



# Evaluering av taksameterforskriften og vurdering av tiltak for mer samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

av

Silje Bertheussen

Bård Helmersen

Randi Skjelle

Håkon Skjolden

Nils Magnar Thomassen

Versjon 2

29.april 2016

## Innhold

<b>1 Innledning</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Problembeskrivelse og mål</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1. Beskrivelse av nullalternativet</b> .....	<b>7</b>
2.1.1 Oversikt .....	7
2.1.2. Krav ved salg og bruk av taksametre .....	7
2.1.3. Tilsyn av taksametre .....	8
<b>2.2. Forventet fremtidig utvikling ved fravær av nye tiltak</b> .....	<b>10</b>
2.2.1. Kostnader .....	10
2.2.2. Teknologisk utvikling .....	11
2.2.3. Kjøring utover regulert drosjenæring .....	11
2.2.4. Drosjesentralers rapporteringsplikt til Skatteetaten .....	12
2.2.5. Drosjeforskrift i Oslo .....	12
2.2.6. Helseforetakene setter vilkår til pasienttransport .....	13
2.2.7. Kontroll av Skatteetaten og NAV .....	13
2.2.8. Tilgang til andre etaters registre/databaser .....	13
<b>2.3. Problemområder</b> .....	<b>14</b>
2.3.1. Oversikt .....	14
2.3.2. Mange kontroller .....	14
2.3.3. Innkalt kontroll muliggjør bevisste endringer på taksameter før kontroll .....	15
2.3.4. Økonomisk belastning .....	16
2.3.5. Oppfølgingskontroll .....	16
2.3.6. Manglende finansiering av kontroll med utvalg .....	16
2.3.7. Installasjonskontroll .....	16
2.3.8. Manglende kunnskap blant brukerne .....	17
2.3.9. Manglende kunnskap blant andre offentlige myndigheter .....	17
2.3.10. Tillit til drosjenæringen .....	17
2.3.11. Unnlatt oppmøte .....	18
2.3.12. Konklusjon .....	18
<b>2.4. Mål</b> .....	<b>18</b>
2.4.1. Samfunns mål .....	19
2.4.2. Effektmål .....	19
<b>2.5. Sammendrag av kapittel 2</b> .....	<b>19</b>

# Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

<b>3</b>	<b>Evaluering av nullalternativet</b>	<b>21</b>
3.1.	Oversikt	21
3.2.	Nytte	21
3.2.1.	Antatt nytte i utredningen	21
3.2.2.	Evaluering av oppnådd nytte	22
3.3.	Kostnader	24
3.3.1.	Antatte kostnader i utredningen	24
3.3.2.	Evaluering av medførte kostnader	27
3.4.	Krav under bruk	33
	Krav til hva som skal fremgå av kvittering	33
	Krav om å informere Justervesenet ved innlevering av løyve eller taksameter	34
	Presisering av at brudd på elektroniske sikringer (plomber) omfattes av meldeplikt	34
	Presisering av hvem som er ansvarlig ved bestyrerkontrakter	34
	Presisering av hvordan betalingsterminal skal være tilkoblet og hvordan pris skal genereres	35
	Presisering av hva som menes med sikker lagring	35
	Klargjøring av når taksameteret ikke lenger er tillatt å bruke	36
	Presisering av § 34	36
3.5.	Konklusjon og sammendrag av kapittel 3	36
<b>4</b>	<b>Vurdering av tiltak</b>	<b>38</b>
4.1.	Oversikt	38
4.2.	Bakgrunn for foreslåtte tiltak	38
4.3.	Beskrivelse av tiltak	39
	Tiltak 1: Tilsyn av annen offentlig myndighet	39
	Tiltak 2: Måleteknisk kontroll av tredjepart	39
	Tiltak 4: Kontroll med utvalg av taksametre	40
	Tiltak 5: 2-årlig periodisk kontroll	40
	Tiltak 6: Felles samarbeid med andre offentlige myndigheter	40
	Tiltak 7: Installasjonskontroll	41
	Tiltak 8: Krav til bruker om dokumentert egenkontroll	41
4.4	Tiltakenes virkninger	41
	Tiltak 2 – Tilsyn av verksted, servicefirma eller installatør	42
	Tiltak 4 - Kontroll med et utvalg taksametre	44
	Tiltak 5 – 2-årlig periodisk kontroll	46

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltak 7: Installasjonskontroll .....	47
Tiltak 8: Dokumentert egenkontroll .....	48
<b>4.5. Oppsummering av tiltakenes bidrag til effektmålene og aktuelle tiltakspakker</b>	<b>50</b>
<b>4.6. Beskrivelse av de ulike tiltakspakkene</b> .....	<b>51</b>
<b>4.7. Tiltakspakkenes virkninger</b> .....	<b>52</b>
4.7.1. Tiltakspakke 2 .....	52
4.7.2. Tiltakspakke 3 .....	54
4.7.3. Tiltakspakke 4 .....	56
4.7.4. Tiltakspakke 5 .....	57
4.7.5. Tiltakspakke 7 .....	60
4.7.6. Tiltakspakke 9 .....	62
4.7.7. Tiltakspakke 10 .....	64
<b>4.8. Usikkerhet</b> .....	<b>66</b>
<b>4.9. Fordelingsvirkninger</b> .....	<b>66</b>
<b>4.10. Sammenstilling av tiltakspakkenes nytte- og kostnadsverdier</b> .....	<b>66</b>
<b>5 Vurdering og anbefaling</b> .....	<b>69</b>
<b>5.1. Vurdering av tiltakspakkene</b> .....	<b>69</b>
<b>5.2. Anbefaling</b> .....	<b>70</b>
5.2.1. Forum for felles samarbeid med andre offentlige myndigheter .....	70
5.2.2. Anbefaling av tiltakspakke.....	70
<b>Vedlegg 1</b> .....	<b>73</b>
<b>Vedlegg 2</b> .....	<b>75</b>
<b>Vedlegg 3</b> .....	<b>76</b>
<b>Vedlegg 4</b> .....	<b>77</b>

# 1 Innledning

Justervesenet fikk i 2006 i oppdrag fra daværende Nærings- og handelsdepartementet om å gjennomføre en utredning av om det burde innføres krav til taksametre ved salg og under bruk. Bakgrunnen for utredningen var at det den seneste tiden hadde blitt avdekket at store inntektsbeløp i drosjenæringen ble unndratt fra skatt, og at mange som hadde arbeidet svart også hadde mottatt urettmessige trygdeytelser som sykepenger eller uførepensjon. Underveis i utredningsarbeidet ble Justervesenet kjent med at det forekom tilfeller av feilutbetaling av refusjoner for pasienttransport grunnet blant annet forfalskede refusjoner. Justervesenet så også nærmere på forbrukers interesser ved kjøp av drosjetjenester og deres tillit til bransjen.

Utredningen førte til en anbefaling om å innføre krav ved salg og bruk, og at det skulle føres tilsyn med taksametre etter installasjon og under bruk i form av årlig periodisk kontroll og oppfølgingskontroll. Anbefalingen var basert på en samfunnsøkonomisk analyse. Utredningen ble levert Nærings- og handelsdepartementet i august 2007, og revidert i januar 2008. Utredningen er tilgjengelig på Justervesenets nettside [www.justervesenet.no](http://www.justervesenet.no) under aktuelt / utredningsprosjekter, eller [her](#).

Anbefalingen førte til vedtakelse av [forskrift om krav til taksametre](#) (taksameterforskriften) som trådte i kraft 01.01.2010, med overgangsbestemmelser som tillot bruk av taksametre som ikke oppfylte forskriftens krav frem til 01.01.2012. Forskriften er gitt med hjemmel i [lov 26.1.2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltid](#). Justervesenet startet med tilsyn av taksametre i siste halvdel av 2011, og hadde første ordinære driftsår i 2013.

Da taksameterforskriften ble sendt på høring i 2009 ble det varslet at Justervesenet ville foreta en etterfølgende evaluering av forskriften når den hadde vært gjeldende en tid. Justervesenet nedsatte i 2013 en intern prosjektgruppe som skulle evaluere forskriften. Arbeidet medførte enkelte tekniske forskriftsendringer med virkning fra og med 1.1.2014. Prosjektgruppen har i 2014 og 2015 innhentet informasjon internt og eksternt, og gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse som danner grunnlaget for evalueringen.

Målet med evalueringen har vært å evaluere Justervesenets regulering av og tilsyn med taksametre, i første omgang nytte og kostnader av tilsynsmetodene som ble valgt i henhold til anbefalingen i utredningen. Formålet har vært å evaluere om regelverket har gitt gevinst som antatt i utredningen, og sørge for at regelverk og tilsyn med taksametre bidrar til tilstrekkelige nøyaktige målinger ut fra forutsetningen om effektiv bruk av samfunnets ressurser og ivaretagelse av beskyttelsesverdige interesser, jf. formålet i lov om målenheter, måling og normaltid § 1. Evalueringen munner ut i en anbefaling basert på en samfunnsøkonomisk analyse av om regelverket og tilsynet fungerer etter sin hensikt, og hvordan det eventuelt bør endres.

Prosjektgruppen har bestått av seniorrådgiver Randi Skjelle, rådgiver Silje Bertheussen, avdelingsleder tilsyn Nils Magnar Thomassen, distriktssjef Distriktskontor øst Bård Helmersen og kontrollør med fagansvar Håkon Skjolden. Prosjektleder har vært Randi Skjelle (frem til juni 2014) og Silje Bertheussen (fra og med juni 2014).

Ved store strukturelle endringer i drosjenæringen, bør det gjennomføres en ny evaluering av krav som stilles til taksametre og tilsynet med taksametre.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

Taksametre brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør både i drosje og turvogn, med hovedvekt av bruk i drosje. Evalueringen tar derfor kun for seg problemstillingene i drosjenæringen.

Gebyrproblematikk har ikke vært en del av prosjektet. Gjennomføring av eventuelle endringer i regelverket er heller ikke en del av prosjektet, men vil bli behandlet etter at prosjektet er avsluttet. Det legges videre til grunn at alle kostnader finansieres ved gebyr eller årsavgift, og ikke over statsbudsjettet. Det er derfor ikke beregnet skattekostnader ved beregningene.

## 2 Problembeskrivelse og mål

### 2.1. Beskrivelse av nullalternativet

#### 2.1.1 Oversikt

Nedenfor følger en beskrivelse av dagens ordning (nullalternativet), med beskrivelse av krav til taksametre (2.1.2.) og tilsynsordningen (2.1.3). For beskrivelse av taksametre, se utredningen side 7.

#### 2.1.2. Krav ved salg og bruk av taksametre

Taksameterforskriften fastsetter krav ved salg og bruk av taksametre. Krav ved salg stammer fra krav til taksametre fastsatt i måleinstrumentdirektivet (direktiv 2004/22/EF, MID)<sup>1</sup>. Direktivet er i utgangspunktet valgfritt å innføre, men må følges dersom det innføres nasjonale krav til måleinstrumenter som omfattes av direktivet. Kravene omhandler blant annet krav til konstruksjon av taksametre og sikker lagring, og retter seg mot produsenter og leverandører.

Krav under bruk retter seg mot bruker av taksameteret (normalt løyvehaver), og omhandler blant annet krav til at det skal gjennomføres installasjonskontroll av taksameteret etter at det er installert, krav til maksimalt tillatte målefeil, sikkerhet mot manipulering og nasjonale krav til tilleggsinnretninger som eksempelvis betalingsterminaler.

Formålet med kravene er å sikre at taksameteret angir riktig måleresultat som brukes som grunnlag for beregning av økonomisk oppgjør. Krav om at taksametre skal være samsvarsvurdert, er essensielt for å sikre at taksameteret er korrekt fra det tas i bruk, og medfører større sikkerhet for at måleresultatet blir riktig enn dersom det ikke hadde vært samsvarsvurdert. Måleresultatet som fremkommer av taksameteret, er grunnlaget for hva forbrukeren betaler for tjenesten, beregning av skatt og trygdeytelser for brukeren av taksameteret, og refusjon for pasienttransport. Informasjonen Justervesenet får fra tilsyn med taksametre, er derfor i stor grad ment å være til nytte for andre offentlige myndigheter, særlig Skatteetaten og NAV, som kan bruke resultatene til å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt. Dette kommer samfunnet som en helhet til gode.

Utover taksameterforskriften er det i regelverket Justervesenet forvalter, krav til taksametre i forskrift om målenheter og måling. Forskriften fastsetter blant annet krav til at taksametre som gjøres tilgjengelige i Norge skal være samsvarsvurdert hos et teknisk kontrollorgan, krav om melding til Justervesenet dersom taksameterets plombering er brutt eller reparert, og gebyr for kontroll. Forskriften inkorporerer også de generelle kravene i MID.

---

<sup>1</sup> Direktivet erstattes med direktiv 2014/32/EU fra og med 20.april 2016, men dette innebærer ingen direkte endring i krav til taksametre.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Videre fastsetter lov om målenheter, måling og normaltid formålet med regelverket, hvilke opplysninger Justervesenet kan kreve og hvilke sanksjoner som kan ilegges ved brudd på regelverket.

### 2.1.3. Tilsyn av taksametre

Justervesenet fører tilsyn med måleredskaper over hele landet, og tilsynet gjennomføres i hovedsak ved seriereiser til ulike områder, hvor ulike måleredskaper på ett sted blir kontrollert. Måleredskapene er i de fleste fylker spredt over et stort geografisk område. På grunn av begrensede ressurser, har ikke Justervesenet mulighet til å besøke alle områder flere ganger i året. Justervesenet førte i 2014 tilsyn med totalt ca. 80 % av alle taksametre som brukes i Norge <sup>2</sup>.

Det ble i utredningen ikke tatt høyde for hvordan kontrollene skulle organiseres. Ettersom taksametre er installert i biler, såkalte mobile måleredskap, er utfordringen å finne fram til taksametrene for å få utført kontrollen. Justervesenet har løst dette ved å kalle inn taksametrene til kontroll minst to uker før kontrollen skal finne sted. På denne måten vil det være mulig for brukerne å innordne seg slik at de har mulighet til å få utført kontrollen. Justervesenet har streng praksis for bytte av tidspunkt for innkalt kontroll. Bakgrunnen for dette er at vi har behov for å planlegge tilsynet og hvilke steder som føres tilsyn med ved seriereiser. Utsettelse gis normalt hvis bilbytte skal skje innen 1 måned fra datoen de er kalt inn til. Dersom drosjen ikke møter opp, ilegges Justervesenet gebyr for unnlatt oppmøte. Dette gebyret er ment som kostnadsdekning for den tiden Justervesenet har satt av til kontrollen. Gebyr for unnlatt oppmøte virker også å ha preventiv virkning.

Nedenfor følger en beskrivelse av Justervesenets tilsyn- og gebyrordning slik dagens ordning (nullalternativet) er. Vi gjør oppmerksom på at antallet kontroller spesifisert nedenfor ikke er helt nøyaktig, siden Justervesenets systemer for registrering av kontroller, registrerer kontrollen som den kontrollen den faktisk blir utført som, og ikke slik den ble bestilt/innkalt som. Dette er i de fleste tilfeller likt, men i noen tilfeller vil en annen kontroll ha blitt bestilt enn kontrollen som gjennomføres, eller det har ikke vært mulighet å utføre den bestilte kontrollen tidligere, og kontrollen blir dermed gjennomført som en annen type kontroll.

#### *Installasjonskontroll*

Det følger av taksameterforskriften § 32 at det ikke er tillatt å ta et taksameter i bruk før installasjonskontroll er bestilt hos eller gjennomført av Justervesenet. Formålet med installasjonskontrollen er å kontrollere at taksameteret er samsvart og korrekt installert før det tas i bruk, slik at det kan sikres at måleresultatet er riktig fra taksameteret tas i bruk. Installasjonskontroll skal bestilles hver gang et taksameter installeres i en drosje. I praksis bestiller ofte servicefirma installasjonskontroll på vegne av bruker. Ved installasjonskontroll innkaller Justervesenet drosjen til kontrollen på et angitt sted i nærheten av der løyvehaver bor eller i området drosjen til daglig opererer i.

---

<sup>2</sup> Dette omfatter alle tilsynsmetoder hvor det er ført tilsyn med taksametre (med unntak av kontroll med utvalg, hvor det ikke finnes tilstrekkelige data), og tilsvarer totalt 6697 taksametre.



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

De fleste løyvehavere skifter bil hvert tredje år. Bakgrunnen for dette er at personbil som brukes som ordinær drosje, betaler redusert engangsvgift. Dersom bilen opphører å brukes til drosjevirkosomhet innen tre år etter kjøp, må imidlertid deler av engangsvgiften tilbakebetales<sup>3</sup>. Dette fører til at de fleste løyvehavere skifter bil kort tid etter at denne treårsperioden er over. Løyvehaver må dermed normalt gjennomføre installasjonskontroll av taksameteret minimum hvert tredje år, ettersom taksameteret enten flyttes fra gammel bil inn i ny bil, eller et nytt taksameter installeres i den nye bilen.

Justervesenet utførte 2660 installasjonskontroller i 2014.

### *Årlig periodisk kontroll*

Under bruk føres det periodisk tilsyn med taksametre maksimalt én gang per år, jf. taksameterforskriften § 4. Periodisk tilsyn skal sikre at taksameteret oppfyller de fastsatte kravene mens det brukes, for å forhindre manipulering av taksameteret, eksempelvis unndragelse av skatt og sosiale ytelser. Periodisitet på ett år ble valgt på bakgrunn av at ulike krav i MID antydte dette som et naturlig kontrollintervall<sup>4</sup>. Det ble samtidig vist til at dersom det viser seg optimalt med en annen kontrollperiode, kan dette vurderes på et senere tidspunkt<sup>5</sup>. Ved periodisk kontroll blir drosjen innkalt til kontroll av Justervesenet på et angitt sted i nærheten av der løyvehaver bor eller i området drosjen til daglig opererer i.

Ved å føre jevnlig tilsyn med taksametre, har Justervesenet god oversikt over risikofaktorer og bevisste og ubevisste feil. Vi har også god kontakt med drosjebransjen, og får tips om feil vi bør se etter og hvor, noe som gjør det mulig å ha oversikt over hvor det bør gjennomføres stikkprøvekontroller og hvilke kontroller som bør prioriteres. Vi mener det er viktig å opprettholde kontakt med bransjen for å sikre tips.

Justervesenet gjennomførte 3695 periodiske kontroller i 2014.

### *Oppfølgingskontroll*

Dersom det blir funnet feil ved taksameteret ved tilsyn, blir dette pålagt rettet innen en fastsatt frist, jf. lov om målenheter, måling og normalt § 26 første ledd. Når feilen er rettet, skal bruker sørge for å sende melding om dette til Justervesenet, som deretter kan innkalle taksameteret til oppfølgingskontroll, jf. forskrift om målenheter og måling § 5-5 andre ledd. I praksis bestiller ofte servicefirma oppfølgingskontroll på vegne av bruker. Den fysiske kontrollen kan utføres ved å kun kontrollere feilen som er meldt inn rettet, eller som en fullstendig kontroll av hele taksameteret, slik som ved årlig periodisk kontroll. Ved vesentlige feil kan Justervesenet vedta stansing av bruk av taksameteret.

Det ble gjennomført 1295 oppfølgingskontroller i 2014.

---

<sup>3</sup> <http://www.skatteetaten.no/no/Person/bil-og-andre-kjoretoy/drosje/>

<sup>4</sup> Se [utredningen](#) side 29.

<sup>5</sup> Se [utredningen](#) side 36.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### *Gebyr*

Justervesenets tilsynsvirksomhet skal finansieres gjennom gebyrer som belastes de som føres tilsyn med. Ved installasjonskontroll, periodisk kontroll og oppfølgingskontroll, skal bruker derfor betale et fast gebyr for den gjennomførte kontrollen, jf. forskrift om målenheter og måling § 6-2. Dersom bruker unnlater å fremstille taksameteret til innkalt kontroll, må det betales et gebyr som skal dekke Justervesenets kostnader ved at kontrollen ikke ble gjennomført, jf. forskrift om målenheter og måling § 6-1 tredje ledd.

### *Kontroll med utvalg*

Tiltakspakken som ble anbefalt i utredningen, inneholdt ikke kontroll med utvalg. Justervesenet har i 2013 og 2014 likevel i noen grad utført uvarslede kontroller med et utvalg taksametre, både tilfeldige stikkprøver og på grunnlag av risiko. Dette er blitt gjort fordi vi mener de andre tilsynsmetodene er lite effektive, ettersom bruker har mulighet til å gjøre endringer på påvirkende faktorer på taksameteret før det blir fremstilt til kontroll, for eksempel skifte av dekk<sup>6</sup>. Vi mener også at kontroll med utvalg vil være preventivt, ettersom brukerne ikke vet når de vil bli kontrollert.

Kontroll med utvalg er blitt gjort både som fellesaksjoner med andre etater og med kontrollører kun fra Justervesenet. Kontrollen kan være lik periodisk kontroll, men kan også ha fokus på et spesielt område, for eksempel betalingsterminal som ikke er tilkoblet taksameter<sup>7</sup>. Justervesenet har ikke hjemmel for å ta gebyr for kontroll med utvalg, noe som gjør det vanskelig å finansiere denne type tilsyn, siden vår tilsynsvirksomhet i hovedsak finansieres gjennom brukerbetaling. Justervesenet har dermed ikke hatt direkte finansiering av kontroll med utvalg, men dette har blitt dekket dette gjennom en viss overfinansiering av gebyrene.

Det var planlagt 400 timer tilsyn med utvalg av taksametre i 2014. Også i 2015 er det totalt planlagt 400 timer tilsyn med utvalg av taksametre.

## **2.2. Forventet fremtidig utvikling ved fravær av nye tiltak**

### 2.2.1. Kostnader

Dersom det ikke gjøres endring i tilsynet med og reguleringen av taksametre, forventes kostnadene for tilsyn å forbli det samme i ordningens levetid foruten generell pris- og lønnsvekst. Dette innebærer kostnader for selve tilsynet, administrasjon, utstyr og krav som skal være oppfylt ved salg og under bruk.

---

<sup>6</sup> Omkretsen på dekket påvirker måleresultatet. Dersom det byttes til dekk uten at taksameterets kalibreringsfaktor endres i henhold til dekkene, blir måleresultatet og prisen uriktig.

<sup>7</sup> Jf. taksameterforskriften § 34 første ledd bokstav c.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 2.2.2. Teknologisk utvikling

Justervesenet forventer en fortsatt teknologisk utvikling for taksametre. Vi vet blant annet at det for tiden introduseres nye taksametertyper på markedet som har flere funksjoner integrert i selve taksametret, noe som medfører at de er vesentlig rimeligere i innkjøp, og også enklere å montere i bilen. Dette gir totalt sett lavere kostnader enn de taksametre som brukes i dag. Det forventes at drosjenæringen vil tilpasse seg denne utviklingen. Blant annet vet vi at det i dag brukes trådløse betalingsterminaler som ikke er fysisk koblet til taksameteret, men er koblet opp mot taksameteret elektronisk. Justervesenet mener også at det vil komme taksametre på markedet som utfører lengdemåling på grunnlag av kommunikasjon med satellitter, for eksempel GPS-baserte taksametre.

