

Samferdselsdepartementet
Akersgata 59
0180 Oslo

Vår dato: 01.10.2020
Deres dato: 10.07.2020
Deres referanse: 20/1687

Kopi: Finansdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet

Høring – endringer i flere forskrifter for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje

NHO Transport organiserer noen av landets største drosjesentraler og alle busselskaper, og takker for muligheten til å komme med innspill til høringen. Foreningen vil kommentere de to alternativene for rammeverk (alternativ 1 og alternativ 2) før vi konkluderer med avsluttende merknader.

Generelt om alternativene til rammeverk

NHO Transport ønsker først å understreke den gode utredningsjobben som er gjort i forkant av høringen. Taksameteret har siden innføring bidratt til redusert svart økonomi i drosjenæringen. Det er derfor positivt at en åpning for alternativer er grundig vurdert, og som bemerkes at skal ivareta de samme funksjonene som taksametre.

1. Alternativ 1

Alternativet innebærer ingen krav til fastmontert loggføringsfunksjon, hvor det er opp til systemleverandør å ivareta krav som sikring mot manipulering og feil bruk. NHO Transport har i møte 29.05.2019 med statssekretær Magnus Thue (NFD) og tidligere statssekretær Anders B. Werp (SD), samt påfølgende oppfølgingsnotat av 28.06.2019 uttrykt bekymringer til en slik løsning. Følgende argumenter kan tillegges:

1.1. Gate/praieturer

I høringsnotatet vies det lite oppmerksomhet til praimarkedet hvor svart kjøring forekommer oftest. En kontrollutrustning for plass- og praieturer uten fastmontert posisjonsverktøy kan neppe til enhver tid stadfeste hvilke kjøretøy som er brukt, ei heller være en sikker kilde for kilometerlengde og generelt bruksmønster. Det vil heller ikke finnes en garanti for å skaffe datagrunnlag som kan si noe om sjåførens kjøreadferd er normal eller ikke.

Dersom en heldigital kontrollutrustning skal fungere gunstig i gate/praiemarkedet, må det etter vårt syn være følgende tre forutsetninger til stede:

- Det foreligger en bestilling som gjør at formidler har et godt grunnlag for kontroll av alle turer.
- Kunden har en app som er integrert med plattformen.
- All betaling skjer i plattformen.

Disse faktorene gir en base for at kunden, formidler og myndighetene kan ha god kontroll. I tillegg har formidler og myndighetene felles interesse av å avdekke misbruk og manipulering.

Når det åpnes for å ta gate/praieturer med betaling i bil, samt at kundene skal kunne bruke en drosje uten en digital løsning, så endres forutsetningene etter vårt syn:

- Ingen formidler er involvert, og det foreligger ingen data å kontrollere mot.
- Kundens mulighet til kontroll reduseres. Visuelt sett vil det være utfordrende å skille en ekte og en uekte digital løsning.
- Pengestrømmen kan i utgangspunktet styres av hvert enkelt løyve. Vi kan ikke se at en kontrollutrustning til enhver tid vil ha kontroll med pengestrømmen til tross for at den er elektronisk.

Konsekvensen av dette er først og fremst at det skapes svært gode vekstforhold for systematiske skatte- og avgiftsunndragelser. NHO Transport ser derfor få muligheter til sikre kontrollmuligheter ved alternativ 1, spesielt i drosjesegmentet som innbefatter gate/praieturer.

1.2. Forstyrning av GPS signaler

Som det bemerkes i høringsnotatets punkt 5.1 på side 24, er det mulige fallgruver i forhold til sikkerheten med gode GPS signaler. NHO Transport ser videre utfordringer ved at sjåføren kan sette telefonen i flymodus slik at plattformleverandøren ikke har oversikt, og sjåfør kan i praksis oppholde seg på en annen posisjon ved kun hjelp av GNSS sporing.

Da det riktignok understrekes på høringsnotatets side 31 at programvaren må forhindre drift ved manglende posisjonsdata, er dette foreløpig uvisst om vil fungere i praksis. Det betyr at myndighetene ikke har garanti for å stille plattformtilbydere til ansvar, og må bruke ressurser på å innhente og vaske data, som kan komme fra flere ulike formidlere en løyvehaver benytter seg av.

I forlengelsen av dette understreker vi at det vil bli naturlig at sjåfører er pålogget flere kontrollutrustninger samtidig. Kanskje vil også en taxi med taksameter være pålogget flere kontrollutrustninger på samme tid. Vi ser for oss at dette vil sette ytterlige krav til kontrolldata myndighetene trenger for å kunne opprettholde tilfredsstillende tilsyn med bransjen.

