. I praksis er det neppe mulig å gjennomføres denne forpliktelsen uten at formidlerne er koblet til taksameterne på en tilsvarende måte som drosjesentralene. Innhenting og bearbeiding av tallene fra fysiske skiftlapper vil aldri kunne gi et slikt grunnlag for verifisering av rapportering som skatteforvaltningsloven og forskriften pålegger formidlere av drosjetjenester.

## 2.5 Andre formidlere av drosjetjenester enn drosjesentralene oppfyller ikke rapporteringsplikten og bryter dermed loven

Så vidt meg bekjent har ingen andre formidlere av drosjetjenester enn drosjesentralene etablert rutiner for sikker avlesning av de rapporteringspliktige tallene fra taksametre. Dermed har de heller ingen mulighet for å kunne verifisere at tallene de eventuelt måtte rapportere, er riktige. Plikten til å rapportere tallene fra 2021 gikk ut 31. januar 2022. Informasjon jeg har viser at det kun er én annen formidler av drosjetjenester enn drosjesentralene, som i det hele tatt har forsøkt å levere noen tall til skattemyndighetene.

Med mindre Finansdepartementet sørger for at skatteetaten slår hardt ned på manglende verifisering og rapportering fra tilbydere av drosjetjenester, vil mulighetene for skatteunndragelser fra løyvehavere bli likende det de var forut for regelendringene fra 2013.

## 3 TAKSTBEREGNING – PLIKTEN TIL Å GI KUNDEN DEN LAVESTE PRISEN AV FORHÅNDSOPPGITT PRIS OG TAKSAMETERBEREGNET PRIS

Prisopplysningsforskriften kapittel 7B stiller særlig krav til prisopplysning og priser på drosjetjenester. Regelverket gjelder for alle drosjer, også for de som kjører for app-selskaper. §§ 25 d lyder (min understrekning):

*§ 25d. Pristilbud for drosjetjenester*

*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 motorvoan § 3 andre ledd, jf. § 2 andre punktum.*

Når en kunde bestiller en drosjetur via et app-selskap, er dette app-selskapet tilbyderen i prisopplysningslovens forstand.

Oslo Taxi sin app (TaxiFix) er et godt eksempel på hvordan en app må fungere for å oppfylle kravet i prisopplysningsforskriften. I 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 betaler, jf. prisopplysningsforskriften § 25d.

App-selskapenes apper er ikke tilkoblet taksameteret, og jeg har ennå ikke sett eksempler på at noen av deres apper opplyser at forbrukeren skal betale den laveste totalprisen av prisen som beregnes og opplyses i appen og den taksameterberegnete parallelltaksten. App-selskaper som ikke har denne opplysningen innebygd, bryter prisopplysningsforskriften § 25d.

Hvis app-selskapenes app ikke gjør det mulig å korrigere betalingen i samsvar med parallelltakstberegningen, vil løyvehaveren/drosjesjåføren heller ikke ha mulighet til å oppfylle sin forpliktelse i henhold til den samme bestemmelsen. Tilbyderen, som i denne sammenhengen vil være både app-selskapet og løyvehaveren/drosjesjåføren bryter da prisopplysningsforskriften § 25d.

Prisopplysningsforskriften § 25 e lyder:

*«§ 25e.Spesifisert kvittering for en drosjetjeneste*

*Tilbyderen skal gi forbrukeren en spesifisert kvittering når drosjetjenesten er utført. Kvitteringen skal inneholde pristilbudet etter § 25d og utfyllende opplysninger om hvordan parallelltaksten er beregnet, det vil si oppgi de aktuelle takstelementene og tilleggene etter forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.»*

App-selskapenes apper vil ikke kunne oppfylle denne forpliktelsen til å «gi utfyllende opplysninger om hvordan parallelltaksten er beregnet», så lenge appen ikke er koblet til taksameteret. Så vidt meg bekjent, er det ingen tilbydere av drosjetjenester som ikke er drosjesentraler som i dag oppfyller dette kravet i prisopplysningsforskriften § 25 e.

#### **4 AVSLUTNING**

Som det framkommer over, bryter trolig de fleste app-selskapene grunnleggende forpliktelser til å verifisere og rapportere korrekte tall om løyvehaveres omsetning. Denne manglende verifikasjonen og rapporteringen muliggjør betydelige skatteunndragelser som vi så fram til rapporteringsplikten ble innført i likningsloven, nå skatteforvaltningsloven, fra 2013. **Finansdepartementet** er ansvarlig for å sørge for at regelverket praktiseres og håndheves i tråd med forutsetningene.

Videre bryter trolig de fleste app-selskapene plikten til å opplyse om og legge til rette for bruk av parallelltakst slik prisopplysningsloven § 25 d og 25 e pålegger aktørene å gjøre. Forbrukerne er de skadelidende. Barne- og familiedepartementet er ansvarlig for prisopplysningsforskriften. Forbrukertilsynet fører tilsyn med at regelverket etterleves.

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)

## 5 LOVER OG FORSKRIFTER – RETTLEDNING FRA SKATTEETATEN

- Yrkestransportloven: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2002-06-21-45>
- Yrkestransportforskriften: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-03-26-401>
- Forskrift om krav til taksametre: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-10-01-1226>
- Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2010-09-30-1307>
- Prisopplysningsforskriften § 25d: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-11-14-1066>
- Dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2002-10-18-1165>
- Skatteforvaltningsloven: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2016-05-27-14>
- Skatteforvaltningsforskriften: <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2016-11-23-1360>
- Bokføringsforskriftens § 8-2 Taxinæring: [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-12-01-1558/KAPITTEL\\_8-2#%C2%A78-2-3](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-12-01-1558/KAPITTEL_8-2#%C2%A78-2-3)
- Rettledning for utfylling og innlevering av kontrollopplysninger for formidlere av drosjetjenester: <https://www.skatteetaten.no/bedrift-og-organisasjon/rapportering-og-bransjer/tredjepartsopplysninger/andre-bransjer/drosjetjenester/rettledning/>