### 2.2.3. Kjøring utover regulert drosjenæring

Den siste tiden har ulike typer organisert kompiskjøring etablert seg i Norge. Ulike privatpersoner registrerer seg som sjåfører hos en virksomhet eller via en nettside, og deretter kan privatpersoner bestille turer, enten ved samkjøring eller alene. Utover organisering på sosiale medier har Justervesenet foreløpig kunnskap om at HAXI og UBER har etablert seg på et mer profesjonelt nivå i de største norske byene. Slike virksomheter følger ikke de ulike kravene som gjelder for drosjenæringen fra blant andre Justervesenet, Skatteetaten, Arbeidstilsynet og løyvemyndighetene. Det er usikkert om slike aktører er underlagt krav fra offentlige myndigheter, noe som fører til mindre kostnader for aktørene. Dette skaper utfordringer for den regulerte drosjenæringen, som taper på at forbrukere velger billigere transportmuligheter. Ifølge Statistisk Sentralbyrå gikk drosjenæringens omsetning ned med 5,9 %<sup>8</sup> i tredje kvartal i 2014 sammenlignet med tredje kvartal i 2013. Det er vanskelig å vite om dette har direkte sammenheng med fremveksten av organisert kompiskjøring.

HAXI og UBER fikk mye oppmerksomhet i media ved oppstarten i november 2014, og Samferdselsdepartementet har uttalt at de mener UBER driver ulovlig<sup>9</sup>. HAXI har blitt anmeldt i Stavanger, og politiet har ilagt flere sjåfører forelegg<sup>10</sup>.

Ifølge HAXIs nettside har de registrert 3100 sjåfører og 42 000 brukere<sup>11</sup>. Det har ikke vært mulig å få oversikt over antallet registrerte sjåfører og brukere hos UBER. UBER er ikke tillatt brukt i blant annet Tyskland og Nederland, men det er uklart om dette er på grunn av det måletekniske regelverket eller nasjonale krav om lisens/løyve for drosjevirkosomhet.

Justervesenet har ikke tatt endelig stilling til hvordan UBERs virksomhet stiller seg i forhold til det måletekniske regelverket.

Flere drosjeselskaper har allerede, eller utvikler for tiden, applikasjoner som skal gjøre det lettere for kundene å bestille drosje. Norges taxiforbund har også en drosjekalkulator på sin

<sup>8</sup><http://ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/drosje/kvartal>. Oppdatert oversikt over drosjenæringen fra hele 2014 er ikke tilgjengelig.

<sup>9</sup><http://www.dn.no/nyheter/naringsliv/2014/11/18/2157/Samferdsel/ubers-satsing-i-oslo-mter-sterk-motstand>

<sup>10</sup><http://e24.no/privat/haxi-flere-sjaafoerer-anmeldt-i-stavanger-etter-politiaksjon/23352131>

<sup>11</sup><http://blog.haxi.no/image/96606323108>. Dette er de sist oppdaterte tallene, og er fra september 2014.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

nettside, hvor kundene kan få estimert pris, og velge det drosjeselskapet med lavest estimert pris. Dette kan være fordelaktig for den regulerte drosjenæringen med tanke på konkurransen fra andre aktører.

HAXI og UBER kan føre til endringer i drosjenæringen på sikt, men det er i dag vanskelig å se når og hvordan det vil vokse frem.

Piratkjøring foregår i tillegg til den regulerte drosjevirkksomheten, men er ikke videre vurdert i evalueringen.

### 2.2.4. Drosjesentralers rapporteringsplikt til Skatteetaten

Fra og med inntektsåret 2013 er alle drosjesentraler pålagt å årlig gi Skatteetaten opplysninger fra skiftlappene om alle løyver tilknyttet drosjesentralen, jf. samleforskrift om tredjeparters opplysningsplikt kapittel 5-5 G. Første innrapportering hadde frist i mai 2014. Bakgrunnen for innføring av rapporteringsplikten er et ønske om bedre kontroll av at drosjenæringen følger skatte- og avgiftsreglene<sup>12</sup>. Skatteetaten har ikke ført tilsyn etter forskriften ennå<sup>13</sup>, og det er dermed vanskelig å vurdere hvilken virkning reguleringen vil ha. Justervesenet antar imidlertid at regelverket vil virke preventivt, i tillegg til at tilsyn etter regelverket vil kunne avdekke feil.

### 2.2.5. Drosjeforskrift i Oslo

I mai 2013 trådte forskrift om godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune (drosjeforskriften) i kraft, som fastsetter krav til drosjesentraler og løyvehavere i Oslo kommune. Drosjesentralen skal blant annet sende inn revidert årsregnskap og årsberetning til løyvemyndigheten årlig, i tillegg til en oversikt over hvor mye hvert løyve har kjørt inn i løpet av inntektsåret. Løyvehavere skal blant annet påse at skiftdata overføres elektronisk til drosjesentralen etter hvert skift. Formålet med kravet om elektronisk rapportering av regnskap er blant annet å begrense omfanget av skatte- og avgiftsunndragelser og trygdesvindler i drosjenæringen<sup>14</sup>.

Det er ikke klart hva virkningen av regelverket er ettersom Justervesenet ikke er kjent med at kommunen har ført tilsyn etter forskriften. Justervesenet er ikke kjent med lignende regulering andre steder i Norge utover alminnelig drosjereglement. Som under punkt 2.2.4., antar vi imidlertid at regelverket vil virke preventivt i tillegg til at tilsynet vil kunne avdekke feil.

---

<sup>12</sup> Skatteinfo nr. 3 2014, side 1. Tilgjengelig på <http://www.skatteetaten.no/upload/PDFer/Skatteinfo-3-2014.pdf>

<sup>13</sup> Per 21.5.2014.

<sup>14</sup> Se høringsnotat side 12.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

### 2.2.6. Helseforetakene setter vilkår til pasienttransport

I etterkant av taksameterutredningen har helseforetakene selv satt strengere vilkår til leverandører av drosjetjenester. Slik Justervesenet har forstått det krever blant annet helseforetakene at den enkelte drosje bruker taksameter. Pasientreiser har siden 2008 aktivt blitt rekvirert elektronisk via NISSY (Nasjonalt informasjonssystem for pasientreiser) for å formidle elektronisk rekvirerte pasientreiser. Tilsluttede taxiselskaper må være elektronisk linket til Norsk Helsenett. Sjåfør melder via taksameteret ifra om når hver pasient hentes og leveres for at det lokale pasientreisekontoret skal ha oppdatert oversikt over forløpet for hver tur. De fleste pasientreiser rekvireres nå elektronisk gjennom NISSY. På bakgrunn av informasjon fra NISSY blir turen i etterkant fakturert. Standardisert fakturering er planlagt utprøvd fra april 2016.

Ved at helseforetakene setter krav til at taksametre skal brukes, sikres det at måleresultatene er av god kvalitet og at taksametrene føres tilsyn med. Utover dette er det uklart for Justervesenet hvilken virkning helseforetakenes krav vil ha.

### 2.2.7. Kontroll av Skatteetaten og NAV

Skatteetaten har foretatt flere aksjoner mot drosjenæringen etter at utredningen ble levert, og avdekket avvik blant annet innen omsetning og ulovlig drift.

NAV Kontroll opplyser at de har deltatt på flere aksjoner rettet mot drosjenæringen etter at taksameterforskriften trådte i kraft. Det ble avdekket flere tilfeller av trygdemisbruk. NAV Kontroll har ikke avdekket forsøk på manipulering av data som registrerer innkjørte beløp og av- og pålogging på skiftlapper etter at forskriften trådte i kraft.

Justervesenet antar at kontrollene av Skatteetaten og NAV vil fortsette uavhengig av hva evalueringen av taksameterforskriften anbefaler, og at dette vil gjøre det vanskeligere å unndra skatt eller motta urettmessige trygdeytelser, samt virke preventivt.

### 2.2.8. Tilgang til andre etaters registre/databaser

Justervesenet har i dag ikke tilgang til eller er koblet opp mot andre etaters registre eller databaser, for eksempel løyvemyndighetenes oversikt over løyver og bestyrere, eller enhetsregisteret, hvor alle norske bedrifter og offentlige etater er registrert. Vår kontaktinformasjon er dermed ikke alltid oppdatert. Prosjektgruppen mener at tilgang til slike registre eller databaser vil gjøre tilsynet mer effektivt. For å sikre oppdaterte opplysninger til enhver tid vil et sentralt register for å dele relevante opplysninger om drosjenæringen være effektivt. I forbindelse med fremtidig IKT-satsing vil effektiv gjenbruk av eksisterende registreringer være et fokusområde.

## 2.3. Problemområder

### 2.3.1. Oversikt

Problemområdene i drosjenæringen som ble avdekket i utredningen, var blant annet unndragelse av kjøreinntekter fra beskatning og arbeidsgiveravgift, trygdemisbruk i drosjenæringen, feil ved oppgjør ved offentlig kjøp av drosjetjenester, og feil ved måleresultatet som lå til grunn for prisen for forbruker <sup>15</sup>.

Justervesenets tilsyn med og regulering av taksametre har kun hatt to normale driftsår, og vi har dermed begrenset erfaring og datamateriale.

Justervesenet utførte sommeren 2014 en brukerundersøkelse blant flere brukergrupper, men med fokus og høyest antall respondenter i drosjenæringen. Undersøkelsen ble utført over telefon med et tilfeldig utvalg, med høy svarprosent, og totalt 150 respondenter i drosjenæringen. Det antas derfor at besvarelsene er relativt representative for bransjen.

Gjennomsnittsvaret på en skala fra 1-7, der 7 var best, var på 5,14, som i seg selv er bra. Resultatet er imidlertid ikke sammenlignet med et referanseutvalg, noe som gjør at det er vanskelig å si om resultatet er bra eller dårlig, siden svar på slike undersøkelser ofte er i overkant positive. Sammenlignet med andre brukergrupper i undersøkelsen er resultatet signifikant dårligere, og nytteverdien av taksameterforskriften oppfattes av aktører i drosjebransjen å være lavere enn i de øvrige brukergruppene som ble undersøkt. Brukerne fikk i undersøkelsen mulighet til å kommentere erfaringene de hadde med Justervesenet og tilsyn av taksametre. De viktigste tilbakemeldingene fra undersøkelsen er vist til nedenfor.

Parallelt med denne rapporten har det vært arbeidet med en utredning av ny finansieringsmodell for Justervesenets tilsyn. Der foreslås det at blant annet taksametre skal betale årsavgift, hvor alt tilsyn med unntak av eventuelt oppfølgingsgebyr omfattes. Ved beregning av årsavgift for taksameter er omfanget av tilsynet i henhold til anbefalingen i denne evalueringen lagt til grunn. Forslag om dette ble sendt på høring av Nærings- og fiskeridepartementet i oktober 2015 og er tilgjengelig [her](#).

I den videre evalueringen av dagens ordning, legges gjeldende finansiering til grunn ved beregning av kostnader og beskrivelse av disse.

### 2.3.2. Mange kontroller

Dagens ordning medfører at brukerne må møte til periodisk kontroll årlig, og installasjonskontroll minimum hvert tredje år. De kan også bli innkalt til oppfølgingskontroll etter hver gang det avdekkes feil, og kan bli ført kontroll med som del av et utvalg. Til tross for at det totalt blir ført svært mange kontroller med et taksameter, medfører ikke dette at Justervesenet avdekker mange feil. Dette antas også å ha sammenheng med hvilken tilsynsmetode som er brukt, da de fleste kontrollene er varslet. Mange av respondentene i brukerundersøkelsen mente også at kontrollene var for hyppige. Noen viste til at Justervesenet var lite fleksible med tanke på bytte av tidspunkt for innkalt kontroll, særlig

---

<sup>15</sup> Se utredningen kapittel 6.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

hvor det hadde vært utført kontroll av taksameteret rett før brukeren likevel skulle bytte bil, og hvor bruker mente at ny kontroll derfor var unødvendig. Justervesenet mener derfor at det er grunn til å tro at ressursene dermed ikke blir brukt riktigst mulig, og at tilsynet ikke er tilstrekkelig effektivt.

I noen tilfeller glemmer også servicefirma å sende melding om installasjonskontroll eller oppfølgingskontroll, eller gjør en dårlig jobb slik at taksameteret viser feil. Dette avdekkes i etterkant av Justervesenet ved kontroll, og fører til at bruker må rette og gjennomføre ny kontroll. Bruker er ansvarlig for å betale gebyr for kontroll, noe som oppleves som urettferdig for brukerne.

På grunn av at det gjennomføres mange kontroller, medfører dette også at det kreves mye ressurser til å håndtere bestillinger, henvendelser og planlegging av kontroller. Det ble i 2014 brukt over 2600 timer på dette, tilsvarende 1,5 årsverk.

### 2.3.3. Innkalt kontroll muliggjør bevisste endringer på taksameter før kontroll

Løyvehaver blir i de fleste tilfeller innkalt til installasjonskontroll, periodisk kontroll og oppfølgingskontroll minst to uker før kontrollen, slik at det skal være mulig for løyvehaver og eventuelt drosjesentral å planlegge driften den tiden kontrollen tar. Dette muliggjør imidlertid endringer på taksameterets innstillinger og tilkoblinger, slik at eventuelle tilsiktede brudd på regelverket ikke blir avdekket ved tilsyn. Justervesenet har ved flere tilfeller fått tips om dette fra ulike løyvehavere. Justervesenet har ved flere tilfeller fått tips om at taksametre er bevisst manipulert av løyvehaver eller sjåfør. Slik manipulering kan for eksempel gjøres ved å endre dekkdimensjonen slik at dekkets rulleomkrets blir endret, noe som igjen påvirker grunnlaget for beregning av måleresultatet som er utgangspunktet for beregning av skatt og avgifter. Justervesenets tilsyn er ment å korrigere dette, ved at resultatene fra tilsynet oversendes de myndigheter som har nytte av det, for å vurdere om beregningen er korrekt. Det er imidlertid vanskelig å vite hvor utbredt det er å bevisst gjøre endringer på taksameteret som fører til feil måleresultat, ettersom det ved innkalte kontroller er mulig å endre dette for den tiden kontrollen pågår.

Med innkalt kontroll er det vanskelig å ha oversikt over eller vite hvor slike feil gjøres, og informere andre myndigheter om feilene. Under følger en oversikt over antall pålegg om retting som ble pålagt etter tilsyn ved de ulike kontrollene i 2014, og dermed hvor mange feil som ble avdekket:

Type kontroll	Antall pålegg om retting	Prosentvis pålegg om retting av denne type kontroll
Installasjonskontroll	86	3,23%
Ordinær kontroll	149	4,03%
Tilsyn etter melding om retting eller reparasjon	63	4,86%

Tabell 1: Antall pålegg om retting sortert etter type kontroll.

På grunn av at Justervesenet har hatt få uvarslede kontroller, finnes det ikke oversikt over om det avdekkes mer eller mindre feil ved disse tilfellene.



## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

Vårt inntrykk er at mange av de feil som faktisk avdekkes ved tilsyn er utilsiktet. Det er dermed mulig at de tilsiktede feilene ikke blir avdekket. Brukerundersøkelsen viser at dette også er noe mange løyvehavere mener er et problemområde, og at kontrollene anses å være unødvendige. Justervesenet mener derfor at tilsynet som utføres i dag ikke er tilstrekkelig effektivt.

### 2.3.4. Økonomisk belastning

Normalt vil et taksameter bli kontrollert tre ganger i løpet av tre år, med tilhørende gebyr på totalt nærmere 10 000 kr. I tillegg kommer eventuelle oppfølgingskontroller, hvor bruker må betale for kontrollen, og installasjonskontroller dersom løyvehaver skifter bil oftere enn hvert tredje år, eller bytter taxisentral <sup>16</sup>. Dette medfører høye utgifter for løyvehaverne, i en bransje som selv viser til at de allerede er økonomisk presset. I brukerundersøkelsen oppga rundt 20 % uoppfordret at de mente kontrollen var for dyr.

### 2.3.5. Oppfølgingskontroll

Dersom det ved tilsyn avdekkes feil på taksameteret, må brukeren sørge for å rette feilen. Det skal deretter sendes melding til Justervesenet om at feilen er rettet, og Justervesenet kan innkalle drosjen til oppfølgingskontroll. Justervesenet kan velge å ikke gjennomføre oppfølgingskontroll, men dette må i dag gjøres manuelt. Verktøy for å kunne gjøre prioriteringer er under arbeid.

### 2.3.6. Manglende finansiering av kontroll med utvalg

Justervesenet gjør i dag kontroll med utvalg taksametre i begrenset grad, på grunn av manglende finansiering. Det finnes lite datagrunnlag for å dokumentere hvor mye feil som avdekkes ved kontroll med utvalg, eller om denne tilsynsmetoden er effektiv. Justervesenet mener imidlertid at tilfeldig kontroll med utvalg vil avdekke flere tilsiktede feil, noe også tilbakemeldingene fra drosjenæringen i brukerundersøkelsen viste. For å kunne gjennomføre kontroll med utvalg utover det som gjøres i dag, må dette finansieres på en annen måte enn dagens tilsyn.

### 2.3.7. Installasjonskontroll

Formålet med installasjonskontroll er å kontrollere at taksameteret er korrekt installert, slik at det oppfylder kravene helt fra det er tatt i bruk. På grunn av begrensede ressurser, utfører ikke Justervesenet kontroller i alle områder flere ganger i året, noe som fører til at det kan ta

---

<sup>16</sup> Taxisentraler kjøper eller leaser ofte taksametre, som de tilknyttede taxiene til sentralen pålegges å leie gjennom dem. Dersom en taxi tilknytter seg en ny taxisentral, vil denne i mange tilfeller dermed måtte montere ut taksameteret som tidligere er brukt, og montere inn et annet taksameter. Dette medfører installasjonskontroll, se beskrivelse på side 8.



## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

lang tid før installasjonskontroll blir gjennomført. Geografisk nærhet til Justervesenets distriktskontorer kan i den forbindelse ha betydning. Dette medfører at installasjonskontrollen får mindre verdi enn antatt der det oppdages at taksameteret ikke er korrekt installert, ettersom det i tilfelle av feil kan ha blitt brukt uriktig i flere måneder.

### 2.3.8. Manglende kunnskap blant brukerne

Justervesenet har inntrykk av at det blant enkelte brukere er lite kunnskap om og forståelse for formålet med kravene i taksameterforskriften. Dette gjelder særlig brukere som snakker dårlig norsk, og har vanskelig for å sette seg inn i regelverket. Dette gjelder eksempelvis krav om at betalingsterminal skal være tilkoblet taksameter og gebyr for kontroll, og fører til at regelverket ikke overholdes. Årsaken til dette kan være at løyvehavere ikke har satt seg tilstrekkelig inn i regelverket og/eller at Justervesenet ikke har informert tilstrekkelig.

### 2.3.9. Manglende kunnskap blant andre offentlige myndigheter

For å vurdere taksameterforskriftens nytteverdi, har Justervesenet vært i kontakt med aktuelle offentlige myndigheter som regelverket var ment å føre til nytte for, slik som Skatteetaten, NAV, offentlige pasienttransportforetak og Forbrukerrådet. Tilbakemeldingene fra de ulike etatene er gjennomgående positive, og de fleste viser til at tilsynsordningen fungerer bra og understreker viktigheten at å føre tilsyn med bransjen. Det er imidlertid flere etater som har manglende kunnskap om hva vi konkret fører tilsyn med, og hvilke krav taksameterforskriften fastsetter. Prosjektgruppen har generelt inntrykk av at det er manglende kunnskap hos offentlige myndigheter om taksameterforskriftens krav, samt hvilke opplysninger Justervesenet har som kan være interessante for dem. Det er heller ikke fastsatt rutiner for oversendelse og utveksling av informasjon mellom Justervesenet og andre myndigheter. Dette mener vi fører til at regelverket ikke oppnår den tiltenkte nytteverdien, og ikke oppfyller formålet med regelverket.

### 2.3.10. Tillit til drosjenæringen

Justervesenet har ikke gjennomført egne undersøkelser som gjelder forbrukernes tillit til drosjebransjen. Justervesenets inntrykk er imidlertid at taksameterforskriften og Justervesenets tilsyn av taksametre, har ført til noe bedre tillit til drosjenæringen enn før forskriften trådte i kraft.

Undersøkelser Forbrukerrådet har gjennomført viser at 34 % mener det er lett å bli lurt ved bruk av drosje<sup>17</sup>. Undersøkelsen gjaldt drosjebransjen generelt, og var ikke rettet spesielt mot pris eller Justervesenets regelverk. Forbrukerrådet viser videre til at deres klare oppfatning er at strenge regler for taksameter og prisberegning og en rutinemessig kontroll med bransjens etterlevelse av regelverket, bidrar til en helt nødvendig kontroll, og at det fra

---

<sup>17</sup> Basert på Forbrukerrådets egne undersøkelser, gjengitt fra brev datert 16.5.2014.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

et forbrukerperspektiv vil være åpenbart uheldig å redusere kontrollen med bransjen på dette området.

### 2.3.11. Unnlatt oppmøte

Det er et stort problem at det hvert år er svært mange taksametre som ikke møter til innkalt kontroll. I 2014 var det 304 taksametre som ikke møtte til innkalt kontroll. Det må betales gebyr ved unnlatt oppmøte <sup>18</sup>, og dersom dette skjer to ganger på rad, vedtar Justervesenet rutinemessig taksameteret stanset. Per i dag dekker imidlertid ikke dette gebyret de reelle kostnadene ved unnlatt oppmøte. Ved å unndra seg tilsyn, blir ressursene i tillegg ikke tilstrekkelig utnyttet, og tilsynet dermed mindre effektivt og dyrere.

### 2.3.12. Konklusjon

Justervesenet mener at problemet med tilsynet av taksametre ikke er at det stilles krav til disse, men at tilsynet ikke er tilstrekkelig effektivt.

## 2.4. Mål

Det følger av lov om målenheter, måling og normalt § 1 at formålet med loven er å bidra til at målinger og måleresultater er tilfredsstillende nøyaktige ut fra formålet om effektiv bruk av samfunnets ressurser og ivaretagelse av beskyttelsesverdige interesser.

Innføring av krav til taksametre tok sikte på å redusere problemene som beskrevet under punkt 2.3.1.

Tiltakene som ble vurdert i utredningen ble vurdert opp mot følgende nyttevirkninger:

- korrekt grunnlag for beregning av skatt
- korrekt grunnlag for beregning av trygd
- korrekt oppgjør for offentlige kunder
- korrekt oppgjør for private kunder
- mindre manipulering og juks
- pålitelige data
- bedre tillit til næringen
- målenøyaktighet
- konkurransevilkår for drosjer
- konkurransevilkår for leverandører/produsenter
- konkurransevilkår for verksteder
- ressursbesparelser for andre myndigheter <sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Gebyret er 2050 kroner, jf. forskrift om målenheter og måling § 6-1 andre ledd andre setning.

<sup>19</sup> Se [utredningen](#) side 39 for ytterligere beskrivelse av tiltak og virkning.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

I evalueringen vil nullalternativet bli evaluert i forhold til disse nyttevirkningene.

Målet med evalueringen og de foreslåtte tiltakene kan oppsummeres til målene som er beskrevet under.

### 2.4.1. Samfunns mål

*Samfunns målet fremgår av formålet med lov om målenheter, måling og normalt tid, jf. lovens § 1;*

- bidra til at målinger og måleresultater er tilfredsstillende nøyaktige ut fra formålet om effektiv bruk av samfunnets ressurser og ivaretagelse av beskyttelsesverdige interesser

### 2.4.2. Effektmål

- bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og sosiale ytelser
- bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør
- bidra til tillit til drosjenæringen

Ved vektleggingen av om nullalternativet og de ulike tiltakspakkene oppnår målene, vil korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og sosiale ytelser samt korrekte målinger bli vektlagt tyngst. Dette på bakgrunn av at disse effektmålene var den viktigste begrunnelsen for at regelverket ble innført.

## **2.5. Sammendrag av kapittel 2**

Justervesenet fører tilsyn med taksametre på bakgrunn av taksameterforskriften, forskrift om målenheter og måling og lov om målenheter, måling og normalt tid. Det føres tilsyn av taksametre etter installasjon, periodisk hvert år og oppfølgingskontroll i tilfeller hvor det avdekkes feil og ellers anses nødvendig, i tillegg til noe kontroll med utvalg. Kravene i regelverket er i hovedsak fastsatt på bakgrunn av behov fra andre etater enn Justervesenet, særlig Skattetaten og NAV. De største problemområdene ved tilsyn etter taksameterforskriften er følgende:

- det gjennomføres mange kontroller, men avdekkes få feil. Dette tilsier at tilsynet er lite effektivt
- tilsynet er dyrt
- kontrollene er i hovedsak varslet, noe som muliggjør bevisst endring av taksameteret slik at reell manipulasjon og feil ikke avdekkes
- det er lite kunnskap om taksameterforskriften blant etatene som forskriften er ment å være til nytte for, og forskriftens potensielle nytteverdi utnyttes dermed ikke
- manglende finansiering av kontroll med utvalg

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

Evalueringen av dagens forskrift og tilsyn gjøres opp mot følgende effektmål:

- bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og sosiale ytelser
- bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør
- bidra til tillit til drosjenæringen

## 3 Evaluering av nullalternativet

### 3.1. Oversikt

Dette kapittelet gjengir hvilken nytte og kostnader det ble antatt i utredningen at tiltakspakken som ble anbefalt (nullalternativet) hadde, og evaluerer hvilken nytte og kostnader prosjektgruppen mener at nullalternativet har oppnådd og hvilke kostnader det har medført. Nullalternativet er beskrevet i kapittel 2.1.

### 3.2. Nytte

#### 3.2.1. Antatt nytte i utredningen

Nedenfor er en sammenstilling av de nyttevirkinger som ble antatt i utredningen ved vurdering av den anbefalte tiltakspakken som ble innført. Nytteeffekten ble gjort ved en kvalitativ vurdering av de ulike tiltakspakkene, og sammenlignet med nullalternativet da utredningen ble gjennomført (ingen krav). Vurderingene i tabellen bygger på en gradert skala basert på (+) for forbedring og (–) for ulemper, fra (–) til (++++), og 0 der det ble antatt at tiltakspakkene medførte verken mer eller mindre nytte.

1 Korrekt grunnlag for skatt	++
2 Korrekt grunnlag for trygd	++
3 Korrekt oppgjør for offentlige kunder	++
4 Korrekt oppgjør for private kunder	+++
5 Mindre manipulering og juks	+++
6 Pålitelige data	++++
7 Målenøyaktighet	++++
8 Bedre tillit til næringen	+++
9 Konkurransvilkår for drosjer	++
10 Konkurransvilkår for leverandører/produsenter	++++
11 Konkurransvilkår for verksteder	+
12 Ressursbesparelser for andre myndigheter	+++

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tabell 2: Sammenstilling av antatt nytteverdi i utredningen.

Det ble antatt å føre til høyere nytterealisering dersom skattemyndighetene innførte fortløpende elektronisk overføring av inntektsopplysninger ved den valgte tiltakspakken.

For nærmere vurdering av tiltakspakkens virkninger, se [utredningen](#) kapittel 13.

### 3.2.2. Evaluering av oppnådd nytte

Prosjektgruppen har vurdert hvilken nytte vi mener nullalternativet har i dag, på bakgrunn av Justervesenets erfaringer etter at vi begynte med tilsyn av taksametre i 2011.

Nyttevurderingen er gjort sammenlignet med nullalternativet i utredningen (ingen krav), for på best mulig måte å kunne sammenligne nullalternativets nytte i dag med antatt nytte i utredningen.

1 Korrekt grunnlag for skatt	++/+
2 Korrekt grunnlag for trygd	+
3 Korrekt oppgjør for offentlige kunder	+
4 Korrekt oppgjør for private kunder	++/+++
5 Mindre manipulering og juks	+++
6 Pålitelige data	+++
7 Målenøyaktighet	+++
8 Bedre tillit til næringen	++/+++
9 Konkurransvilkår for drosjer	+
10 Konkurransvilkår for leverandører/produsenter	+++
11 Konkurransvilkår for verksteder	+ /+++
12 Ressursbesparelser for andre myndigheter	+

Tabell 3: Sammenstilling av oppnådd nytteverdi.

I forbindelse med evalueringen har prosjektgruppen sendt henvendelser til blant annet Skatteetaten, NAV og helseforetakene om nyttevirkningen av taksameterforskriften. Etatene mener forskriften har hatt nytte og virket etter hensikten, men det fremgår likevel av svarene at det er manglende kunnskap om hva forskriften regulerer og hvilken nytte og ressursbesparelse regelverket kan medføre. Det finnes ikke rutiner for samarbeid og overføring av informasjon mellom Justervesenet og andre myndigheter som kan ha nytte av regelverket, selv om dette har blitt gjort i enkelte saker. Det er dermed vanskelig å se at regelverket har hatt noen nyttevirkning i særlig utstrekning med tanke på å bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser eller ressursbesparelser for andre myndigheter.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Justervesenet har ikke grunnlag for å si noe om målenøyaktigheten før det ble fastsatt krav til og ført tilsyn med taksametre. Justervesenet kommer sjelden over taksametre som ikke er samsvarsvurderte, og mener derfor at ordningen har ført til stor nytte med tanke på å bidra til riktige målinger som fører til riktig måleresultat. Som nevnt anvendes likevel ikke data fra målingene av andre myndigheter, noe vi mener ville ført til større nytteverdi av forskriften.

Forbrukerrådet viser til at forskriften har vært nødvendig for å opprettholde tilliten til drosjenæringen, og at den manglende negative mediedekningen kan tyde på at forskriften har hatt den nødvendige oppdragende effekten på bransjen. Det er likevel ikke gjennomført undersøkelser kun med tanke på taksameterforskriftens nytte. Det er viktig å påpeke at tillit er subjektivt, og at hvor mye tillit en undersøkelse viser at det er til næringen, ikke nødvendigvis betyr at dette er overensstemmelse med hvor lite eller mye feil som gjøres.

Justervesenet mener at tilliten til bransjen er blitt bedre etter at ordningen ble innført, selv om det er vanskelig å vite om dette skyldes taksameterforskriften eller andre forhold. Videre mener vi at det er mindre juks nå enn før taksameterforskriften trådte i kraft.

Justervesenet har ikke grunnlag for å hevde at vi har avdekket bevisst juks med taksameteret i henhold til kravene i det måletekniske regelverket. I kun noen få saker er det funnet *indikasjoner* på juks, uten at det er stadfestet at dette er bevisst. Dette kan også ha sammenheng med tilsynsmetoden som er brukt, ettersom de fleste kontroller er varslede.

Justervesenets oppfatning er at det heller jukes på andre områder enn taksameterets teknikk. Dette kan eksempelvis gjøres ved at sjåføren ikke bruker taksameteret, kontant betaling ikke blir registrert på taksameteret, betalingsterminal ikke er tilkoblet taksameteret, eller at gjennomførte turer registreres som bomtur på taksameteret. Dermed blir ikke all omsetning registrert på taksameteret, noe som fører til feil grunnlag for å blant annet beregne arbeidsgiveravgift og trygdeytelser.

Mange av de feil som avdekkes, mener vi skyldes manglende evne eller vilje hos bruker til å tilegne seg kunnskap om regelverket.

Vår oppfatning er at det avdekkes like mange feil på taksametre i byene som på mindre steder, hvor det naturlig nok er større drosjetetthet, og dermed flere taksametre.

Prosjektgruppen mener at mange av punktene i tabell 3 i praksis går ut på det samme, og har hatt vanskeligheter med å skille disse fra hverandre. Disse er derfor sammenstilt til færre punkter, med utgangspunkt i effektmålene i punkt 2.4.2. Tabellen er sammenstilt slik at punkt 1-3 og 12 utgjør nytt effektmål 1 (bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser), punktene 4-7 utgjør nytt effektmål 2 (bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør), og punkt 8 utgjør nytt effektmål 3 (bidra til tillit til taxinæringen). Andre punkter har prosjektgruppen i dag imidlertid problemer med å se relevansen av, og disse utgår i evalueringen. Dette gjelder punkt 9-11. For å få frem den reelle nyttevirkningen, er de tre punktene ulikt vektlagt, som omtalt i punkt 2.4.2.

Nytten er som i utredningen gjort ved en kvalitativ vurdering fra - 4 til + 4. Vurderingen er gjort ved å vektlegge nytten på følgende måte:

- 4 svært mye bedre
- 3 mye bedre
- 2 noe bedre

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

- 1 litt bedre
- 0 samme nytte som nullalternativet
- 1 litt dårligere
- 2 noe dårligere
- 3 mye dårligere
- 4 svært mye dårligere

Dette medfører at nytten av dagens ordning fortøner seg slik:

Effektmål	Vekt	Nullalternativet
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	2
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	3
Bidra til tillit til taxinæringen	1	2
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>17</b>

Tabell 4: Forenklet sammenstilling av oppnådd nytteverdi.

### Konklusjon, evaluering av nytteverdi

Prosjektgruppen mener at den antatte nytten i utredningen ikke er så langt fra nytten vi mener reguleringen medfører i dag, selv om vi er noe mindre positive i dag. Verdiene som ble gitt på utredningstidspunktet ble gitt sammenliknet med alle andre foreslåtte tiltak, så det er mulig at oppfatningene ikke er så ulike. Nullalternativet treffer likevel ikke nødvendigvis der den bør. Ettersom kontrollene i det vesentlige er varslet, vil den som ønsker å omgå regelverket enkelt klare dette.

### 3.3. Kostnader

#### 3.3.1. Antatte kostnader i utredningen

De estimerte kostnadene som påløp ved innføring av krav, ble beregnet som tilleggskostnader i forhold til nullalternativet på utredningstidspunktet (ingen krav).

Følgende forutsetninger ble lagt til grunn ved beregning av kostnadene i utredningen <sup>20</sup>:

---

<sup>20</sup> Se [utredningen](#) side 49-50.



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

- Det var totalt ca. 8 000 taksametre i bruk i Norge. Dette tallet var forutsatt å være konstant gjennom ordningens levetid
- Ordningens levetid ble satt til å være 15 år
- Den gjennomsnittlige tekniske levetiden for et taksameter ble anslått til 8 år. Estimert var basert på informasjon fra produsenter. Regnskapsmessig avskrivning av taksametre ble anslått til 4-5 år
- Det ble forutsatt en jevn utskiftningstakt av taksametre, slik at det gjennomsnittlig ble skiftet ut 1 000 taksametre hvert år
- Prisen for et taksameter ble anslått til ca. 40 000 kr., estimert på bakgrunn av informasjon fra kjøpere og selgere av taksametre
- Taksametre ble antatt å ha jevnt verditap hvert år i 8 år, det vil si 5000 kroner per år
- Det ble lagt til grunn at de fleste taksametre ville bli samsvarsvurdert etter modul B (typeprøving) og modul F (førstegangsverifisering)
- Det ble benyttet en kalkulasjonsrente på 6 %, jf. Finansdepartementets rundskriv R-109/2005
- Tiltakene ble beregnet å være selvfinansierende. Det ble dermed ikke antatt å være nødvendig å inkludere 20 % påslag som skattekostnad i noen av postene

### *Investeringskostnader*

I beregningen av kostnader knyttet til utskifting av taksametre var den tekniske levealderen til taksameteret sentralt. Med teknisk levealder menes antall år som en gitt modell kan fungere tilfredsstillende, her anslått til 8 år. Taksametre som må byttes på grunn av nye krav innen sin levealder, ble derfor anslått å ha en gjenværende verdi som var en funksjon av taksameterprisen og taksameterets gjenværende alder. Dette ble beregnet som en investeringskostnad. Det ble lagt til grunn av taksameterprodusenter valgte samsvarsvurdering etter *modulkombinasjon B + F* (typeprøving + førstegangsverifikasjon). Godkjenning etter modul B (typeprøving) ble stipulert til 300 000 kroner. En typeprøving gjelder for alle eksemplarer av modellen, og jo høyere antall av den aktuelle modellen som selges, jo lavere vil kostnadene for hvert taksameter bli. Det ble beregnet salg av 1 000 taksametre for én typeprøving. Godkjenning etter modul F (førstegangsverifikasjon) ble estimert til 2 000 kroner per taksameter. Samsvarsvurdering for et taksameter kostet dermed 2 300 kroner.

Det ble lagt til grunn ved innføring av MID-krav innen 2 år, for å oppnå nytteeffekter raskt, samtidig som bransjen fikk rimelig tid på å tilpasse seg.

### *Periodisk kontroll*

Kostnaden for periodisk kontroll ble beregnet på bakgrunn av kostnader for periodisk kontroll ved det nederlandske metrologi-instituttet, NMI, som kostet € 83,80 per taksameter. Reisekostnader for kontroll ble estimert til fem timer tapt arbeidstid for løyveholder, da det ble lagt til grunn at brukeren møtte på kontroll hos Justervesenet. Brukers inntekt per time ble anslått til ca. 300 kroner per time. Ekstra kostnader knyttet til reise i forbindelse med godkjenning ble dermed antatt å være 1 500 kroner per kontrollerte taksameter. Basert på Justervesenet som tilsynsorgan og NMIs priser ble det forutsatt at det ville koste 2 500 kroner per taksameter for periodisk kontroll, inkludert reisekostnader.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

*Taksameterskifting, to ganger i løpet av 15 år.*

Det ble forutsatt at taksameteret ble skiftet to ganger i løpet av 15 år på grunn av den tekniske levealderen til taksametre, først ved starten og deretter 8 år senere. Kostnaden var knyttet til MID-godkjenning og godkjenning ved installasjon.

Verifikasjon ved installasjon ved Justervesenet eller eventuelt et annet tilsynsorgan ble anslått til 1 000 kroner per taksameter. Prisen ble estimert ut fra det en verifisering ved installasjon kostet ved NMI, som er € 113,00, og det ble antatt at Justervesenet kunne gjennomføre tilsynet til samme kostnad som NMI.

*Oppsummering av kostnader:*

- Investeringskostnader, 75 mill.kroner
- 26,4 mill. kroner, to ganger i løpet av 15 år for MID-godkjenning + verifisering ved installasjon
- 20 mill. kroner årlig i 15 år for periodisk kontroll

I tabell 5 under er vist kapitalisert nåverdi for tiltaket, ved to års overgangsperiode.

<i>Investeringskostnader</i>	75
<i>Årlig kontroll i 15 år</i>	194
<i>MID-taksametre og installasjon (2X)</i>	41
<b>SUM kostnader, som nåverdi når tiltakets levetid er 15 år</b>	<b>310</b>

Tabell 5: Estimert kapitalisert nåverdi ved valgt tiltakspakke i utredningen (mill.kr.).

### *Usikkerhet*

Det var knyttet stor usikkerhet til tall og parametere som ble benyttet i analysen, ettersom det på utredningstidspunktet ikke var fastsatt krav til og tilsyn med taksametre. Det var dermed vanskelig å vite hvor mange installasjonskontroller og oppfølgingskontroller det ville være årlig, og hvilke tiltak som ville bli satt inn av andre myndigheter. Endringene ble imidlertid ikke antatt å forskyve rangering av tiltak eller konklusjon.

Det ble videre antatt at for å kontrollere om den valgte tiltakspakken fungerte etter intensjonene, kunne det legges opp til tilsyn på grunnlag av risiko eller tilfeldige stikkprøver. Det ble lagt til grunn at ettersom nyttevurderingen var gjort kvalitativt, ville endring av en forutsetning ikke gjøre det mulig å se endringer i nytte-/kostnadsforholdet.

Det var knyttet usikkerhet til kalkulasjonsrenten for beregningene ved økning av andelen driftskostnader. Estimaten for kostnader blir da mer følsomme for endring i kalkulasjonsrente. Endring i kalkulasjonsrente ville imidlertid ikke forandre rangeringen av tiltakspakkene etter kostnad.

I utredningen ble det lagt til grunn at taksameterprodusenter samsvarsvurderte taksametre i henhold til MID etter modul B og modul F. Dersom produsenten imidlertid valgte å samsvarsvurdere etter modul B og modul D, ble kostnadene antatt redusert. Det medførte også usikkerhet at taksameterprodusentene i noen grad hadde taksametre som var godkjente i andre land, noe som ville kunne føre til at kostnadene kunne bli noe lavere enn

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

beregnet. Kostnaden for samsvarsvurdering kunne også være mindre enn kostnaden som ble lagt til grunn i utredningen, som var Sverige.

Kostnaden for kontroll/godkjenning under bruk ble antatt å være avhengig av antallet kontroller, noe som medførte usikkerhet for kostnadsestimatene i tiltakspakken. Det ble også vist til at dersom kontroll/godkjenning ble gjort hos Vegvesenets Trafikkstasjoner, ville disse kostnadene kunne halveres. Det ville også medføre betydelige kostnadsforskjeller avhengig av om det ble valgt en overgangstid på to eller fire år ved innføring av krav.

Kostnad for reparasjon dersom taksameteret ikke ble godkjent ved tilsyn, samt beregning av kostnad for oppfølgingskontroll etter reparasjon, ble antatt å være lite sammenlignet med omfanget av nyinstallasjoner, og dette ble derfor ikke tatt med som en egen kostnad i utredningen.

### *Fordelingsvirkninger*

På grunn av reisekostnader ble det antatt at kostnader for kontroll/godkjenning kunne være høyere for løyvehavere i distriktene enn i sentrale strøk. Kostnadene kunne også tenkes å være større for drosjer som ikke var tilknyttet drosjesentral, og det ble antatt at dette kunne føre til at flere knyttet seg til drosjesentraler. Utredningen pekte også på at feil inntektsrapportering som fører til skatteunndragelse og trygdejuks, er en fordelingsvirkning som innebærer mindre statlige midler som kunne ha blitt brukt til samfunns-goder som for eksempel utdanning og helsetjenester.

### 3.3.2. Evaluering av medførte kostnader

Ved evaluering av hvilke kostnader dagens ordning har medført, er dette sammenlignet med nullalternativet på utredningstidspunktet (ingen krav).

Følgende forutsetninger er lagt til grunn ved beregning av kostnadene som har påløpt ved innføring av tiltakspakken:

- Det er per november 2015 totalt 8371 taksametre i bruk i Norge i drosjenæringen
- Ordningens levetid er satt til 10 år
- Taksametre til bruk i drosjenæringen leies/leases av løyvehaver
- De fleste løyvehavere skifter bil hvert tredje år, noe som fører til at installasjonskontroll må gjennomføres
- Alle taksametre Justervesenet har kontrollert, har vært samsvarsvurdert etter modul B (typeprøving) og modul D (erklæring om samsvar basert på kvalitetssikring av produksjonsprosessen)
- Det fastsatte gebyret som er brukt i evalueringen er Justervesenets reelle kostnader for kontroll. Dette er noe lavere enn dagens gebyr fastsatt i forskrift om målenheter og måling § 6-2
- Det er benyttet en kalkulasjonsrente på 4 %, jf. Finansdepartementets rundskriv R-109/2014
- Nullalternativet er beregnet å være selvfinansierende, og det er dermed ikke inkludert 20 % påslag som skattekostnad

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Krav ved salg

#### *Samsvarsvurdering*

I utredningen ble det lagt til grunn ved kostnadsberegningen at taksameterprodusenter valgte samsvarsvurdering etter modulkombinasjon B og F (typeprøving og førstegangsverifikasjon). Modul B må alle taksametre ha, og det er lagt til grunn samme kostnad for modul B i evalueringen som i utredningen <sup>21</sup>, ettersom denne antas ikke å være endret. Prisen for modul B per taksameter avhenger imidlertid av antall enheter som produseres, og prosjektgruppen mener at det er riktigst å anta at det produseres ca. 100 000 enheter per typeprøving. Dette er derfor lagt til grunn i evalueringen.

Alle taksametre Justervesenet har kommet over i Norge, er førstegangsverifisert etter modul D. Dette reduserer den totale kostnaden for samsvarsvurdering per taksameter, siden mange taksametre kan godkjennes på bakgrunn av produsentens kvalitetssystem, i stedet for at hvert enkelt taksameter må godkjennes (som er nødvendig om en velger modul F). Justervesenet har forsøkt å få oppdaterte tall fra bransjen og tekniske kontrollorgan for hva kostnadene for godkjenning av taksametre etter MID modul D er, men har ikke fått tilbakemeldinger på dette. Det er dermed kun gjort et estimat for kostnadene ved modul D.

Prosjektgruppen antar at de totale kostnadene for modul D er 300 000 kroner, og at det gjennomsnittlig produseres ca. 55 000 taksametre hos produsent som bruker modul D. I tillegg antar vi at kvalitetssjekk av hver enhet tilsvarer 10 kr. For å ikke underestimere kostnadene, er kostnaden for kvalitetssjekk rundet opp til 50 kroner per taksameter.

#### *Leasingkostnader*

Ved estimering av kostnader i utredningen, ble det lagt til grunn at bruker kjøpte taksameter. I ettertid har det vist seg at de fleste brukerne derimot leaser taksametersystemet, hovedsakelig gjennom drosjesentralen de er tilknyttet. Antatte kostnader for utskifting og installasjon av taksameter er derfor feil. Prosjektgruppen har vært i kontakt med drosjenæringen for å fastslå hva kostnadene for å lease et taksametersystem er, men har ikke fått tilbakemeldinger på dette. Kostnadene for leasing av taksametersystem er dermed kun anslått på bakgrunn av Justervesenets erfaring og prosjektgruppens estimat. Leasingkostnaden anslås å ha en forventningsverdi på 75 000 kroner i året per taksametersystem.

Krav om å bruke taksameter skyldes imidlertid ikke bare krav i taksameterforskriften, men også krav fra blant annet helseforetak om at taksameter skal brukes. Det blir dermed ikke korrekt å beregne hele kostnaden for leasing av taksameter på bakgrunn av krav i taksameterforskriften. I beregningene av kostnadene er det derfor lagt til grunn at 50 % av den antatte prisen skyldes krav i taksameterforskriften.

---

<sup>21</sup> Se [utredningen](#) side 48.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### *Installasjonskontroll*

Kostnader for installasjonskontroll er beregnet på grunnlag av de reelle kostnadene Justervesenet har ved kontroll, og at hver bruker gjennomsnittlig gjennomføres en installasjonskontroll hvert tredje år. På grunn av høyere tidsbruk og lønnskostnader enn beregnet i utredningen, er de reelle kostnadene per kontroll høyere enn antatt. Det har også vært betydelig flere installasjoner av taksametre, på grunn av at de fleste løyvehavere skifter bil hvert tredje år, noe som medfører krav om ny installasjonskontroll. Ettersom mange drosjesentraler inngår avtale med én taksameterprodusent, medfører bytte av drosjesentral for løyvehaver også at nytt taksameter må installeres. Det må deretter gjennomføres installasjonskontroll. Bytte av drosjesentral med påfølgende installasjonskontroll antas å være et begrenset problem, og begrenset til de største byene.

Reisekostnad for bruker for å møte til installasjonskontroll er beregnet på grunnlag av timelønn per tilbudte timer, basert på Statistisk Sentralbyrås statistikk over drosjetransport<sup>22</sup>. Timelønn er på dette grunnlaget beregnet å være 264 kroner. Justervesenet estimerer at oppmøte til installasjonskontroll medfører gjennomsnittlig to timer tapt arbeidstid. Dette er kortere tid enn antatt i utredningen, og har bakgrunn i at det i utredningen ble antatt at tilsynet ble gjennomført i Justervesenets lokaler, mens tilsynet i hovedsak har blitt gjennomført på et sted i nærheten av bruker.

Justervesenets kostnader ved tilsyn og brukers kostnader på grunn av reisetid til kontroll antas å være lik ved alle innkalte kontroller, det vil si både for installasjonskontroll, periodisk kontroll og oppfølgingskontroll.

### *Periodisk årlig kontroll*

Justervesenets kostnader for periodisk årlig kontroll er beregnet på grunnlag av gjennomsnittlig antall periodiske kontroller i 2013 og 2014.

### *Kontroll med utvalg*

Det ble i 2014 budsjettert med 400 timer kontroll med utvalg, og prisen for total kontroll med utvalg er anslått på bakgrunn av Justervesenets gjennomsnittlige timepris ved tilsyn.

### *Oppfølgingskontroll*

Kostnader for oppfølgingskontroller ble ikke beregnet i utredningen, fordi omfanget av reparasjoner og tilhørende kontroller ble antatt å være lite sammenlignet med omfanget av installasjon av taksametre<sup>23</sup>. Det har imidlertid blitt gjennomført svært mange oppfølgingskontroller av taksametre, og de antatte kostnadene for dette i utredningen er dermed underestimert. Justervesenet har mulighet til å prioritere å ikke gjennomføre oppfølgingskontroller, men dette har vist seg vanskelig å gjennomføre på grunn av

---

<sup>22</sup> Se <http://ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/drosje/kvartal/2014-03-21#content> (2013)

<sup>23</sup> Se [utredning](#) side 57.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

manglende verktøy for prioritering. De totale kostnader for kontrollen er beregnet på samme måte som for periodisk kontroll overfor.

Justervesenet har ikke oversikt over omfanget av og kostnadene for reparasjon hos verksted.

### *Diverse*

Justervesenet har kunnskap om at enkelte servicefirma og verksted har tatt betalt av brukerne (løyvehaver) for å sende melding til Justervesenet om at feil har blitt rettet og at taksameter er installert. Vi har også kunnskap om at enkelte verksteder tilbyr ekstra kontroll i forkant av Justervesenets tilsyn for å avdekke eventuelle feil forut for tilsynet, for å unngå senere retting og eventuell oppfølgingskontroll. Disse kostnadene er ikke beregnet med i evalueringen, men er en utilsiktet ekstrakostnad for de løyvehavere som velger å benytte seg av dette tilbudet.

Kostnader for krav ved salg iht MID, inkl. leasing (kapitalisert nåverdi)	636 952 245
Kostnader for krav ved installasjon (kapitalisert nåverdi)	80 324 133
Kostnader for periodisk årlig kontroll (kapitalisert nåverdi)	111 432 823
Kostnader for nye momenter (kontroll med utvalg og oppfølgingskontroll) (kapitalisert nåverdi)	44 870 019
<b>Totale kostnader ordningens levetid (kapitalisert nåverdi)</b>	<b>873 579 221</b>

Tabell 6: Kapitalisert nåverdi av medførte kostnader ved nullalternativet.

### Usikkerhet

#### *Samsvarsvurdering*

Kostnadene for modul B er avhengig av antall taksametre som selges, og jo høyere antall av den aktuelle modellen som selges, jo lavere blir kostnadene for hvert taksameter. Kostnaden er dermed beheftet med noe usikkerhet.

Kostnadene for modul D er også avhengig av antallet taksametre som blir førstegangsverifisert på grunnlag av produksjonsprosessen. På grunn av manglende tilbakemelding på reelle kostnader for modul D, er også kostnadene for godkjenning av teknisk kontrollorgan, opprettelse av kvalitetssystem og kvalitetssjekk per enhet usikker.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

### *Leasing*

Som omtalt ovenfor, leaser de fleste brukere taksameteret i stedet for å kjøpe det. På grunn av manglende tilbakemelding på reelle kostnader for leasing av taksameter, har prosjektgruppen kun estimert kostnadene for leasing av taksametersystemet. Det er dermed noe usikkerhet ved anslaget. Kostnaden varierer i tillegg etter vår erfaring etter hvilken ekstra service/vedlikehold/reparasjon som omfattes. De nye typene taksametre som introduseres på markedet i disse dager er i stor endring, og billigere enn de taksametre som brukes i dag. Prosjektgruppen mener derfor at kostnaden for å lease taksametersystem vil bli langt lavere i fremtiden, og at det er sannsynlig at flere brukere i fremtiden vil kjøpe taksameter istedenfor å lease.

### *Kontroll med utvalg*

Justervesenet har gjennomført noe tilsyn på grunnlag av risiko eller tilfeldige stikkprøver etter at det ble innført krav til og tilsyn med taksametre. Gjennomførte kontroller med utvalg har likevel ikke blitt fullstendig eller metodisk registrert for å kontrollere om den valgte tiltakspakken fungerte etter intensjonene, ettersom kontrollene i begynnelsen var sporadiske og gjerne som en del av et samarbeid med andre etater. Antall kontroller som er gjennomført er også begrenset som følge av manglende finansiering av denne kontrollordningen, noe som medfører usikkerhet for hva kostnadene for tilsynet er.

### *Tilsyn av Statens Vegvesen*

I utredningen ble det omtalt at det kunne være mulig at Statens Vegvesen ved Vegvesenets Trafikkstasjoner skulle utføre kontroll med taksametre i forbindelse med EU-kontrollen. Trafikkstasjonene gjennomfører imidlertid ikke lengre EU-kontroll, og Vegvesenet er dermed ikke lengre aktuelle som tilsynsmyndighet.

### *Antall kontroller*

Antallet installasjonskontroller, periodiske kontroller og oppfølgingskontroller er ikke helt eksakt. Dette fordi det ved tilsynet noen ganger oppdages at en annen type kontroll skulle vært utført, for eksempel at det er bestilt feil kontroll, eller fordi det tidligere er bestilt eller planlagt en kontroll som det enda ikke har vært mulighet for å utføre. Kontrollen blir registrert som den type kontroll den faktisk blir utført som.

### **Utfallsrom på grunn av usikkerhet**

Usikkerhet ved kostnadene medfører at utfallsrommet for kapitalisert nåverdi er mellom 576 millioner kroner til 918 millioner kroner.



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Fordelingsvirkninger

Det ble i utredningen antatt å medføre høyere kostnader ved kontroll for løyvehavere i distriktet enn i de større byene på grunn av økte reisekostnader. Justervesenet reiser imidlertid på seriereise ved tilsyn, og fører dermed kontroll på et sted i nærheten av der drosjen opererer. Reisekostnader medfører dermed små fordelingsvirkninger. Det er også mulig å endre tidspunkt for kontroll innenfor visse retningslinjer.

Videre ble det i utredningen antatt å medføre høyere kostnader for kontroll av drosjer som ikke var tilknyttet sentral (bostedsløyver), og at dette kunne føre til at flere drosjer ble tilknyttet sentral. De fleste bostedsløyver er tilknyttet sentral for å lettere formidle taxiturer. Justervesenets tilsyn med bostedsløyver gjennomføres som del av en rute, og fører ikke til høyere belastning for disse. I tillegg tilpasses tilsyn med bostedsløyver i distriktene. Selv om det tar lengre tid å utføre det fysiske tilsynet av bostedsløyver enn for løyver tilknyttet drosjesentral, avhjelpes dette ved at gebyret for kontroll beregnes på grunnlag av gjennomsnittlig tidsbruk i hele landet.

Innkalte kontroller finansieres av bruker ved gebyr. Gebyrer for tilsyn vil i praksis være av større betydning for løyvehavere som har mindre omsetning, for eksempel på mindre steder, eller for løyvehaver som kun kjører selv og ikke har sjåfør.

### Konklusjon, evaluering av kostnader

Nedenfor er kostnadene per år og kapitalisert nåverdi i utredningen og evalueringen sammenlignet. I utredningen ble det i tillegg estimert investeringskostnader på 75 millioner kroner. Evalueringen viser at dagens ordning har medført langt høyere kostnader enn antatt.

#### *Årlige kostnader i millioner kroner*

	<b>2010</b> <sup>24</sup>	<b>2015</b>
Periodisk kontroll	21,26	13,7
MID-godkjenning	2,4	78,5
Installasjonskontroll	2,6	9,9
Kontroll utvalg og oppfølgingskontroll	-	5,5
<b>Totalt</b>	<b>26,3</b>	<b>107,7</b>

Tabell 7: Sammenstilte antatte og medførte årlige kostnader ved nullalternativet.

<sup>24</sup> Ved kostnadene fra utredningen er det tatt med prisstigning på 6,3 % fra 2008 til september 2015, jf. Statistisk sentralbyrås beregninger (<http://www.ssb.no/kpi?fokus=true>)



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kapitalisert nåverdi i millioner kroner <sup>25</sup>

2010 (inkl. investeringsutgifter)	2015
291	874

Tabell 8: Sammenstilt antatt og medført kapitalisert nåverdi ved nullalternativet.

### 3.4. Krav under bruk

Krav under salg er implementert fra MID-direktivet, og kan ikke endres uten at direktivet endres. Prosjektgruppen har gjennomgått de tekniske kravene som gjelder under bruk for å vurdere om noe bør endres. Vårt gjennomgående syn er at de tekniske krav som gjelder i dag er viktige for å sikre korrekt måling, slik at måleresultatet som ligger til grunn for det økonomiske oppgjøret blir riktig for forbruker, og at skatt, avgifter og sosiale ytelser blir beregnet korrekt. De endringer vi likevel mener er nødvendige og mulige å gjennomføre, er oppsummert nedenfor.

Forslagene til endring vil ikke bli vurdert i en samfunnsøkonomisk analyse eller bli vurdert i det videre i rapporten. Endringene anbefales fulgt opp i en endringsforskrift, samt at et forslag bør diskuteres med aktuelle offentlige myndigheter.

#### Krav til hva som skal fremgå av kvittering

Det følger av taksameterforskriften § 21 at alle resultater skal være tydelige og utvetydige og ledsaget av de merker og påskrifter som er nødvendige for å opplyse «brukeren» om resultatets betydning. For forbruker har det som fremgår av kvitteringen betydning for å gjøre det mulig å sjekke om det økonomiske oppgjøret er riktig beregnet. For Skatteetaten har ikke måleresultatet og det økonomiske oppgjøret betydning før blant annet kvittering viser riktig organisasjonsnummer, slik at inntekt blir registrert på riktig løyveholder og foretak <sup>26</sup>.

Justervesenet ønsker å føre tilsyn med at det programmerte løyvenummer og registreringsnummer (bilens kjennemerke/bilskilt) i taksameteret er riktig i henhold til innrapportert resultat til blant annet Skatteetaten. Det bør derfor klargjøres hva som skal fremgå av kvitteringen, for eksempel at kvittering må oppfylle i andre regelverk, slik som krav i bokføringsforskriften. Dette er krav som allerede gjelder i dag, og vil dermed ikke føre til ytterligere krav, men gjør at Justervesenet lett kan føre tilsyn med at kravet overholdes, og kreve at dette rettes ved eventuelle feil.

*Konklusjon: Det bør spesifiseres i taksameterforskriften hva som skal fremgå av kvitteringen.*

<sup>25</sup> Ordningens levetid er her satt til 10 år for både kostnadene fra utredningen (2010) og evalueringen (2015). I utredningen (2010) ble det ved beregning av kostnader lagt til grunn 15 år.

<sup>26</sup> Bokføringsforskriften § 5-1-2 andre ledd stiller krav til at blant annet organisasjonsnummer skal fremgå av kvitteringen. Forskriften forvaltes av Skattedirektoratet.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

### **Krav om å informere Justervesenet ved innlevering av løyve eller taksameter**

Dersom løyvehaver leverer inn løyvet eller ikke lengre bruker taksameteret til beregning av økonomisk oppgjør, får ikke Justervesenet automatisk beskjed om dette. Dette fører til at taksameteret fortsatt blir innkalt til periodisk kontroll. Drosjen møter da ikke opp, og det blir ilagt gebyr for unnlatt oppmøte. I enkelte tilfeller tar bruker på eget initiativ kontakt med oss om dette. I de fleste tilfeller får vi imidlertid ikke beskjed, noe som fører til at det planlegges kontroll av taksametre som ikke blir gjennomført, og tid og ressurser blir ikke tilstrekkelig godt utnyttet.

Løyvemyndighetene har oversikt over aktive løyver. For å gjenbruke informasjon som allerede finnes hos offentlige myndigheter, bør det sjekkes om det er mulig å få disse fra løyvemyndighetene før vi pålegger brukerne nye plikter. Disse opplysningene kan for eksempel innhentes på månedlig basis. Drosjesentralene i Oslo har også en slik oversikt.

Et felles taxiregister som er del av Brønnøysundregistrene, med oppdatert oversikt over hvem som har aktive løyver, er et forslag i Justervesenets IKT-satsning.

*Konklusjon: Det gjøres ikke endringer i regelverket. Det anbefales å sørge for å få rutiner hvor løyvemyndighetene jevnlig overfører oversikt til Justervesenet over løyver/taksametre som er innlevert.*

### **Presisering av at brudd på elektroniske sikringer (plomber) omfattes av meldeplikt**

Dersom taksameterets sikring (plombering) er brutt, kan ikke taksameteret brukes før det er meldt ifra om dette til Justervesenet, jf. forskrift om målenheter og måling § 5-5 andre ledd. Dette omfatter alle typer sikringer. Justervesenet har fått tilbakemelding på at enkelte løyvehavere mener det ikke er klart at dette også omfatter elektroniske sikringer. Dette har heller ikke blitt konsekvent fulgt opp av Justervesenet. Vi mener derfor det er nødvendig å spesifisere dette i regelverket.

I MID brukes begrepet «sikring/sikringsinnretning», og det er dermed mulig, og kanskje mer intuitivt for brukerne å skjønne og etterfølge kravet dersom det spesifiseres at det er dette som menes. Hva som menes med «plombe» er ikke definert i taksameterforskriften eller forskrift om målenheter og måling, men også andre måleredskaper har elektronisk plombering. Det er derfor nødvendig å definere dette i forskrift om målenheter og måling slik at samme betydning gjelder for alle måleredskaper Justervesenet fører tilsyn med.

*Konklusjon: Forskrift om målenheter og måling endres slik at det er klart at elektronisk plombe omfattes.*

### **Presisering av hvem som er ansvarlig ved bestyrerkontrakter**

I henhold til taksameterforskriften er løyvehaver normalt ansvarlig for å følge regelverket, med mindre særlige grunner taler for at andre skal anses som bruker, jf. § 31. I enkelte tilfeller er imidlertid drosjeløyvet bestyrt av en annen enn løyvehaver uten at Justervesenet får denne informasjonen. Dette fører til at innkallinger og vedtak sendes til løyvehaver, mens

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

det er bestyrer som i praksis har mulighet til å sørge for at taxien møter til kontroll og følger vedtak. For å sørge for at tilsynet blir effektivt, er det dermed nødvendig for Justervesenet å ha bestyrers kontaktdetaljer, slik at denne mottar og har mulighet til å følge opp innkallinger og vedtak. Dette problemet kunne blitt løst dersom det hadde eksistert ett felles sentralt taxiregister som nevnt ovenfor.

Bestyrer må godtas av løyvemyndigheten, jf. yrkestransportforskriften § 51, og løyvemyndighetene har dermed oversikt over hvilke løyver som er bestyrt. Denne informasjonen kan Justervesenet gjenbruke, slik som når løyveholder leverer inn løyvet. Dette vil også hindre at vi pålegger løyveholder flere rapporteringsplikter.

*Konklusjon: Det gjøres ikke endringer i regelverket. Det anbefales å sørge for å få rutiner hvor løyvemyndighetene jevnlig overfører oversikt til Justervesenet over hvilke løyver som har bestyrer.*

### **Presisering av hvordan betalingsterminal skal være tilkoblet og hvordan pris skal genereres**

Betalingsterminal skal være tilkoblet taksameteret, jf. taksameterforskriften § 34. Formålet med kravet er å sikre at betalingen registreres i taksameteret. Trådløse betalingsterminaler kan få strøm fra taksameteret og er dermed på den måten «tilkoblet taksameteret» og oppfyller dette kravet. Prisen blir likevel ikke registrert eller generert i taksameteret, noe som er nødvendig å sikre. MID åpner for at det er mulig å fastsette nasjonale krav til tilleggsinnretninger <sup>27</sup>, og bestemmelsen kan dermed endres. Prosjektgruppen er usikker på hva som er nødvendig å sikre, ettersom kravet i hovedsak er fastsatt på bakgrunn av behov hos Skatteetaten. Hvorvidt bestemmelsen skal endres er dermed nødvendig å diskutere med Skatteetaten.

*Konklusjon: Justervesenet tar kontakt med Skatteetaten før taksameterforskriften eventuelt endres.*

### **Presisering av hva som menes med sikker lagring**

Taksameterforskriften setter krav til at måledata skal lagres sikkert, jf. § 19 <sup>28</sup>. Hva som er nødvendig for Skatteetaten for å sikre at lagringen skal anses sikker er imidlertid uklart. Skatteetaten må kontaktes for å vurdere hva de mener er tilstrekkelig.

*Konklusjon: Justervesenet tar kontakt med Skatteetaten før taksameterforskriften eller praksis eventuelt endres.*

---

<sup>27</sup> Jf. MID annex MI-007 punkt 4.

<sup>28</sup> Jf. MID annex MI-007 art. 14.3., jf. annex I punkt 8.3.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Klargjøring av når taksameteret ikke lenger er tillatt å bruke

I henhold til Justervesenets praksis blir det vedtatt stansing av bruk av taksameter dersom løyveholder ikke møter til innkalt tilsyn to ganger på rad, jf. taksameterforskriften § 37 andre ledd. Dette fremgår ikke klart av bestemmelsen. For å gjøre regelverket lettere tilgjengelig for brukerne bør praksis klargjøres.

*Konklusjon: Taksameterforskriften § 37 andre ledd klargjøres med tanke på at taksameteret ikke lenger er tillatt å bruke dersom løyveholder ikke møter til innkalt tilsyn to ganger på rad.*

### Presisering av § 34

Ordlyden i taksameterforskriften § 34 bokstav a og c er at dersom takskilt eller betalingsterminal «skal benyttes», skal disse være tilkoblet taksameteret under bruk. «Skal» tyder på at kravet kun gjelder dersom det er pålagt å bruke slik tilleggsinnretning. Formålet med bestemmelsen er imidlertid å sørge for at slike tilleggsinnretninger er tilkoblet *dersom de først brukes*. «Skal» bør derfor fjernes fra bestemmelsen.

*Konklusjon: «skal» fjernes fra taksameterforskriften § 34 bokstav a og c.*

## 3.5. Konklusjon og sammendrag av kapittel 3

De fleste tekniske kravene <sup>29</sup> til taksametre er som tidligere nevnt innført på bakgrunn av implementering av direktiv 2004/22/EU, og kan ikke endres eller oppheves med mindre det gjøres endringer ved direktivet. Med unntak av de foreslåtte endringene i punkt 3.4, er det derfor ikke aktuelt å endre de tekniske kravene til taksametre ytterligere.

Prosjektgruppen mener likevel at det i hovedsak ikke er kravene i taksameterforskriften som er prisdrivende for drosjenæringen, da prosjektgruppen mener at slike krav ville tvunget seg frem på en eller annen måte. Dette skyldes blant annet krav fra helseforetak, krav om rapportering til skattemyndighetene og så videre.

Nyttevurderingen viser at regelverket ikke har hatt den nyttevirkningen som ble antatt i utredningen, med tanke på å bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser eller ressursbesparelser for andre myndigheter. Mange av punktene som ble brukt ved nyttevurdering av innføring av krav i utredningen i 2008 kan vi i dag ikke se at er aktuelle i evalueringen av forskriften. Vi mener at tilliten til bransjen er blitt bedre etter at regelverket ble innført, og at det er mindre juks enn tidligere. Vurdering av kostnadene ved ordningen viser at disse er langt høyere enn antatt i utredningen.

Dagens tilsynsordning av taksametre er dyr. Prosjektgruppen mener at det ikke blir ført tilsyn med de tilfeller hvor det er størst sannsynlighet for feil.

På bakgrunn av evalueringen mener prosjektgruppen at installasjonskontroll vil være et effektivt tiltak for å sikre at taksameteret er korrekt installert. Installasjonskontroll foreslås

---

<sup>29</sup> Med unntak av krav til tilleggsinnretninger og andre nasjonale krav.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

derfor videreført. Vi mener imidlertid at de andre tiltakene i dagens tilsynsordning ikke er tilstrekkelig effektive, og foreslår at disse ikke videreføres. Oppfølgingskontroll vil som i dag, bli vurdert i hvert enkelt tilfelle.

Dagens tilsynsordning av taksametre bør erstattes av andre tiltak, som vil kunne oppnå målene i kapittel 2.4.1. og 2.4.2. Kapittel 4 tar for seg ulike tiltak som prosjektgruppen mener vil kunne oppnå dette.

## 4 Vurdering av tiltak

### 4.1. Oversikt

I kapittel 4 vil tiltak og tiltakspakker som Justervesenet anser aktuelle for å nå målene i punkt 2.4. bli beskrevet og vurdert.

Som tidligere nevnt er utredning av ny finansieringsmodell for Justervesenets tilsyn under arbeid, og planlegges sendt på høring i løpet av høsten 2015. De foreslåtte tiltakene vurderes i det videre uavhengig av ny finansieringsmodell.

Følgende parter anses som interessenter i forbindelse med evaluering av taksameterforskriften:

- Bruker av taksameter (vanligvis løyvehaver)
- Justervesenet
- Andre offentlige myndigheter som helseforetak, løyvemyndigheter, Toll- og avgiftsdirektoratet, Skatteetaten, NAV
- Forbruker
- Installatør, montør, servicefirma
- Produsent
- Importør
- Drosjesentraler
- Norges Taxiforbund

### 4.2. Bakgrunn for foreslåtte tiltak

Siden Justervesenet begynte å føre tilsyn med taksametre, har vi fått tilbakemeldinger fra bransjen og brukerne om hvordan de mener tilsynet fungerer, hvordan det bør organiseres og hvilke krav som er nødvendige. Vi har tatt med oss disse tilbakemeldingene i evalueringen, og i tillegg innhentet konkrete tilbakemeldinger i forbindelse med evalueringen fra bransjeorganisasjonen Norges Taxiforbund, brukerundersøkelse blant brukerne og kontakt med blant annet Skatteetaten, NAV og Forbrukerrådet.

På bakgrunn av disse tilbakemeldingene har prosjektgruppen foreslått ulike tiltak som kan ha virkning på problemområdene og sørge for at tilsynet bedre oppfyller samfunnsmålet i punkt 2.4.1. Installasjonskontroll, som vi mener har høy nytte i dagens ordning, er videreført som tiltak.

### 4.3. Beskrivelse av tiltak

#### Tiltak 1: Tilsyn av annen offentlig myndighet

I utredningen ble det vist til at de antatte kostnadene ved tilsyn kunne bli noe lavere dersom Vegvesenets Trafikkstasjoner ble valgt som tilsynsmyndighet, siden trafikkstasjonene hadde flere tilsynsbaser i Norge enn Justervesenet. Dette ble antatt å føre til lavere reisekostnader og lavere kostnader for selve tilsynet, siden trafikkstasjonene allerede organiserte årlig EU-kontroll av drosjer, og en slik tilleggsoppgave ble ansett å være marginal.

Justervesenet kan overlate til andre med særlig kompetanse og tilstrekkelig uavhengighet å utføre tilsynsoppgaver på sine vegne, jf. lov om målenheter, måling og normaltid § 20 andre ledd. I etterkant av utredningen har trafikkstasjonene blitt nedbygd, og gjennomfører ikke lengre EU-kontroll. Prosjektgruppen kan ikke se andre offentlige myndigheter som det vil være naturlig å overlate kontrollen til. Det synes heller ikke hensiktsmessig å bygge ut en ny etat for å gjennomføre tilsynet, da synes Justervesenet som et bedre alternativ. Tiltak 1 anses derfor ikke som aktuelt, og vil ikke bli vurdert videre i en kost- og nyttevurdering.

#### Tiltak 2: Måleteknisk kontroll av tredjepart

Tiltaket innebærer at andre enn Justervesenet fører måleteknisk kontroll med taksametre, og at informasjon om kontrollen viderebringes til Justervesenet. Informasjonen brukes som grunnlag for å vurdere om Justervesenet skal kreve taksameteret rettet eller stanset, eller om sanksjoner som overtredelsesgebyr skal ilegges.

En aktuell tredjepart som fører måleteknisk kontroll med at taksameteret oppfyller kravene i regelverket, kan være verksted, servicefirma, montør eller lignende privat aktør. Aktørene må oppfylle vilkårene i lov om målenheter, måling og normaltid § 20 andre ledd om å ha «særlig kompetanse og være tilstrekkelig uavhengig». Det er i dag få aktører som oppfyller vilkårene i § 20, og tiltaket forutsetter dermed at mange verksteder må organiseres på ny for å oppfylle kravet. Kontrollen forutsettes derfor gjennomført som årlig periodisk kontroll, i alle fall i startfasen. Kontroll av verksted, servicefirma eller lignende er et tiltak drosjebransjen selv har etterlyst.

Tiltaket antas å kunne organiseres på liknende måte som Vegvesenet organiserer sine periodiske kjøretøykontroller, hvor Vegvesenet godkjenner verksted som kan utføre periodisk kjøretøykontroll på deres vegne, og rapporterer resultatet av kontrollen til dem. Videre antar vi at tilsynet kan gjennomføres samtidig som drosjen er på service av andre grunner, for eksempel EU-kontroll, og at det gjøres en nøyaktighetskontroll (kalibrering) av taksameteret samtidig. Dette vil medføre at kontrollen blir mer effektiv, ettersom retting av eventuelle feil kan gjøres på stedet. Justervesenet kan deretter vurdere hvorvidt det ved feil skal ilegges reaksjoner eller sanksjoner.

Tiltaket forutsetter at Justervesenet fører tilsyn med at aktuelle verksteder og servicefirmaer til enhver tid har nødvendig kompetanse og uavhengighet. Det legges til grunn at det ikke kreves at tilsynsmyndigheten er akkreditert, ettersom dette er en svært kostbar prosess som

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

vi er usikre på om verksted/servicefirma vil gjennomføre. For å gjennomføre tiltaket må en ekstern database etableres, i tillegg til at Justervesenets interne systemer må endres.

Kontroll av verksted eller servicefirma forutsettes finansiert ved at bruker betaler gebyr for kontrollen til aktøren. Justervesenets tilsyn av disse forutsettes finansiert av årsavgift. Dersom tiltaket innføres, må forskrift om målenheter og måling endres.

### **Tiltak 4: Kontroll med utvalg av taksametre**

Tiltaket innebærer at tilsynsmyndigheten utfører kontroll av en viss prosentandel taksametre i løpet av et år. Hvilke taksametre som føres tilsyn med kan være tilfeldig eller basert på en risikovurdering. Kontrollene kan være både varslet eller uvarslet, og utføres enten med kontrollører fra Justervesenet eller i fellesaksjoner med andre etater. Tiltaket forutsetter kontroll med et utvalg taksametre mellom 10 – 30 % per år på landsbasis, avhengig av behov, geografi, prioriteringer osv. Tiltaket medfører noe endring av Justervesenets interne systemer.

Tiltaket forutsettes finansiert av årsavgift. Dersom tiltaket finansieres ved gebyr, må forskrift om målenheter og måling kapittel 6 endres.

### **Tiltak 5: 2-årlig periodisk kontroll**

Tiltaket innebærer at Justervesenet utfører periodisk kontroll som i dag, men med lengre intervall.

Bakgrunnen for tiltaket er at fordelene med dagens ordning med årlig periodisk kontroll, blant annet er at Justervesenet med en slik type kontroll vil ha informasjon og måletekniske data som kan være nyttig for blant annet Skatteetaten og NAV. Som tidligere omtalt er imidlertid dagens periodiske tilsyn likevel ikke effektivt nok. Vi foreslår derfor et lignende tiltak, men med lengre intervall.

De fleste drosjer bytter bil hvert tredje eller fjerde år. For at tiltaket skal ha nytte, må dermed en slik periodisk kontroll gjøres hvert andre år. Taksametrene vil dermed bli innkalt til periodisk kontroll sjeldnere enn i nullalternativet, men alle taksametre vil over tid bli innkalt til kontroll. Kontrollen forutsettes finansiert av bruker ved gebyr for hver gjennomførte kontroll, som i dag. Tiltaket innebærer at taksameterforskriften må endres, i tillegg til en mindre endring av Justervesenets interne systemer.

### **Tiltak 6: Felles samarbeid med andre offentlige myndigheter**

Evalueringen har vist at det blant relevante offentlige myndigheter er manglende kunnskap om kravene i taksameterforskriften, hvilke data som hentes ut ved tilsynet og hvilken kunnskap og erfaring Justervesenet har. Etter at taksameterforskriften trådte i kraft har det vært sporadisk kontakt med andre etater og utveksling av informasjon, men det har ikke vært etablert faste rutiner for utveksling av informasjon eller samkjøring av fellesaksjoner.



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

På bakgrunn av dette mener prosjektgruppen at det er nødvendig å opprette et samarbeidsorgan med deltakere fra ulike offentlige etater. Tiltaket anses nødvendig å innføre, da det uavhengig av andre tiltak åpenbart vil medføre stor nytte. Tiltaket blir i det videre derfor ikke vurdert i en samfunnsøkonomisk analyse, men anbefales innført uavhengig av evalueringens anbefaling.

### Tiltak 7: Installasjonskontroll

Tiltaket tilsvarer installasjonskontroll slik som beskrevet i nullalternativet, se punkt 2.1.3. Tiltaket anses å ha stor nytte, og videreføres derfor som tiltak i en kost- og nyttevurdering.

### Tiltak 8: Krav til bruker om dokumentert egenkontroll

Tiltaket medfører plikt for bruker til å gjennomføre årlig kontroll hos verksted, servicefirma eller lignende kompetent aktør for å kontrollere at taksameteret er riktig. Kontrollen kan blant annet gå ut på å gjennomføre nøyaktighetskontroll og sjekke at taksameteret er plombert. Tiltaket er et alternativ til den periodiske kontrollen Justervesenet utfører i dag.

For å sikre at kravet overholdes, må Justervesenet ha oversikt over hvilke taksametre som er kontrollert. Tiltaket forutsetter derfor rapporteringsplikt for verksted eller lignende aktør til Justervesenet når kontrollen er gjennomført og resultatet av denne. Dersom tiltaket kombineres med tiltak 4 (kontroll med utvalg), vil en slik rapporteringsplikt være viktig for å kunne vurdere hvilke taksametre som medfører størst risiko.

Justervesenet kan ikke sanksjonere mot brukerne på bakgrunn av *resultatet* av kontrollen, men kan sanksjonere dersom brukerne ikke har overholdt kravet. Bruker må kunne dokumentere kontrollen, for eksempel ved et bevis i bilen på at taksameteret har blitt kontrollert. Egenkontrollen forutsettes betalt som en tjeneste av bruker til verksted, servicefirma eller lignende aktør. Vi mener at tiltaket ikke kan anvendes alene, men at det nødvendiggjør mye bruk av kontroll med utvalg.

## 4.4 Tiltakenes virkninger

Det er kun beregnet kostnader for de tiltak som tas med i en videre vurdering, se punkt 4.5. og 4.7.

Nyttevurderingen viser hvordan tiltakene forventes å bidra til de ulike effektmålene på en skala fra 0 til 5. Nytevurderingen er sammenlignet med å ikke ha krav til taksametre, ettersom dagens ordning består av flere tiltak, som hver for seg vanskelig kan ses å ha noen nytte utover nullalternativet. Følgende skalering er brukt:

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

5 – i svært stor grad

4 – i stor grad

3- i noe grad

2 – i liten grad

1 – i svært liten grad

0 – påvirker ikke

De ulike effektmålene er tillagt ulik vekt for å reflektere viktigheten av dem og gi et realistisk bilde av de reelle virkningene av tiltakene.

### Tiltak 2 – Tilsyn av verksted, servicefirma eller installatør

#### 4.4.1.1. Berørte grupper

Tiltak 2 vil medføre at mange av de aktuelle serviceverksted og andre private aktører, vil måtte omorganisere seg. Noen av Justervesenets ressurser som i dag brukes til tilsyn av taksametre vil kunne omorganiseres til tilsyn av andre måleredskaper, samt tilsyn av de aktører som foretar kontroll av taksametre.

#### 4.4.1.2. Fordeler og nytte

Justervesenet antar at kontrollen kan gjøres samtidig som drosjen av andre grunner er på verksted. Dette kan for eksempel være EU-kontroll, som gjøres hos NAFs teststasjoner eller godkjente verksted som er godkjente for periodisk kontroll. På grunn av krav til uavhengighet og kompetanse antar vi at det er disse verkstedene som vil være aktuelle. Kontrollen vil dermed kunne gjennomføres raskere og til lavere kostnader enn ved dagens ordning. Dersom det avdekkes feil kan disse rettes på stedet, slik at tilsynet vil være mer effektivt for drosjenæringen enn Justervesenets kontroll.

#### 4.4.1.3. Ulemper og kostnader

For at andre enn Justervesenet skal kunne føre tilsyn etter regelverket, må disse ha «særlig kompetanse og tilstrekkelig uavhengighet», jf. lov om målenheter, måling og normalt § 20 andre ledd. Det kan være vanskelig for aktuelle aktører å oppnå tilstrekkelig uavhengighet i bransjen på grunn av at mange verksteder og servicefirma eies av leverandører eller produsenter av taksametre eller drosjesentraler, som drosjer blir pålagt av taksameterprodusent eller drosjesentral å bruke. De få aktuelle aktører som ikke er tilknyttet drosjenæringen er lokalisert på Østlandet, noe som kan føre til at tiltaket kun vil være mulig å gjennomføre der.

Disse aktørene har åpenbart en egeninteresse i at det ikke blir funnet feil på taksametre som de leverer eller produserer, eller taxier som er tilknyttet sentralen, eller at dette videreføres til Justervesenet. Ved at kontrollen gjennomføres av en privat aktør vil disse også ha en egeninteresse i å levere den tjenesten kunden ber om, for eksempel mer eller

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

mindre bevisst eller ubevisst feil programmering, feil kalibrering, overse andre påvirkende faktorer eller å la være å plombere taksameteret, noe som kan muliggjøre juks eller manipulasjon av taksameteret. Det kan dermed være vanskelig å finne private aktører som oppfyller disse kravene, noe som kan vanskeliggjøre gjennomføringen av tiltaket. Mange verksteder og servicefirmaer vil måtte omorganisere for å kunne anses aktuelle for å føre tilsyn.

Ved innføring av en godkjenningsordning av slike aktører vil dette medføre en kostnad. De nevnte aktørene har i dag ikke utstyr med tilstrekkelig sporbarhet for måleteknisk tilsyn. Det vil dermed være nødvendig med opplæring for måleteknisk kompetanse og forståelse samt sporbarhet for kalibrering av normaler, dersom dette tiltaket skal gjennomføres. Dette vil medføre en tilleggskostnad, og kan føre til at det er lite sannsynlig at tiltaket er mulig å gjennomføres.

Tiltaket medfører at Justervesenets interne systemer må endres. Kostnadene ved at aktørene gjennomfører kontroll vil være lavere enn dagens årlige periodiske kontroll av Justervesenet <sup>30</sup>.

Samlet nytteverdi av tiltak 2 er beskrevet i tabellen under.

Effekt mål	Vekt	T2
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	2
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	2
Bidra til tillit til taxinæringen	1	2
<b>Samlet bidrag til effekt mål</b>		<b>14</b>

Tabell 9: Antatt nytteverdi av tiltak 2.

### 4.4.1.4. Usikkerhet

Det har ved beregning av kostnader ikke vært mulig å ta utgangspunkt i de reelle kostnader som en slik måleteknisk kontroll av verksted eller lignende vil medføre, ettersom dette ikke gjøres i dag. Ved beregninger av kostnader er det derfor tatt utgangspunkt i priser for kontroll av fartsskrivere, som vi mener vil være en lignende kontroll. Kontroll av fartsskrivere utføres av verksteder godkjent av Statens Vegvesen <sup>31</sup>. Dette medfører at kostnadene er beheftet med en viss usikkerhet.

I henhold til priser innhentet fra verksted, er gebyr for kontroll av fartsskriver mellom 2 100 og 3 000 kroner per kontroll <sup>32</sup>. Justervesenet har ikke grunnlag for å tro at det er mer sannsynlig at prisen ligger nærmere 2 100 eller 3 000 kroner, og har tatt utgangspunkt i forventningsverdien ved vurdering av antatte kostnader ved tiltaket. Kostnaden er imidlertid kun innhentet fra ett verksted, og er dermed beheftet med usikkerhet.

<sup>30</sup> Se tabell 6.

<sup>31</sup> Jf. forskrift om fartsskriververksteder 15.oktober 2008 nr. 1116.

<sup>32</sup> Prisen inkluderer 25 % moms.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det foreligger imidlertid etter Justervesenets kunnskap få slike aktuelle aktører som ikke eies av leverandører eller produsenter av taksametre eller drosjesentraler. Dette gjelder særlig på mindre steder. Mange slike aktører vil også komme til å kontrollere det arbeidet de selv har gjort på taksameteret, noe som medfører en dobbeltrolle. Omorganisering av firmaet vil i så fall være nødvendig. Dette fører til at det er usikkert om tiltaket er mulig å gjennomføre. Det er dermed også usikkert hva Justervesenets kostnader med å føre tilsyn med verkstedene vil være.

Det er ikke lagt til grunn at det kreves at verksteder eller servicefirmaer som gjennomfører måleteknisk kontroll, akkrediteres. Dersom akkreditering kreves vil tiltaket bli dyrere enn antatt i kostnadsberegningene.

### Tiltak 4 - Kontroll med et utvalg taksametre

#### 4.4.1.5. Berørte grupper

Brukerne vil ved dette tiltaket kunne bli kontrollert av tilsynsmyndigheten når som helst. Det legges til grunn at tiltaket gjennomføres av Justervesenet.

#### 4.4.1.6. Fordeler og nytte

Ved å kontrollere et utvalg av taksametre uten at brukerne er varslet på forhånd, vil tiltaket være avskrekkende, og dermed ha en preventiv effekt. Tilliten til drosjenæringen vil også bli styrket. Brukerne vil heller ikke ha anledning til å endre på taksameteret for å unngå at feil avdekkes, og en vil dermed ha bedre oversikt over hvorvidt det gjøres mye feil, og eventuelt hvordan. Justervesenets erfaring er at de feil som avdekkes ved innkalt tilsyn, tyder på at feilene ikke er tilsiktet manipulering. Dette kan ha sammenheng med tilsynsmetoden, ettersom eventuell bevisst manipulering av taksameteret kan endres eller skjules for den tid kontrollen pågår. Sjansene for å avdekke bevisst juks eller manipulering er dermed liten. Dette mener vi at kontroll med utvalg vil kunne avhjelpe, og at tilsynet dermed vil bli mer effektivt. Dette vil videre være til stor nytte for andre etater som taksameterforskriften er ment å være til nytte for, særlig Skatteetaten og NAV.

Ved å vurdere tilsyn på bakgrunn av risiko, vil det også være mulig å føre tilsyn der en har grunn til å tro at det er størst feil og dermed sørge for å bruke ressursene mest mulig effektivt. Brukerundersøkelsen og innspill fra Norges Taxiforbund viser at også store deler av drosjenæringen mener at kontroll med utvalg er en egnet tilsynsmetode.

Tiltaket vil medføre at kostnader og ulemper ved at taxier unnlater å møte til tilsyn, jf. punkt 2.3.11., blir borte.

#### 4.4.1.7. Ulemper og kostnader

Tiltaket vil potensielt kunne medføre store kostnader, avhengig av hvordan tilsynet legges opp. Ved tilfeldig kontroll, antar vi at dette vil kreve mindre ressurser enn dersom tilsynet gjøres på bakgrunn av risiko. Planlegging av risikobasert tilsyn krever at det i forkant av selve tilsynet må vurderes hvilke taksametre som skal kontrolleres. I tillegg kommer tiden

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

selve kontrollen tar, som ved risikobasert tilsyn vil kunne ta flere timer dersom en leter etter spesifikke drosjer. Videre mener vi at det vil kunne være nødvendig at tilsynet utføres av flere kontrollører sammen, særlig ved risikobasert tilsyn.

Tallene som er lagt til grunn for vurdering av kostnadene ved kontroll av 10 – 30 % av et utvalg taksametrene, er basert på estimering av hvor mye tid prosjektgruppen mener tiltaket vil medføre, sammenlignet med innkalt kontroll. For å ikke underestimere kostnadene, er det ved beregning av disse lagt til grunn at det gjennomsnittlig brukes 1,6 ganger mer tid ved kontroll med utvalg sammenlignet med installasjonskontroll. Tiltaket forutsetter i de fleste tilfeller at kontrollen også gjøres av to kontrollører sammen.

For å kunne vurdere risiko i forkant av tilsyn, må Justervesenets systemer utbedres slik at historikk fra taksametre og løyvehavere beholdes fra tidligere tilsyn og innspill, noe som medfører ytterligere investeringskostnader. Dette gjelder generelt for Justervesenets systemer, og er ikke spesielt for taksametre. Vi antar at dette kan gjøres i sammenheng med IKT-satsing i Justervesenet<sup>33</sup>, og kostnadene er derfor ikke medberegnet i kostnadsvurdering av tiltaket.

Samlet nytteverdi av tiltak 4 er beskrevet i tabellen under.

Effektmål	Vekt	T4
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	3
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	3
Bidra til tillit til taxinæringen	1	4
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>22</b>

Tabell 10: Antatt nytteverdi av tiltak 4.

### 4.4.1.8. Usikkerhet

Kostnaden for tilsyn av et utvalg drosjer har vist seg vanskelig å fastsette fordi Justervesenet har gjennomført få slike kontroller, i tillegg til at de kontroller vi har gjennomført i liten grad har blitt registrert. I tillegg er enkelte kontroller gjort i fellesaksjoner med andre etater, mens andre er gjennomført uten at andre etater er involvert.

Det vil være stor variasjon i hvor lang tid som brukes på hver taxi som blir kontrollert, avhengig av hvilken tilsynsmetode som brukes og hva en leter etter. Dette kan ta alt fra fem minutter, til flere timer i ekstreme tilfeller, for eksempel hvor en leter etter en spesifikk taxi som en mistenker har brutt enkeltvedtak. Prosjektgruppen mener også at tidsbruk vil være avhengig av om det er det eneste tilsynet som føres med taxiene etter taksameterforskriften, eller om en også bruker andre tilsynsmetoder. Dersom det kun føres tilsyn ved kontroll med utvalg, kan manglende informasjon/data om taksameteret eller kunden medføre lengre tidsbruk enn dersom det foreligger data fra en installasjonskontroll eller annen tidligere kontroll.

<sup>33</sup> Se punkt 2.2.8 for beskrivelse av dette.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

På bakgrunn av dette foreligger det en del usikkerhet med hensyn til tidsbruken, og dermed kostnadene ved tiltaket.

### Tiltak 5 – 2-årlig periodisk kontroll

#### 4.4.1.9. Berørte grupper

Brukerne blir i dette tiltaket ført tilsyn med jevnlig, men sjeldnere enn i dag. Etter hvert tilsyn må brukerne betale gebyr. Det legges til grunn at Justervesenet utfører kontrollen.

#### 4.4.1.10. Fordeler og nytte

Ved å jevnlig ha kontroll med alle taksametre, vil Justervesenet fortsatt ha historikken for hvert taksameter tilgjengelig ved tilsyn, slik at en kan vurdere hva som er endret siden sist. Dette vil også være nyttig for blant annet Skatteetaten og NAV ved beregning av skatt og trygdeytelser. Tiltaket medfører også at Justervesenet opprettholder kontakten med bransjen, noe vi mener er viktig for å få informasjon og tips om hva som skjer og ha oversikt over eventuelle risikofaktorer hos brukerne. Justervesenet mener dette er spesielt viktig med tanke på kontroll med utvalg taksametre, og siden tilsyn med taksametre fremdeles er nytt.

#### 4.4.1.11. Ulemper og kostnader

Ved periodisk kontroll legges det til grunn at drosjene fremdeles blir innkalt på forhånd. Brukerne har dermed mulighet til å endre på taksameteret slik at ikke feil blir avdekket ved tilsyn. Justervesenet antar at en vil avdekke mindre feil hvor en er innkalt til tilsyn sammenlignet med uvarslet kontroll. Ved lengre tilsynsperiode vil dette medføre at blant annet Skatteetaten har mindre grunnlag for å avdekke eventuelt juks og manipulering med innkjørt beløp. Justervesenet vet at det gjøres mange endringer på et taksameter fra det tas i bruk. Med færre kontroller vil det også være mindre risiko for at feil blir avdekket, både for bruker og Justervesenet.

Tiltaket innebærer at taksameterforskriften må endres med tanke på hvor lang tilsynsperioden for et taksameter er. Tiltaket innebærer også en mindre endring av Justervesenets interne systemer.

Samlet nytteverdi av tiltak 5 er beskrevet i tabellen under.

Effekt mål	Vekt	T5
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	3
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	3
Bidra til tillit til taxinæringen	1	2
<b>Samlet bidrag til effekt mål</b>		<b>20</b>

Tabell 11: Antatt nytteverdi av tiltak 5.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.4.1.12. Usikkerhet

Ved beregning av kostnader knyttet til dette tiltaket, legges det til grunn at alle taksametre kontrolleres hvert andre år. Regelverket legger imidlertid opp til at slik periodisk kontroll ikke skal skje *oftere* enn hvert andre år (eller annen tidsperiode). Justervesenet har dermed mulighet til å prioritere tilsynet slik at det føres tilsyn hvor det antas å være mest feil. Dette kan føre til at det føres tilsyn sjeldnere enn hvert andre år, og at nytten av tiltaket blir mindre enn antatt ovenfor.

### Tiltak 7: Installasjonskontroll

#### 4.4.1.13. Berørte grupper

Tiltaket medfører at bruker må sørge for å bestille installasjonskontroll hos Justervesenet etter at et taksameter er installert i taxien. I praksis bestiller servicefirma ofte installasjonskontroll for bruker. Taksameteret må deretter møte til (innkalt) kontroll på et angitt sted. Etter hver kontroll må det betales gebyr for kontrollen.

#### 4.4.1.14. Fordeler og nytte

Installasjonskontroll kan medføre at taksameteret blir kontrollert før eller rett etter det er tatt i bruk, slik at Justervesenet har de opprinnelige data fra taksameteret er nyinstallert i drosjen. Dette er nyttig for å sikre at taksameteret er samsvarsvurdert og oppfyller kravene til for eksempel nøyaktighet fra det tas i bruk. Installasjonskontroll har størst verdi i kombinasjon med andre tilsynsmetoder. Den tekniske kontrollen er for de fleste typer taksametre i praksis lik periodisk kontroll.

#### 4.4.1.15. Ulemper og kostnader

Som ved dagens årlige periodiske kontroll er det lagt til grunn at drosjene fremdeles vil bli innkalt på forhånd. Dette medfører at brukerne får mulighet til å endre på taksameteret og innstillingene slik at feil ikke blir avdekket ved tilsyn. Drosjene endrer for eksempel dekk i løpet av året på grunn av slitasje og sesong, og de opprinnelige data ved installasjonskontroll vil da ikke nødvendigvis medføre riktighet senere dersom dekkene er ulike, med ulik dimensjon eller rulleomkrets. Nøyaktigheten ved installasjonskontroll gjelder dermed kun til dekk byttes, da det i en del tilfeller avdekkes at verksted ikke har endret kalibreringsfaktor etter dekkskifte, slik at måleresultatet blir feil. Feil på lengdemåling er den hyppigste feilen vi finner. Endring av dekkenes rulleomkrets ved dekkskifte antas å være den største årsaken til dette. Slike feil må dermed fanges opp ved andre typer tilsyn.

Som omtalt under punkt 2.3.7. kan det i praksis ta lang tid før Justervesenet har mulighet til å gjennomføre installasjonskontroll. Dette fører til at installasjonskontrollen får mindre verdi der det oppdages at taksameteret ikke er korrekt installert, ettersom det i tilfelle av feil kan ha blitt brukt uriktig i flere måneder.

Installasjonskontroll har liten nytte som tiltak alene, ettersom taksameteret da i praksis kun blir ført tilsyn med når det er nytt, og det ofte gjøres endringer i etterkant.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Samlet nytteverdi av tiltak 7 er beskrevet i tabellen under.

Effektmål	Vekt	T7
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	2
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	1
Bidra til tillit til taxinæringen	1	3
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>12</b>

Tabell 12: Antatt nytteverdi av tiltak 7..

### 4.4.1.16. Usikkerhet

Som nevnt i punkt 2.3.7., er formålet med installasjonskontroll å kontrollere at taksameteret er korrekt installert slik at det oppfyller kravene helt fra det er tatt i bruk. Ettersom Justervesenet skal dekke hele Norge og har begrensede ressurser, kan det imidlertid ta lang tid før installasjonskontroll gjennomføres, noe som medfører at installasjonskontrollen får mindre nytteverdi enn antatt.

## Tiltak 8: Dokumentert egenkontroll

### 4.4.1.17. Berørte grupper

Tiltaket medfører at bruker av taksameteret pålegges å hvert år gjennomføre kontroll av taksameteret hos en kompetent aktør, for eksempel verksted. Bruker må kunne dokumentere at kontrollen er gjennomført. Aktør som utfører kontrollen, må rapportere til Justervesenet om at kontrollen er gjennomført, og resultatet av denne. Dersom det ikke kan dokumenteres at kontrollen er gjennomført, kan Justervesenet ilegge sanksjoner.

### 4.4.1.18. Fordeler og nytte

Dokumentert egenkontroll vil kunne sørge for at taksameteret jevnlig kontrolleres og kalibreres, slik at det er stor sikkerhet for at det er riktig og beskyttet mot manipulering. Drosjer er etter Justervesenets kunnskap i mange tilfeller innom verksted minimum én gang i året, og kontrollen kan dermed gjøres når drosjen allerede er på verksted, noe som vil være effektivt.

### 4.4.1.19. Ulemper og kostnader

Verksted, servicefirma eller lignende aktører som er aktuelle for å gjennomføre en slik kontroll, vil med dette tiltaket ikke føre *tilsyn*, og må dermed ikke ha «særlig kompetanse og være tilstrekkelig uavhengig», jf. loven § 20 andre ledd. Siden aktørene ofte er tilknyttet drosjesentral eller leverandør av taksametre, kan disse imidlertid mangle insentiv til å rapportere om eventuelle feil på taksameteret til brukere de fører en slik kontroll med. Aktørene har åpenbart en interesse i å levere den tjenesten kunden ber om. Justervesenet



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

vil ved et slikt tiltak heller ikke føre tilsyn med aktørene. På denne bakgrunnen mener vi at tiltaket i svært liten grad vil bidra til å oppnå effektmålene.

Det vil videre være vanskelig å ha oversikt over at verkstedene rapporterer at kontrollen er gjennomført og resultatet av dette. Justervesenet har hjemmel til å gi overtredelsesgebyr dersom verkstedene ikke overholder kravet<sup>34</sup>, men dette forutsetter at vi har kunnskap om dette.

Samlet nytteverdi av tiltak 8 er beskrevet i tabellen under.

Effektmål	Vekt	T8
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	1
Bidra til tillit til taxinæringen	1	1
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>7</b>

Tabell 13: Antatt nytteverdi av tiltak 8.

### 4.4.1.20. Usikkerhet

Det er usikkerhet rundt hva kostnadene ved tiltaket vil være. Som omtalt antar vi at tiltaket i svært liten grad vil bidra til å oppnå effektmålene på grunn av tette bånd mellom verksted, servicefirma eller lignende aktører som er aktuelle for å gjennomføre kontrollen, og brukerne. Det kan imidlertid være verksteder eller lignende som ikke har tilknytning til drosjenæringen, og hvor tiltaket vil ha større nytteverdi.

<sup>34</sup> Jf. lov om målenheter, måling og normaltid § 30, jf. § 18.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.5. Oppsummering av tiltakenes bidrag til effektmålene og aktuelle tiltakspakker

Tabell 14 viser hvordan de ulike foreslåtte tiltakene forventes å bidra til de ulike effektmålene sammenlignet med hverandre.

Effektmål	Vekt	T2	T4	T5	T7	T8
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	2	3	3	2	1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	2	3	3	1	1
Bidra til tillit til taxinæringen	1	2	4	2	3	1
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>14</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>7</b>

Tabell 14: Sammenstilt oversikt over de ulike tiltakenes bidrag til oppnåelse sammenlignet med å ikke ha krav.

De ulike tiltakene er satt sammen i ulike kombinasjoner i tiltakspakker. Dette gir totalt 25 ulike mulige kombinasjoner av tiltakspakker.

Enkelte tiltak og kombinasjoner av tiltak anses som uaktuelle:

- T2 (tilsyn av verksted/servicefirma) og T5 (2-årlig periodisk kontroll) er alternativer til hverandre, og vurderes i det videre ikke i kombinasjon
- T2 (tilsyn av verksted/servicefirma) og T7 (installasjonskontroll) antas ikke å være effektive nok som tiltak alene, og vurderes i det videre kun i kombinasjon med andre tiltak
- T5 (2-årlig periodisk kontroll) anses alene å videreføre dagens problemer med et lite effektivt tilsyn, og tiltaket vurderes dermed i det videre kun i kombinasjon med andre tiltak
- T8 (Dokumentert egenkontroll) har så lav nytteverdi at det ikke anses tilstrekkelig effektivt, og videreføres derfor ikke i en tiltakspakke

Dette medfører at følgende kombinasjoner anses som aktuelle i den videre vurderingen:

- T7 (installasjonskontroll) + T5 (2-årlig periodisk kontroll) (tiltakspakke 2)
- T4 (kontroll med utvalg) (tiltakspakke 3)
- T4 (kontroll med utvalg) + T7 (installasjonskontroll av Justervesenet) (tiltakspakke 4)
- T2 (tilsyn av verksted/servicefirma) + T4 (kontroll med utvalg) (tiltakspakke 5)
- T7 (installasjonskontroll) + T4 (kontroll med utvalg) + T5 (2-årlig periodisk kontroll) (tiltakspakke 7)
- T4 (kontroll med utvalg) + T5 (2-årlig periodisk kontroll) (tiltakspakke 9)
- T7 (installasjonskontroll) og T2 (tilsyn av verksted/servicefirma) (tiltakspakke 10)

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

### **4.6. Beskrivelse av de ulike tiltakspakkene**

#### 4.6.1. Tiltakspakke 2 (Installasjonskontroll og 2-årlig periodisk kontroll)

Tiltakspakke 2 medfører at det utføres installasjonskontroll etter installasjon av taksameter, og periodisk kontroll maksimalt hvert andre år. Kontrollene forutsettes utført av Justervesenet.

#### 4.6.2. Tiltakspakke 3 (Kontroll med utvalg)

Alternativet medfører at det kun føres tilsyn ved hjelp av kontroll med et utvalg av taksametre per år, her foreslått til mellom 10 og 30 % av alle taksametre per år. Tilsynet forutsettes gjennomført av Justervesenet.

#### 4.6.3. Tiltakspakke 4 (Kontroll med utvalg og installasjonskontroll)

Tiltakspakken består av kontroll med et utvalg taksametre og installasjonskontroll utført av Justervesenet. Det føres kontroll med et utvalg på 10 - 30 % taksametre per år.

#### 4.6.4. Tiltakspakke 5 (Måleteknisk kontroll av verksted el. og kontroll med utvalg)

Alternativet medfører at servicefirma, verksted eller montør av taksametre fører årlig måleteknisk kontroll med taksametre. Det stilles krav til rapportering til Justervesenet om utført kontroll, og Justervesenet vurderer videre reaksjoner eller sanksjoner. Det forutsettes også rapportering til Justervesenet ved installasjon av taksameter. Justervesenet fører videre kontroll med et utvalg av mellom 10-30 % taksametre per år.

#### 4.6.5. Tiltakspakke 7 (Installasjonskontroll, kontroll med utvalg og 2-årlig periodisk kontroll)

Tiltakspakken medfører at det utføres installasjonskontroll og kontroll med et utvalg av taksametre hvert år, her foreslått til 10 - 30 % av alle taksametre. I tillegg føres det periodisk kontroll maksimalt hvert andre år.

#### 4.6.6. Tiltakspakke 9 (Kontroll med utvalg og 2-årlig periodisk kontroll)

Tiltakspakken består av kontroll med utvalg mellom 10 og 30 % av alle taksametre per år og maksimalt 2-årlig periodisk kontroll. Tilsynet forutsettes gjennomført av Justervesenet.

#### 4.6.7. Tiltakspakke 10 (Installasjonskontroll og måleteknisk kontroll av verksted el.)

Tiltakspakken medfører at Justervesenet fører installasjonskontroll etter at et taksameter installeres, og at servicefirma, verksted eller montør av taksametre fører årlig periodisk måleteknisk kontroll med taksametre. Det stilles krav til rapportering til Justervesenet om

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

utført kontroll, og Justervesenet vurderer videre reaksjoner eller sanksjoner. Det forutsettes også rapport til Justervesenet ved installasjon av taksameter.

### 4.7. Tiltakspakkenes virkninger

Ved vurdering av tiltakspakkenes virkninger, er virkningene sammenlignet med nullalternativet (dagens ordning), og bare de virkninger som påløper utover dette er tatt med. Tiltakspakkenes estimerte kostnader er sammenlignet med nullalternativet (kostnader ved nullalternativet).

Krav om at taksametre skal være samsvarsvurdert, omtalt i punkt 3.5., anses ikke som aktuelt å endre. Kostnadene for samsvarsvurdering av taksametre vil dermed påløpe for hver tiltakspakke, og er ikke inkludert i kostnadsberegningen i kapittel 4.7.

Prosjektgruppen har vurdert hvordan tiltakspakkene bidrar til oppnåelse av effektmålene sammenlignet med hverandre. Nyttens av tiltakspakkene er avhengig av hvilke tiltak de kombineres med, og nytten av hver tiltakspakke er derfor ikke lagt sammen slik de er vurdert under punkt 4.4., men vurdert ulikt for hver tiltakspakke.

Det er brukt følgende karakterskala:

**4 svært mye bedre enn nullalternativet**

**3 mye bedre enn nullalternativet**

**2 noe bedre enn nullalternativet**

**1 litt bedre enn nullalternativet**

**0 samme nytte som nullalternativet**

**-1 litt dårligere enn nullalternativet**

**-2 noe dårligere enn nullalternativet**

**-3 mye dårligere enn nullalternativet**

**-4 svært mye dårligere enn nullalternativet**

#### 4.7.1. Tiltakspakke 2

*Tiltakspakke 2 består av:*

Installasjonskontroll

2-årlig periodisk kontroll

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.7.1.1. Berørte grupper

Tiltakspakke 2 medfører at bruker må sørge for at det blir bestilt installasjonskontroll, møte til innkalt kontroll og 2-årlig periodisk kontroll. Bruker må betale gebyr for kontrollene. Justervesenet gjennomfører kontrollene.

### 4.7.1.2. Fordeler og nytte

Ved å gjennomføre installasjonskontroll, vil dette medføre stor sikkerhet for at taksameteret er korrekt installert og at taksameteret er riktig fra det tas i bruk. Ved å jevnlig føre tilsyn med taksameteret hvert andre år, vil i tillegg offentlige myndigheter, særlig Skatteetaten og NAV, ha et stort grunnlag for å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt, og ha større mulighet for å avdekke eventuelt juks eller manipulering.

### 4.7.1.3. Ulemper og kostnader

Ved å gjennomføre færre kontroller med taksametre enn ved nullalternativet, mener prosjektgruppen at tiltakspakke 2 vil føre til dårligere nytte enn dagens ordning med hensyn til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser. Som tidligere nevnt blir resultatene fra det tilsynet Justervesenet fører i dag, likevel ikke i særlig grad brukt som grunnlag for beregning av dette, og selv om tiltakspakken medfører færre kontroller enn i dag, vil dette dermed kun medføre litt dårligere nytteverdi enn nullalternativet. Sammenlignet med nullalternativet, antar prosjektgruppen at tiltakspakken ved beregning av korrekte målinger vil medføre noe mindre nytteverdi, ettersom de måletekniske dataene allerede nyttiggjøres av Justervesenet. Færre kontroller vil dermed føre til noe dårligere nytteverdi enn nullalternativet. Prosjektgruppen mener videre at færre kontroller vil føre til at tilliten til taxinæringen vil bli noe mindre.

På denne bakgrunnen, mener vi tiltakspakke 3 totalt fører til mindre nytte enn nullalternativet.

Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 15.

Effektmål	Vekt	TP 2
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	-1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	-2
Bidra til tillit til taxinæringen	1	-2
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>-11</b>

Tabell 15: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 2.

Tiltakspakkens estimerte kostnader fremgår av tabell 16.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

2-årlig periodisk kontroll (T5)	6 869 329
IN (T7)	9 903 238
<b>Totalt</b>	<b>16 772 567</b>
<b>SUM PER ÅR</b>	<b>-10 458 251</b>
<b>KAPITALISERT NÅVERDI 10 ÅR (MINUS)</b>	<b>-84 825 782</b>

Tabell 16: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 2.

Justervesenet har i stor grad oversikt over hva kostnadene ved tiltakene som inngår i tiltakspakken medfører, og tiltakspakkens kostnader anses dermed ikke å medføre nevneferdig usikkerhet.

### 4.7.2. Tiltakspakke 3

*Tiltakspakke 3 består av:*

Kontroll med utvalg

#### 4.7.2.1. Berørte grupper

Tiltakspakke 3 medfører at brukere av taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, enten tilfeldig eller på bakgrunn av risiko. Bruker betaler for tilsynet ved årsavgift. Justervesenet gjennomfører kontrollen.

#### 4.7.2.2. Fordeler og nytte

Tiltakspakken medfører at taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, noe som medfører at det vil være avskrekkende å bevisst manipulere eller jukse med taksameteret. Brukerne vil heller ikke ha mulighet til å endre på eventuell bevisst manipulering som er gjort med taksameteret, noe som medfører at dette blir avdekket ved tilsyn, og at useriøse aktører kan bli luket ut. Dataene ved tilsynet vil dermed også være mer pålitelige. Kontroll med utvalg muliggjør også at det føres tilsyn der det antas å være flest feil.

Ved å ha mulighet til å føre tilsyn med taksametre når som helst, mener vi dette også vil medføre større tillit til næringen.

#### 4.7.2.3. Ulemper og kostnader

Til tross for at kontroll med utvalg medfører store fordeler, mener prosjektgruppen at nytteverdien av dette i stor grad blir borte ved å ikke ha installasjonskontroll, som inngår i nullalternativet. Ettersom det ikke foreligger data fra installasjonskontroll, fører tiltakspakke 3

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

til at Justervesenet ved tilsyn har mindre historikk å sammenligne data med, og dermed mindre risiko for å avdekke eventuelle feil. Ettersom det i dag avdekkes en del feil ved installasjonskontroll <sup>35</sup>, mener vi derfor at tiltakspakken vil medføre mindre nytte enn nullalternativet. Færre data medfører også mindre nytteverdi for andre offentlige myndigheter som taksameterforskriften er ment å føre til nytte for. Dette gjør at prosjektgruppen mener at tiltakspakken vil føre til mindre nytte med hensyn til korrekte målinger og tillit til taxinæringen. Tiltakspakken vil medføre behov for store ressurser, og kan potensielt medføre store kostnader.

På denne bakgrunnen, mener vi tiltakspakke 3 totalt fører til mindre nytte enn nullalternativet. Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 17.

Effektmål	Vekt	TP 3
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser		3 -1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør		3 -2
Bidra til tillit til taxinæringen		1 -2
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>-11</b>

Tabell 17: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 3.

Kostnadene ved tiltakspakke 3 er oppsummert i tabell 18.

<b>Kontroll med utvalg (T4)</b>		
	10 %	1 338 523
	30 %	4 015 569
Forventningsverdi (20%) og totalt		2 677 046
<b>SUM PER ÅR</b>		<b>-24 553 772</b>
<b>KAPITALISERT NÅVERDI 10 ÅR</b>		<b>-199 153 088</b>

Tabell 18: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 3.

Tiltakspakkens kostnader medfører usikkerhet. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i at det gjennomføres mellom 10-30 % kontroll med utvalg per år, gjennomsnittlig 20 % per år. Hvor mange kontroller som faktisk gjennomføres vil dermed påvirke kostnadsberegningene. Usikkerheten er oppsummert i tabell 19 nedenfor.

<sup>35</sup> Se vedlegg 1 punkt 7.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Usikkerhet	Årlig	Kapitalisert nåverdi
Min	-25 892 295	kr -210 009 708
Max	-23 215 249	kr -188 296 468

Tabell 19: Usikkerhet ved kostnadene (MNOK), tiltakspakke 3

### 4.7.3. Tiltakspakke 4

*Tiltakspakke 4 består av:*

Kontroll med utvalg  
Installasjonskontroll

#### 4.7.3.1. Berørte grupper

Tiltakspakke 4 medfører at bruker må sørge for å bestille og gjennomføre installasjonskontroll til innkalt tidspunkt (i praksis gjør ofte servicefirma dette for bruker), samt betale for kontrollen. Bruker av taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, enten tilfeldig eller på bakgrunn av risiko. Bruker må betale for tilsynet ved årsavgift. Justervesenet gjennomfører kontrollene.

#### 4.7.3.2. Fordeler og nytte

Som i tiltakspakke 3, vil tiltakspakke 4 medføre at taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, noe som medfører at det vil være avskrekkende å bevisst manipulere eller jukse med taksameteret. Brukerne vil heller ikke ha mulighet til å endre på eventuell bevisst manipulering som er gjort med taksameteret, slik at dette vil kunne bli avdekket ved tilsyn, og useriøse aktører kan bli luket ut. Dataene ved tilsynet vil dermed også være mer pålitelige. Kontroll med utvalg muliggjør også at det føres tilsyn der det antas å være flest feil.

Ved å gjennomføre installasjonskontroll, vil en i tillegg sikre at taksameteret er korrekt installert og riktig fra det tas i bruk, samt ha data fra taksameteret ble tatt i bruk.

Installasjonskontroll i kombinasjon med kontroll av utvalg, fører videre til at en ved vurdering av risiko, har et godt grunnlag for å vurdere dette, ettersom enkelte taksametre erfaringsmessig medfører større risiko for feil. Ved kontroll med utvalg kan også ressursene ved tilsyn brukes mer effektivt.

#### 4.7.3.3. Ulemper og kostnader

Tiltakspakke 4 vil totalt føre til færre kontroller enn i dag. Dette kan medføre større risiko for at feil ikke avdekkes. Som i tiltakspakke 3, vil kontroll med utvalg kunne medføre behov for større ressurser enn innkalt kontroll, avhengig av hvordan tilsynet utføres.



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

På denne bakgrunnen, mener vi tiltakspakke 4 totalt fører til større nytte enn nullalternativet. Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 20.

Effektmål	Vekt	TP 4
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	2
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	2
Bidra til tillit til taxinæringen	1	1
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>13</b>

Tabell 20: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 4.

Kontroll utvalg (T4)	2 677 046
Installasjonskontroll (T7)	9 903 238
<b>Totalt</b>	<b>12 580 284</b>
<b>SUM PER ÅR</b>	<b>-14 650 534</b>
<b>KAPITALISERT NÅVERDI</b>	<b>-118 828 954</b>

Tabell 21: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 4.

Usikkerheten ved tiltakspakken er, som i tiltakspakke 3, knyttet til tiltak 4 (kontroll med utvalg), og er oppsummert i tabell 22.

Årlig	- 16 til - 13 mill
Kapitalisert nåverdi	- 128 til -108 mill

Tabell 22: Usikkerhet ved kostnadene (MNOK), tiltakspakke 4

### 4.7.4. Tiltakspakke 5

<i>Tiltakspakke 5 består av:</i>
Måleteknisk kontroll av verksted eller lignende
Kontroll med utvalg

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.7.4.1. Berørte grupper

Tiltakspakken medfører at bruker må sørge for å få gjennomført måleteknisk kontroll av taksameteret hos verksted, servicefirma eller montør av taksametre. Kontrollen forutsettes gjennomført samtidig som drosjen er på årlig EU-kontroll<sup>36</sup>. Bruker må betale gebyr for kontrollen til firmaet. Firmaene må rapportere til Justervesenet om utført kontroll, og Justervesenet avgjør om kontrollen skal følges ytterligere opp, for eksempel ved krav om stansing av bruk eller illeggelse av overtredelsesgebyr. Justervesenet fører også tilsyn med at firmaene til enhver tid oppfyller krav til kompetanse og uavhengighet. Det forutsettes at verkstedene rapporterer til Justervesenet ved installasjon av taksametre for at Justervesenet skal ha oversikt over taksametre som er i bruk.

Det vil være nødvendig at en del verksteder og lignende må omorganiseres på grunn av krav til tilstrekkelig uavhengighet.

I tillegg vil brukerne bli ført tilsyn med ved kontroll av utvalg av Justervesenet.

### 4.7.4.2. Fordeler og nytte

Prosjektgruppen antar at tiltakspakke 5 fører til at den måletekniske kontrollen kan gjennomføres mer effektivt, ettersom den forutsettes gjennomført samtidig som EU-kontroll. Avdekkede feil kan dermed rettes med en gang. Ved å jevnlig føre tilsyn med taksameteret hvert år, vil andre offentlige myndigheter ha større grunnlag for å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt, og eventuelt avdekke juks eller manipulering.

Tiltakspakken medfører at taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, noe som medfører at det vil være avskrekkende å bevisst manipulere eller jukse med taksameteret. Brukerne vil heller ikke ha mulighet til å endre på eventuell bevisst manipulering som er gjort med taksameteret, slik at dette vil kunne bli avdekket ved tilsyn, og useriøse aktører kan bli luket ut. Dataene ved tilsynet vil dermed også være mer pålitelige. Kontroll med utvalg muliggjør også at det føres tilsyn der det antas å være flest feil.

### 4.7.4.3. Ulemper og kostnader

Måleteknisk kontroll av verksted eller andre aktører antas å kunne gjennomføres mer effektivt og til en lavere kostnad enn dagens tilsyn. Som nevnt vil det imidlertid være nødvendig med en viss omorganisering av ulike verksted og lignende, for at det skal være mulig å gjennomføre. Det vil i tillegg være nødvendig med en godkjenningsordning av slike aktører, noe som også vil medføre kostnader. Aktørene vil måtte tilegne seg måleteknisk kompetanse og forståelse, normaler med sporbar kalibrering for å kunne gjennomføre kontrollen, og det vil være nødvendig med veiledning med og oppfølging av verkstedene. Dette vil medføre en tilleggs-kostnad. Justervesenet mener at tilliten til taxinæringen vil svekkes ved at tilsynet ikke utføres av en offentlig myndighet.

Ettersom det ikke foreligger data fra installasjonskontroll, fører tiltakspakken, som i tiltakspakke 3, til at Justervesenet ved tilsyn har mindre historikk å sammenligne data med, og dermed mindre risiko for å avdekke eventuelle feil. Ettersom det ved dagens

---

<sup>36</sup> Drosjer skal gjennomføre EU-kontroll første gang to år etter registreringsåret, deretter årlig. Kilde: <http://www.vegvesen.no/Kjoretoy/Eie+og+vedlikeholde/EU-kontroll>.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

installasjonskontroller avdekkes en del feil <sup>37</sup>, mener vi at tiltakspakken vil medføre mindre nytte enn nullalternativet. Færre data medfører også mindre nytteverdi for andre offentlige myndigheter som taksameterforskriften er ment å føre til nytte for. Dette gjør at prosjektgruppen mener at tiltakspakken vil føre til mindre nytte med hensyn til korrekte målinger og tillit til taxinæringen. Kontroll med utvalg vil videre kunne medføre behov for store ressurser.

På denne bakgrunnen, mener vi at tiltakspakke 5 totalt fører til mindre nytte enn nullalternativet. Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 23.

Effektmål	Vekt	TP 5
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	0
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	-1
Bidra til tillit til taxinæringen	1	-2
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>-5</b>

Tabell 23: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 5.

Kostnadene ved tiltakspakke 5 er oppsummert i tabell 24.

<b>Sum T2 løpende utgifter per år</b>	<b>21 975 325</b>
<b>Kontroll med utvalg (T4)</b>	<b>2 677 046</b>
<b>Totalt per år (ekskl. investeringsutgifter)</b>	<b>24 652 371</b>
<b>SUM PER ÅR (ekskl. investeringsutgifter) sml med dgs ordning</b>	<b>-2 578 447</b>
<b>KAPITALISERT NÅVERDI inkl investeringsutgifter</b>	<b>-14 938 517</b>

Tabell 24: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 5.

Usikkerheten ved tiltak 2 (måleteknisk kontroll av privat aktør) knytter seg til flere faktorer. Det er usikkerhet med tanke på antallet verksteder som vil trenge grunnleggende måleteknisk kompetanse og forståelse og utstyr og sporbarhet, samt kostnadene ved å tilegne seg denne kunnskapen. Kostnadene ved å etablere og vedlikeholde en database hvor aktørene kan rapportere resultatet av kontrollen, Justervesenets kostnad ved tilsyn av aktørene og kostanden for selve den måletekniske kontrollen medfører også usikkerhet.

Usikkerheten ved tiltak 4 (kontroll med utvalg) er omtalt i punkt 4.7.2.3. Total usikkerhet er sammenstilt i tabell 25.

<sup>37</sup> Se vedlegg 1 punkt 7.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### USIKKERHET

Årlig (ekskl. investeringsutgifter)	- 9 til -1 mill kr.
Kapitalisert nåverdi (inkl. investeringsutgifter)	- 68 mill til 766 000 kr.

Tabell 25: Usikkerhet ved kostnadene (MNOK), tiltakspakke 5.

#### 4.7.5. Tiltakspakke 7

*Tiltakspakke 7 består av:*

Installasjonskontroll  
Kontroll med utvalg  
2-årlig periodisk kontroll

##### 4.7.5.1. Berørte grupper

Tiltakspakken medfører at bruker må sørge for å bestille installasjonskontroll, samt møte til innkalt installasjonskontroll og periodisk 2-årlig kontroll. Brukeren må betale gebyr for kontrollene. I tillegg kan bruker av taksameteret bli stoppet når som helst for kontroll av taksameteret, enten tilfeldig eller på bakgrunn av risiko. Bruker må betale for tilsynet ved årsavgift. Kontrollene forutsettes utført av Justervesenet.

##### 4.7.5.2. Fordeler og nytte

Ved å gjennomføre installasjonskontroll, vil dette medføre stor sikkerhet for at taksameteret er korrekt installert og at taksameteret er riktig fra det tas i bruk. Ved å jevnlig føre tilsyn med taksameteret hvert andre år, vil i tillegg offentlige myndigheter, særlig Skatteetaten og NAV, ha et stort grunnlag for å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt, og ha større mulighet for å avdekke eventuelt juks eller manipulering.

Tiltakspakken medfører at taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, noe som medfører at det vil være avskrekkende å bevisst manipulere eller jukse med taksameteret. Brukerne vil heller ikke ha mulighet til å endre på eventuell bevisst manipulering som er gjort med taksameteret, slik at dette vil kunne bli avdekket ved tilsyn, og useriøse aktører kan bli luket ut. Dataene ved tilsynet vil dermed også være mer pålitelige. Kontroll med utvalg muliggjør også at det føres tilsyn der det antas å være flest feil.

Ved å ha mulighet til å føre tilsyn med taksametre når som helst, mener vi dette også vil medføre større tillit til næringen.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.7.5.3. Ulemper og kostnader

Kontroll med utvalg vil kunne medføre behov for større ressurser enn i dag.

På denne bakgrunnen, mener vi at tiltakspakke 7 totalt fører til mer nytte enn nullalternativet. Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 26.

Effektmål	Vekt	TP 7
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	2
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	2
Bidra til tillit til taxinæringen	1	2
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>14</b>

Tabell 26: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 7.

Kontroll med utvalg (T4)	2 677 046
2-årlig periodisk kontroll (T5)	6 869 329
Installasjonskontroll (T7)	9 903 238
<b>Totalt</b>	<b>19 449 613</b>
<b>SUM PER ÅR</b>	<b>-7 781 205</b>
<b>KAPITALISERT NÅVERDI</b>	<b>-63 112 543</b>

Tabell 27: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 7.

Tiltakspakke 7 medfører usikkerhet med hensyn til kostnadene ved tiltak 4 (kontroll med utvalg).

USIKKERHET	
Årlig	- 9 til -6 mill
Kapitalisert nåverdi	- 74 til -52 mill

Tabell 28: Usikkerhet ved kostnadene (MNOK), tiltakspakke 7.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.7.6. Tiltakspakke 9

*Tiltakspakke 9 består av:*

Kontroll med utvalg  
2-årlig periodisk kontroll

#### 4.7.5.4. Berørte grupper

Tiltakspakken medfører at bruker må gjennomføre periodisk kontroll til innkalt tidspunkt maksimalt hvert andre år. Brukeren må betale gebyr for denne kontrollen. I tillegg kan bruker bli stoppet når som helst for kontroll av taksameteret, enten tilfeldig eller på bakgrunn av risiko, og må betale for tilsynet ved årsavgift. Justervesenet gjennomfører kontrollene.

#### 4.7.5.5. Fordeler og nytte

Ved å jevnlig føre tilsyn med taksameteret hvert andre år, vil andre offentlige myndigheter ha større grunnlag for å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt og eventuelt avdekke juks eller manipulering.

Tiltakspakken medfører at taksameteret kan bli ført tilsyn med til enhver tid, noe som medfører at det vil være avskrekkende å bevisst manipulere eller jukse med taksameteret. Brukerne vil heller ikke ha mulighet til å endre på eventuell bevisst manipulering som er gjort med taksameteret, slik at dette blir avdekket ved tilsyn, og useriøse aktører kan bli luket ut. Dataene ved tilsynet vil dermed også være mer pålitelige. Kontroll med utvalg muliggjør også at det føres tilsyn der det antas å være flest feil.

Ved å ha mulighet til å føre tilsyn med taksametre når som helst, mener vi dette også vil medføre større tillit til næringen.

#### 4.7.5.6. Ulemper og kostnader

Til tross for at kontroll med utvalg medfører store fordeler, mener prosjektgruppen at nytteverdien av dette i stor grad blir borte ved å ikke ha installasjonskontroll, som inngår i nullalternativet. Ettersom det ikke foreligger data fra installasjonskontroll, fører tiltakspakke 9 til at Justervesenet ved tilsyn har mindre historikk å sammenligne data med, og dermed mindre risiko for å avdekke eventuelle feil. Ettersom det ved dagens installasjonskontroller avdekkes en del feil <sup>38</sup>, mener vi at tiltakspakken vil medføre mindre nytte enn nullalternativet. Færre data medfører også mindre nytteverdi for andre offentlige myndigheter som taksameterforskriften er ment å føre til nytte for. Dette gjør at prosjektgruppen mener at tiltakspakken vil føre til mindre nytte med hensyn til korrekte målinger og tillit til taxinæringen. Kontroll med utvalg vil videre kunne medføre behov for store ressurser.

---

<sup>38</sup> Se vedlegg 1 punkt 7.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

På denne bakgrunnen, mener vi tiltakspakke 9 totalt fører til mindre nytte enn nullalternativet. Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 29.

Effektmål	Vekt	TP 9
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser		3 -1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør		3 -1
Bidra til tillit til taxinæringen		1 -1
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>-7</b>

Tabell 29: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 9.

Kontroll med utvalg (T4)	2 677 046
2-årlig periodisk kontroll (T5)	6 869 329
<b>Total</b>	<b>9 546 375</b>
<b>SUM PER ÅR</b>	<b>-17 684 443</b>
<b>KAPITALISERT NÅVERDI</b>	<b>-143 436 676</b>

Tabell 30: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 9.

Usikkerheten ved tiltakspakke 9 knytter seg til tiltak 4 (kontroll med utvalg), og er oppsummert i tabell 31.

USIKKERHET	
Årlig	- 19 til -16 mill
Kapitalisert nåverdi	- 154 til - 133 mill

Tabell 31: Usikkerhet ved kostnadene (MNOK), tiltakspakke 9.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.7.7. Tiltakspakke 10

*Tiltakspakke 10 består av:*

Installasjonskontroll  
Måleteknisk kontroll av verksted eller lignende

#### 4.7.7.1. Berørte grupper

Som i tiltakspakke 5, medfører tiltakspakke 10 at bruker må sørge for at verksted, servicefirma eller montør av taksametre fører måleteknisk kontroll av taksameteret samtidig som taxien er på årlig EU-kontroll<sup>39</sup>. Bruker må betale gebyr for kontrollen til firmaet. Firmaene må rapportere til Justervesenet om utført kontroll, og Justervesenet avgjør om dette skal følges ytterligere opp, for eksempel ved krav om stansing av bruk eller illeggelse av overtredelsesgebyr. Justervesenet fører også tilsyn med at firmaene til enhver tid oppfyller krav til kompetanse og uavhengighet. Det forutsettes at verkstedene rapporterer til Justervesenet ved installasjon av taksametre for at Justervesenet skal ha oversikt over taksametre som er i bruk.

Det vil være nødvendig at en del verksteder og lignende må omorganiseres på grunn av krav til tilstrekkelig uavhengighet.

I tillegg må bruker må sørge for å bestille og gjennomføre installasjonskontroll til innkalt tidspunkt, samt betale gebyr for kontrollen. Justervesenet gjennomfører denne kontrollen.

#### 4.7.7.2. Fordeler og nytte

Som omtalt, blant annet i punkt 4.7.2.2., vil installasjonskontroll medføre stor sikkerhet for at taksameteret er korrekt installert og at taksameteret er riktig fra det tas i bruk. Ved å jevnlig føre tilsyn med taksameteret hvert andre år, vil i tillegg offentlige myndigheter, særlig Skatteetaten og NAV, ha et stort grunnlag for å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt, og ha større mulighet for å avdekke eventuelt juks eller manipulering.

Ved å jevnlig føre tilsyn med taksameteret hvert år, vil i tillegg andre offentlige myndigheter ha større grunnlag for å vurdere hvorvidt skatt eller sosiale ytelser er korrekt utmålt og eventuelt avdekke juks eller manipulering. Tiltakspakken medfører også at kontrollen kan gjennomføres mer effektivt, ettersom den forutsettes gjennomført samtidig som EU-kontroll.

#### 4.7.7.3. Ulemper og kostnader

Måleteknisk kontroll av verksted eller andre aktører, antas å kunne gjennomføres mer effektivt og billigere enn dagens tilsyn. Dette er imidlertid avhengig av en viss konkurranse mellom verkstedene. Som nevnt vil det videre være nødvendig med en viss omorganisering av ulike verksted og lignende, for at tiltaket skal være mulig å gjennomføre. Det vil i tillegg

---

<sup>39</sup> Drosjer skal gjennomføre EU-kontroll første gang tidligst 12 måneder etter registrering, deretter årlig. Kilde: [Vegvesenet](#).



## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

være nødvendig med en godkjenningsordning av slike aktører, noe som vil medføre en tilleggskostnad. Slike firma vil måtte tilegne seg måleteknisk kompetanse og forståelse, utstyr med sporbarhet for å kunne gjennomføre kontrollen, og det vil være nødvendig med veiledning og oppfølging av verkstedene. Dette vil medføre en tilleggskostnad, som kan føre til at det er lite sannsynlig at tiltaket er mulig å gjennomføres.

På denne bakgrunnen, mener vi tiltakspakke 10 totalt fører til mindre nytte enn nullalternativet. Tiltakspakkens antatte nytte i henhold til effektmålene er angitt i tabell 32.

Effektmål	Vekt	TP 10
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	-1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	-1
Bidra til tillit til taxinæringen	1	-3
<b>Samlet bidrag til effektmål</b>		<b>-9</b>

Tabell 32: Antatt nytteverdi av tiltakspakke 10.

<b>Installasjonskontroll (T7)</b>	<b>9 903 238</b>
<b>Måleteknisk kontroll tredjepart (T2) ekskl. investeringsutgifter</b>	<b>21 975 325</b>
Investeringsutgifter	5 975 000
<b>Totalt ekskl. investeringsutgifter</b>	<b>31 878 563</b>
<b>SUM per år ekskl. investeringsutgifter</b>	<b>4 647 745</b>
<b>Kapitalisert nåverdi inkl investeringsutgifter</b>	<b>43 672 377</b>

Tabell 33: Antatte kostnader (MNOK) ved tiltakspakke 10.

Usikkerhet knyttet til tiltakspakke 10, knytter seg, som i tiltakspakke 5, til kostnader ved måleteknisk kontroll.

USIKKERHET	
Årlig	2 til 9 mill
Kapitalisert nåverdi	12 til 82 mill

Tabell 34: Usikkerhet ved kostnadene (MNOK), tiltakspakke 10.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 4.8. Usikkerhet

De mest sentrale usikkerhetsfaktorene er det beregnet følsomhetsanalyse for i kostnadsberegningen. I tillegg vil usikkerheten ved kostnadene for samsvarsvurdering og leasing, som beskrevet under punkt 3.3.2., være gjeldende uavhengig av hvilken tiltakspakke som anbefales innført.

### 4.9. Fordelingsvirkninger

Måleteknisk kontroll av verksted eller lignende (tiltak 2), vil være avhengig av geografiske forhold, da det særlig på små steder antas å være et begrenset antall mulige aktører. Dette tiltaket inngår i tiltakspakke 5 og 10.

Ved å knytte kontroll med utvalg (tiltak 4) opp mot tilsyn av en viss prosentandel, vil brukerne kunne spekulere i at risikoen for å bli ført tilsyn med er liten fordi det er kort tid siden de sist ble ført tilsyn med. Det vil også kunne føre til at drosjer på små steder vil bli sjeldnere kontrollert, ettersom Justervesenets erfaring er at det er i de største byene det avdekkes flest feil. Dette er ikke nødvendigvis fordi det er en høyere andel feil i de største byene, men fordi det er der det er flest folk og taksametre. Dette kan føre til at regelverket ikke overholdes.

Gebyrer for tilsyn vil i praksis være av større betydning for de som har mindre omsetning, for eksempel i distrikter eller for løyvehaver som kun kjører selv og ikke har sjåfør.

### 4.10. Sammenstilling av tiltakspakkenes nytte- og kostnadsverdier

Nedenfor følger en sammenstilling av tiltakspakkenes nytte- og kostnadsverdier. 0 tilsvarer nullalternativets nytte og kostnader. Stolpene viser hvorvidt de ulike tiltakspakkene anses å medføre mer eller mindre nytte og kostnader i forhold til nullalternativet.

Effekt mål	Vekt	TP 2	TP 3	TP 4	TP 5	TP 7	TP 9	TP 10
Bidra til korrekt grunnlag for beregning av skatt, avgifter og offentlige ytelser	3	-1	-1	2	0	2	-1	-1
Bidra til korrekte målinger som grunnlag for økonomisk oppgjør	3	-2	-2	2	-1	2	-1	-1
Bidra til tillit til taxinæringen	1	-2	-2	1	-2	2	-1	-3
<b>Samlet bidrag til effekt mål</b>		<b>-11</b>	<b>-11</b>	<b>13</b>	<b>-5</b>	<b>14</b>	<b>-7</b>	<b>-9</b>

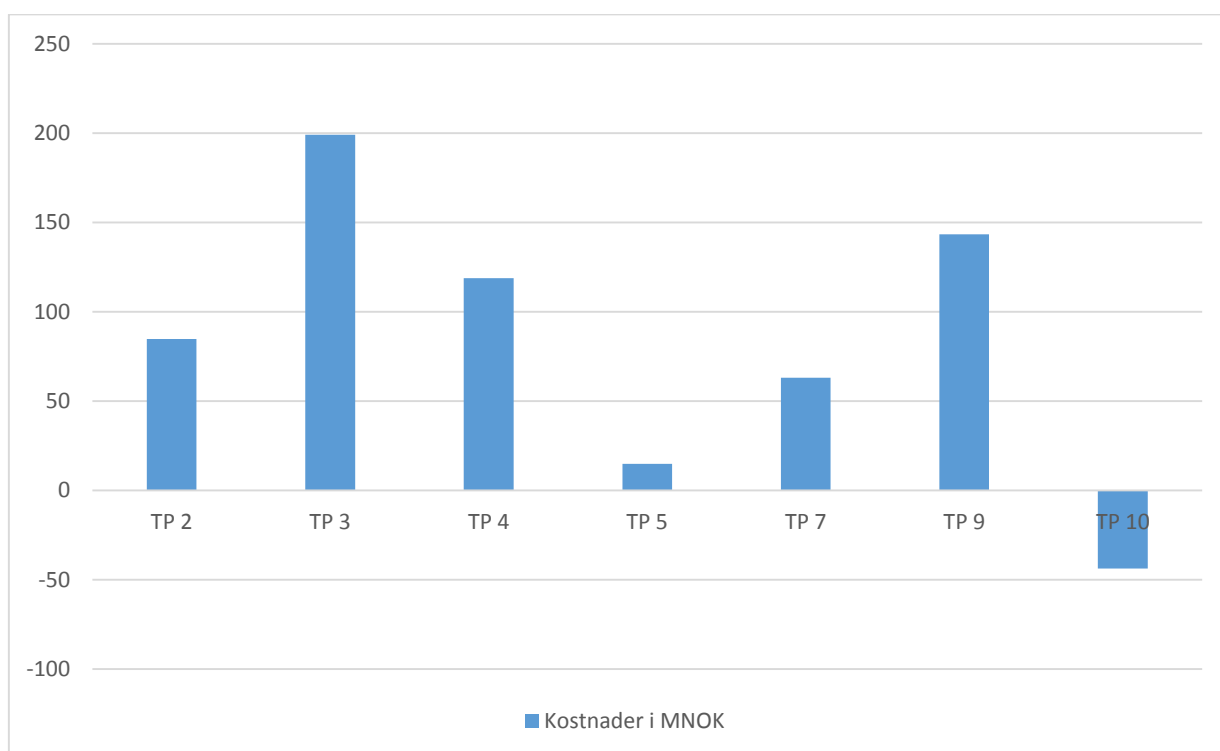
Tabell 35: Sammenstilling av antatt nytteverdi for de ulike tiltakspakkene, sammenlignet med nullalternativet.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

	TP 2	TP 3	TP 4	TP 5	TP 7	TP 9	TP 10
<b>Kapitalisert nåverdi (avrundet. mill. NOK)</b>	-85	-199	-119	-15	-63	-143	44

Tabell 36: Sammenstilling av de ulike tiltakspakkenes kapitaliserte nåverdi, sammenlignet med nullalternativet.

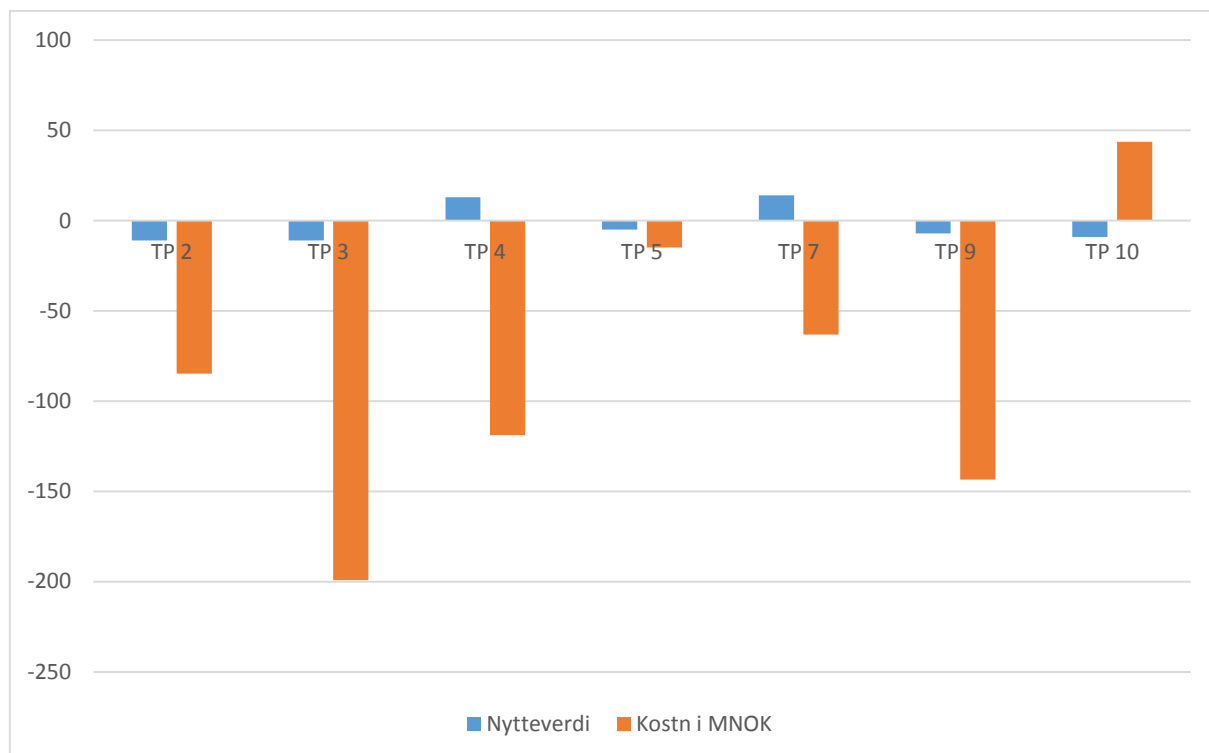
For å bedre gi en oversikt over kostnadene som vil påløpe ved de ulike tiltakspakkene, er kostnadene i tabell 36 sammenstilt i figur 1 slik at kostnadene fremgår i positive verdier.



Figur 1: Sammenstilt oversikt over tiltakspakkenes kapitaliserte nåverdi og nytteverdi (positive verdier).

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Nedenfor vises tiltakspakkenes nytte- og kostnadsvirkninger sammenstilt i figur 2.



Figur 2: Sammenstilt oversikt over tiltakspakkenes kapitaliserte nåverdi og nytteverdi, sammenlignet med nullalternativet.

### Sammendrag av kapittel 4

På bakgrunn av Justervesenets erfaring fra tilsyn og tilbakemeldinger fra andre, er det foreslått 7 ulike tiltak som vi mener kan forbedre tilsynet av taksameterforskriften. Vurdering av kostnads- og nyttevirkingene av tiltakene viser at det er tiltak 4 (T4 – kontroll med utvalg) og tiltak 5 (T5 – 2-årlig periodisk kontroll) som har størst nyttevirking alene. Tiltakene er deretter satt sammen i 7 ulike tiltakspakker, hvor ett eller flere tiltak inngår. Vurdering av kostnadsvirkningene viser at alle de foreslåtte tiltakspakkene, unntatt tiltakspakke 10, vil medføre lavere kostnader enn nullalternativet. Kun tiltakspakke 4 og 7 fører til større nytte enn nullalternativet.

## 5 Vurdering og anbefaling

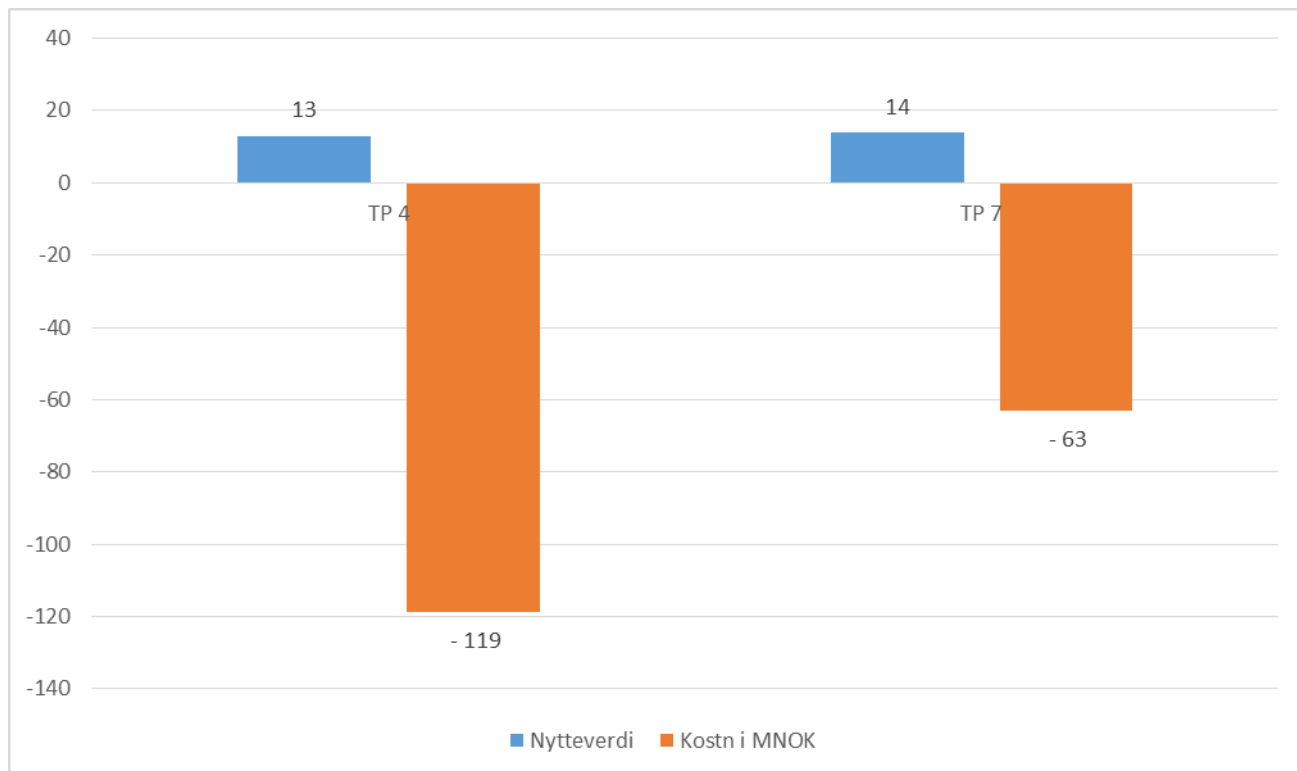
### 5.1. Vurdering av tiltakspakkene

En forutsetning for å anbefale å innføre en av tiltakspakkene, må være at den anbefalte tiltakspakken medfører tilsvarende eller mer nytte enn dagens ordning, og at ressursbruken reduseres.

Av de foreslåtte tiltakspakkene er det bare tiltakspakke 4 og 7 som medfører mer nytte enn nullalternativet. Prosjektgruppen har derfor kun vurdert disse to tiltakspakkene som aktuelle å innføre.

Begge tiltakspakkene inneholder kontroll med utvalg (T4) og installasjonskontroll (T7). Tiltakspakke 7 inneholder i tillegg 2-årlig periodisk kontroll av taksametre (T5). 2-årlig periodisk kontroll fører til at tiltakspakke 7 medfører nesten dobbelt så store kostnader som tiltakspakke 4. Samtidig fører tiltaket kun til marginalt større nyttevirkning.

Usikkerhet knyttet til tiltakspakkene gjelder hovedsakelig kostnader for samsvarsvurdering og kontroll med utvalg (T4). For å oppnå den antatte nyttevurderingen, må som tidligere omtalt, Justervesenets systemer utbedres slik at historikk beholdes og det dermed er mulig å gjøre en risikovurdering ved kontroll med utvalg (T4). Usikkerheten vil dermed være tilsvarende for begge tiltakspakkene.



Figur 3: Kapitalisert nåverdi og nytteverdi, tiltakspakke 4 og 7.

## **5.2. Anbefaling**

### 5.2.1. Forum for felles samarbeid med andre offentlige myndigheter

Taksameterforskriftens hovedformål var blant annet å ha nytte for Skatteetaten og NAV. Ved å føre tilsyn med kravene, kunne tilsynet avdekke eventuelle feil og manipulering, slik at tallgrunnlaget for Skatteetaten og NAV kunne korrigeres.

Som tidligere nevnt har evalueringen vist at det er manglende kunnskap om taksameterforskriften blant andre offentlige myndigheter som forskriften var ment å ha nytte for. Det har ikke vært etablert rutiner eller et felles forum for utveksling av informasjon og erfaring eller samkjøring av aksjoner. For å oppnå tiltenkt nytte, mener vi det er behov for å opprette et forum eller en annen form for samarbeid mellom ulike offentlige myndigheter som taksameterforskriften kan føre til nytte for.

Tiltaket vil være aktuelt for offentlige myndigheter som har å gjøre med drosjenæringen. Aktuelle myndigheter Justervesenet vet om i dag er Skatteetaten, NAV, helseforetak som har ansvar for pasienttransport, Arbeidstilsynet, Toll- og avgiftsdirektoratet, politiet, Statens Vegvesen og fylkeskommuner som både kjøper tjenester som skolekjøring og normalt er løyvemyndighet. Vi mener at et slikt forum vil medføre større kunnskap hos ulike etater om hvilken informasjon Justervesenet innehar på bakgrunn av erfaring med og tilsyn av drosjenæringen. Det vil også føre til større kunnskap om hverandres kunnskap og erfaring, og muliggjøre rutiner for utveksling av informasjon, noe som er en forutsetning for at flere etater utnytter informasjonen og at forskriften skal ha den nytten som er lagt til grunn ved vurderingen. Vi mener at dette vil føre til et mer effektivt tilsyn for alle myndigheter, og redusere muligheten for å manipulere og jukse med taksameteret.

Justervesenet er kjent med at det eksisterer en interdepartemental gruppe om drosjebransjen. Det har imidlertid vært svært liten aktivitet i gruppen de to siste årene, og gruppen antas ikke lengre å være aktiv. Det er også aktivitet i en gruppe for fellesaksjoner på Østlandet som Justervesenet også har deltatt i når temaet har vært aksjoner og tilsyn med drosjebransjen

På bakgrunn av dette mener Justervesenet at det er nødvendig å opprette et samarbeidsorgan med deltakere fra ulike offentlige etater. Vi antar at dette kan gjennomføres innenfor dagens rammer for ressurser.

Organisering, ansvar, deltakelse og kostnader for et slikt forum er ikke vurdert.

### 5.2.2. Anbefaling av tiltakspakke

Tiltakspakke 7 fører til marginalt mer nytteverdi enn tiltakspakke 4. Samtidig fører tiltakspakke 7 til tilnærmet dobbelt så store kostnader. Prosjektgruppen mener at den minimalt økte nyttevurderingen for tiltakspakke 7 ikke rettferdiggjør å velge denne tiltakspakken. På bakgrunn av dette anbefaler vi at tiltakspakke 4 innføres.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

Som nevnt førte Justervesenet tilsyn med ca. 80 % av alle taksametre i 2014 <sup>40</sup>. Med tiltakspakke 4 vil det føres tilsyn med om lag halvparten av alle taksametre hvert år <sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Se punkt 2.1.3.

<sup>41</sup> Dette tilsvarer at totalt ca. 4200 taksametre kontrolleres årlig.

## **Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet**



# Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

## Vedlegg 1

### 1. Antall aktive kontrollpliktige taksametre i drosjer per 9.9.2015:

Totalt 8371.

### 2. Timepris kontroll av Justervesenet

Generelle kostnader per time tilsyn inkl. reisetid: 1221 NOK

Reisekostnader per time tilsyn inkl. reisetid: 205 NOK

Utstyrskostnader per time tilsyn inkl. reisetid for taksameter: 173 NOK

**Kostnad per time tilsyn taksameter: 1599 NOK**

### 3. Tidsbruk kontroll av taksameter

1,65 time uavhengig av type kontroll.

### 4. Antall kontroller av taksametre

<b>2013</b>	
Oppfølgingskontroller	1462
Periodiske kontroller	4047

<b>2014</b>	
Installasjonskontroller	2660
Oppfølgingskontroller	1295
Periodiske kontroller	3695
Unnlatt oppmøte	304
Sum	7954
<b>Totalt <sup>42</sup></b>	<b>8065</b>

### 5. Estimering av kostnader

Et taksameter med alt tilleggsutstyr koster mellom 50 000 – 100 000 kr. å lease. Prisen varierer hvilken ekstra service/vedlikehold/reparasjon som omfattes.

---

<sup>42</sup> Dette inkluderer ettersyn og oppfølging av stansevedtak, som registreres på andre feilkoder.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### 6. Samsvarsvurdering

**Modul B (typeprøving):** I utredningen lagt til grunn at denne koster 300 000 kr. Prosjektgruppen anslår at det er riktigere å anta at antallet enheter for en godkjenning etter modulen er 100 000 stk. heller enn 1000, som antatt i utredningen.

**Modul D (førstegangsverifisering):** Prosjektgruppen antar at godkjenning etter modul D hos et teknisk kontrollorgan koster ca. 100 000 kr, og at å opprette kvalitetssystemet som skal godkjennes, koster produsent ca. 200 000 kr. Kvalitetssjekk per enhet antas å være ca. 10 kr. Vi anslår at det produseres ca. 50 000 taksametre hos produsent. Dette gjør at modul D-godkjenning for et taksameter koster 16 kr., noe som er vel lavt. Det anslås derfor for bruk i kostnadsberegningen at kostnaden er ca. 50 kr. per taksameter, for å ikke underestimere.

### 7. Antall pålegg om retting ved ulike kontroller, 2014

<u>Type kontroll</u>	<u>Antall pålegg om retting</u>
<u>Periodisk kontroll</u>	<u>149</u>
<u>Installasjonskontroll</u>	<u>86</u>
<u>Kontroll utvalg</u>	<u>10</u>

*Kilde: Justervesenet.*

# Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

## Vedlegg 2

### 1. Omsetning i drosjenæringen, 2013

Hovedtall for drosjer *	4. kvartal 2013	2013	Endring i prosent	
			4. kvartal 2012 - 4. kvartal 2013	2012 - 2013
	4. kvartal 2013	2013	Endring i prosent	
			4. kvartal 2012 - 4. kvartal 2013	2012 - 2013
Turer (1 000)	9 177	33 578	-1,1	0,4
Omsetning (mill. kr)	2 431	8 807	1,8	3,6
Tilbudte timer (1 000)	8 762	33 289	0,6	-2,6
Opptatte timer (1 000)	3 246	11 923	-3,9	-10,1
Kilometer kjørt i næring i alt (1 000 km)	156 509	586 820	0,0	1,7
Km kjørt i næring med passasjer (1 000 km)	86 771	319 263	-2,9	-0,9
Omsetning per tur (kr/tur)	265,0	262,3	3,0	3,2
Kilometer kjørt med passasjer per tur	9,5	9,5	-1,0	-10,5
Utnyttelsesgrad per kilometer kjørt (prosent)	55,4	54,4	-3,0	-2,7
Utnyttelsesgrad per tilbudte timer (prosent)	37,0	35,8	-4,4	-7,7

\* Publisert 21. mars 2014

Tall fra Norges Taxiforbund viser at drosjetakstene økte med 3,5 prosent fra 2012 til 2013. Drosjenes totale kjørelengde var 587 millioner kilometer. Dette er 1,7 prosent lenger enn i 2012. 54,4 prosent av den totale kjørelengden ble utført med passasjerer i bilen. Kilometer kjørt med passasjer var 0,9 prosent mindre enn i 2012.

#### Liten oppgang i antall turer

Det ble utført i alt 33,6 millioner turer med drosje i 2013. Dette innebærer en oppgang på 0,4 prosent fra året før. I gjennomsnitt utgjorde dette 6,6 drosjeturer per innbygger. Gjennomsnittsturen var på 9,5 kilometer og varte i vel 20 minutter.

#### Lavere effektivitet per kilometer

[Utnyttelsesgrad per kilometer](#) var på 54,4 prosent i 2013, mot 55,9 prosent i 2012.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Lavere aktivitet i 4. kvartal 2013

Drosjenes transportaktivitet gikk ned i 4. kvartal 2013 sammenliknet med samme kvartal i 2012. Det ble utført 9,2 millioner turer, som er en nedgang på 1,1 prosent. Opptatte timer og kilometer kjørt med passasjer i bilen gikk også ned med henholdsvis 3,9 og 2,9 prosent. Drosjeomsetningen gikk derimot opp 1,8 prosent i perioden til 2,4 milliarder kroner.

*Kilde: Statistisk sentralbyrå*

(<http://ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/drosje/kvartal/2014-03-21#content>)

### 2. Konsumprisindeksvekst i Norge 2010-2014

Konsumprisindeksen i Norge har fra 2010 til 2014 økt med 6,3 %.

*Kilde: <http://www.ssb.no/kpi?fokus=true>*

## Vedlegg 3

### Estimering av kostnader ved tiltak 2

#### **Kostnad for aktører for grunnleggende måleteknisk kompetanse og forståelse, utstyr og sporbarhet**

*Utstyr*

Anskaffelse: 100 000 for et måleoppsett (per 7-8 år)

Drift: krever periodisk kontrollrutine. Anslår at dette tar 5 t per måned, inkludert vedlikehold av systemer.

*Kompetanse*

En person per aktør må ha kurs hos Justervesenet for å oppfylle krav til kompetanse. Dette krever 3 dagers kurs, og 3 uker for forberedelse av kurs. Kurskostnad per person: 10 000 kr.

Antall aktører: anslår at dette vil være aktuelt for mellom 40- 60 aktører over hele landet.

*Database for innrapportering:*

Investering: 250 000- 500 000 kroner.

Drift: 50 000 kroner per år.

## Evaluering av taksameterforskriften og tilsynet med taksametre, samt tiltak for større samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Kostnad ved Justervesenets tilsyn med verksteder

Det anslås at hvert tilsyn tar ca 1-2 timer per aktør. I tillegg kommer reisetid som vi anslår å være ca. 2 timer. Totalt dermed ca. 4 timer per tilsyn.

Anslås å føre tilsyn med 50 % av aktørene per år, dette tilsvarer 20-30 verksted. Totalt 80-120 timer tilsyn med verksted per år.

Kostnad etablering inkludert regelverksendring: 100 000 kroner.

### Kontakt med Autodata mars 2015:

På spørsmål om hva kontroll av fartsskrivere koster, vises det til at det er relativt omfattende tester som gjøres. Fartsskrivere testes i bilen, men tas også ut og kjøres i testbenk. Gjennomsnittlig tar kontrollen 2 timer. Kostnaden for kontrollene er kr. 2400.- + mva. for digitale fartsskrivere. Denne inkluderer også batteriskifte. Kontroll av analoge fartsskrivere koster kr. 1740.- + mva.

Hva eventuelle andre verksteder tar betalt for slike kontroller vites ikke.

## Vedlegg 4

Utredning om krav til taksametre er tilgjengelig [her](#) eller på [www.justervesenet.no](http://www.justervesenet.no) under regelverk/ utredningsprosjekter.