Oppsummert for alternativ 1 understreker vi derfor følgende:

- Gir svært dårlige kontrollmuligheter i spesielt gate/praiemarkedet.
- Løyvehaver kan skru av GPS på telefonen/flymodus uten en garanti for at kontrollutrustning fanger opp dette som avvik.
- Det kan bli brukt GPS-jamming og/eller spoofing av posisjonsdataene som er en spesielt stor fare for ved alternativ 1, og som høringsnotatet utreder i detalj for.
- Det kan brukes programvare som simulerer at man er på en annen posisjon.
- Signalstyrke er mer ustabil enn ved en fastmontert funksjon.

2. Alternativ 2

Alternativet innebærer et krav om at loggføring for posisjonsdata skal være fysisk fastmontert i kjøretøyet. NHO Transport vurderer alternativ 2 som beste måte å opprettholde den positive utviklingen i bransjen, uten at dette alternativet heller er optimalt. Kobling mot bil vil likevel skape bedre samhandling mellom betalingsapparat, kjøretøy og applikasjon, samt oversikt over totalt kjørte kilometer og hvorvidt kjøretøyet er brukt i arbeid eller privat. Det gir også langt bedre kontroll på at det er kjøretøy som er registrert i Motorvognregisteret som drosje, som faktisk benyttes til drosjekjøringen. Følgende argumenter kan tillegges:

2.1. Vanskeliggjør manipulering

En fastmontert GPS-løsning vil gi bedre sikkerhet enn å basere seg på sjåførens telefon først og fremst fordi det er kjøretøyet - ikke sjåføren som spores. Signaler vil være mer stabile og ikke variere tilsvarende som ved alternativ 1 avhengig av geografisk posisjon. Det vil også være mulig å stille mer hensiktsmessige krav til sporing av kjøretøyet, i tillegg til krav som synkron rapportering av aggregerte kjørelengder. Terskelen for manipulering blir i sum høyere.

Ved dette alternativet anbefaler foreningen departementet å vurdere parallell innsamling av posisjonsdata fra sjåførens telefon og bilens fastmonterte utstyr, samt at det utformes krav til at kontrollutrustningen viser en tydelig feilmelding der det forekommer avvik i disse posisjonsdataene på en tur. Man kan også sette krav til myndighetsrapportering ved systematiske avvik på et løyve eller sjåfør.

2.2. Sikkerhet og kontroll

NHO Transport viser videre til høringsnotatets side 31 og 32, som på en god måte beskriver flere sikkerhet- og kontrollmessige fordeler ved alternativ 2 fremfor alternativ 1. I tillegg presiserer vi at det må, uavhengig av valgt alternativ, prioriteres å avsettes betydelige ressurser til kontrollformål i tiden etter ikrafttredelse av aktuelle lovverk.

Oppsummert for alternativ 2 understreker vi derfor følgende:

- Vil gi best garanti for å ikke reversere den positive utviklingen i tiden etter drosjereformen.
- Best sikring mot manipulering og tilgang til korrekte data for myndigheter og andre.
- Bidrar til bedre sikkerhet for passasjerer, kontra alternativ 1.
- Vil likevel medføre behov for aktiv kontrolloppfølging av myndigheter, spesielt i innledende fase etter ikrafttredelse.

3. Kostnader ved taksameter

NHO Transport tok i brev form kontakt med Samferdselsdepartementet den 24.08.2020 om en nærmere redegjørelse for kostnadene ved taksameteret som er lagt frem i høringen, som vi mente ikke var korrekte. Foreningen ble i et tilsvaret den 27.08.2020 invitert til å redegjøre for våre anslag.

NHO Transport kjenner ikke igjen kostnadsnivået som er angitt for et taksameter i høringsnotatet. Det angitte årlige kostnadsnivået overstiger de samlede årlige kostnadene medlemsbedrifter har som inkluderer betalingsterminal, kvitteringsprinter, kommunikasjonskostnader, formidlingsystemer, kunde-app'er, serviceavtaler og mer.

Basert på innspill fra bransjen ligger dyreste taksameterløsning i dag på anslagsvis kr 22.000 i året, men gjennomsnittlig (med tilgang til alle baksystemer) på et sted mellom kr 15.000 – 20.000 årlig.

Dette er kostnadene på avanserte løsninger til fulltids profesjonell bruk, og må sies å være uhenksom for drosjer i deltids drift. Kostnadsanslagene over vil derfor kunne være langt rimeligere dersom en ønsker en taksameterløsning uten obligatoriske baksystemer. I det svenske markedet tilbys det enkle MID-godkjente taksametre til under kr. 1.000 i måneden, og vi regner med det vil bli etterspørsel etter slike frittstående løsninger.

Vårt hovedanliggende er at det bør gjøres en reell vurdering av om kostnadsnivået på en tilstrekkelig sikker kontrollutrustning og et MID-godkjent taksameter skiller seg såpass at det utgjør en reell

etableringsbarriere. NHO Transport mener dette ikke er tilfellet, og understreker samtidig at det må medregnes at tilknytning til en heldigital plattformleverandør vil medføre en kostnadsandel i størrelsesorden 15 – 30 % for løyvehaver, som også må anses å være en betydelig etableringsbarriere motsatt vei.

4. Forhold taksameter – kontrollutrustning

Departementet presiserer på høringsnotatets side 8 viktigheten av at alle næringens aktører underlegges de samme reglene, slik at det ikke skaper utilsiktede konkurransevridende effekter. Vi viser derfor til del 2 i forskriften om krav til taksametre, og del 3 om krav til kontrollutrustninger, som inneholder langt flere "skal" krav til bruk av taksameter enn kontrollutrustning. Dette følger av pålagte krav i MID-direktivet som taksametre skal oppfylle.

Vi understreker derfor viktigheten av at de teknologinøytrale funksjonskravene som er foreslått for kontrollutrustninger (som i punktliste på side 12 og 13 i høringsnotatet), ikke medfører åpninger som tilrettelegger for vridninger i konkurransevilkårene.

Eksempelvis kan dette illustreres ved hensynet om at "*det skal beregnes riktig pris*", som ett av punktene en kontrollutrustning skal ivareta på side 13. Ved bruk av parallelltakst som i dag benyttes for beregning av taksameterpriser i områder som ikke er maksimalprisjustert, er drosjene i henhold til prisopplysningsforskriften i dag pålagt å oppgi fastpris på forhånd til kunder. Dette er samtidig som kunden alltid skal ha sikkerhet for at laveste pris tilfaller vedkommende dersom taksameterpris for samme tur er lavere. Foreningen kan ikke se krav om at en kontrollutrustning skal kunne regne parallelltakst på lik linje som taksametre, og vil derfor få en fordel ved at man alltid kan operere med forhåndsbestemt fastpris. NHO Transport mener dette er inkonsistent og er tilsynelatende en konkurransevridning som ikke er vurdert ut fra høringsnotatet.

I tillegg presiserer foreningen at punkt 6.1.21 om overtredelsesgebyr på høringsnotatets side 50 bør snarest utredes. NHO Transport finner det kritikkverdig at overtredelsesgebyr for brudd på kravene til kontrollutrustning ikke skal være mulig å pålegge, mens det videreføres som normalt for taksametre.

For taksametre er det flere funksjonskrav som følger av MID-direktivet, med den hensikt å hensynta forbrukernes sikkerhet. Foreningen mener det bør vurderes like krav for kontrollutrustning i veileder eller forskrift, spesielt ettersom punktlisten med hensyn for bruk av kontrollutrustning (side 12 og 13 i høringsnotatet) ikke nødvendigvis fanger opp alle områder som gir en sikker og kontrollerbar drosjenæring.

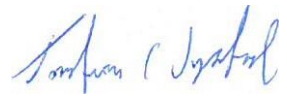
5. Avslutningsvis

Sett i lys av kostnadsrammen for taksametre i dag, i tillegg til hensynet om å opprettholde gode kontroll- og sikkerhetsmekanismer i drosjebransjen, mener NHO Transport primært at dagens taksameter best ivaretar næringens positive utvikling de siste årene.

I forhold til de presenterte alternativene i høringen, mener vi likevel alternativ 2 bør velges fremfor alternativ 1, av argumentene som følger i ovennevnte avsnitt. Alternativ 2 vil gi best mulighet av de to forslagene til å ivareta sikkerhet for passasjerene og en mulighet for god kontroll, først og fremst fordi det er kjøretøy og ikke kontrollutrustning som spores.

NHO Transport understreker til sist at høringen er detaljert og omfatter punkter vi ikke har utdypet i detalj i vårt høringssvar. Foreningen stiller gjerne til møte eller besvarer spørsmål fra departementet ved behov.

Med vennlig hilsen
NHO Transport

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Torstein Clausen Jystad'.

Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver