



Bolt - Drosjeutvalget

18 mars 2024





Photo: Tõnu Tunnel

- Estland, Tallinn
- I drift siden 2021
- 3 ansatte som overseer 3000 sjåfører i Norge
- +80.000 aktiv månedlig kunder
- Bolt er kategorisk mot svart økonomi
- Bolt har siden lansering rapportert årlig til Skatteetaten



Delt mobilitet har en sentral rolle i bytransport

- Skal utgjøre 7% av byreiser innen 2030 (opp fra 3% i 2023)
- Markedsverdi på **\$401bn** innen 2030 (**\$258bn** i 2023)
- Innen delt mobilitet vil hele 95% av arbeidsstyrken jobbe med ride-hailing innen 2030
- 10% elsparkesykkelturer erstatter direkte bilturer
- Delt mobilitet forventes å redusere privat bilbruken med 20% innen 2030



Dette er saken

1. Taksameter kravet i dag
2. Løyvehavers rett til å være tilknyttet flere sentraler
3. Integrering & "API-er"
4. Mulige løsninger og veien videre



1. Taksameter



Taksameter kravet i dag er gårdagens løsning

- Digitaliseringen av taxinæringen har gjort bruken av taksameteret unødvendig (spesielt for turer bestilte gjennom app-er)
- Mobilitetsplattformer tilbyr et modernt alternativ til taksameteret med brukerens smarttelefon som i praksis fungerer som et digitalt taksameter
- Taksameter er dyrt, unødvending og utdatert
- Det må innføres teknologinøytral lovgivning som omfatter ulike løsninger.



2. Løyvehavers rett til å være tilknyttet flere sentraler samtidig blir en umulighet



Løyvehavers rett til å være tilknyttet flere sentraler samtidig

- Selv om loven gir rett for en løyvehaver å bli tilknyttet flere sentraler samtidig (i tråd med EØS) kan løyvehaver i praksis ikke bruke den retten på grunn av taksameter
- Endringer må gjøres: Prop. 39 L kreves at taksameter opplegg oppdateres
- Data fra plattform-apper har samme vekt som data fra taksameter
- Det er løsningen for å gi løyvehavere rett til å bli tilknyttet flere sentraler
- Den retten må opprettholdes for at Norge skal være i samsvar med EØS avtalen
- Danmark er ingen modell for å tillate flere sentraltilknytninger - selv Færdselsstyrelsen bekrefter det



Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

til mig, Niklas ▾

ons. 6. okt. 2021 13.16



Kære Christian Algren Fuhlendorff Thomassen

Det er således, at det vil fremgå af kontrakterne vognmænd og kørselskontorer imellem om der må køres for flere kørselskontorer på sammen tid.

Det er dog svært i praksis, idet taxameteret er opkoblet med kørselskontoret og man derfor skal til taxameterinstallatør for at omstille taxameter ved skift af kørselskontor. Derudover skal laves ny taxameterattest hver gang.

Derfor må svaret være, at de skal vælge kørselskontor.

Venlig hilsen

Berit Kolb
Administrativ konsulent
Taxi



Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899

www.fstyr.dk

“Det er imidlertid vanskelig i praksis, da taksameteret er knyttet til trafikkontoret (drosjesentral) og man derfor må gå til taksameter installationer for å skifte taksameter ved bytte av trafikkontor (drosjesentral). I tillegg skal det lages nytt taksameter attest hver gang.

Derfor må svaret være at de må velge (en) trafikkontoret (drosejsentral).”



3. Integrering & "åpne API-er"

.... og anti-konkurransetferd



Alarmerende og misvisende retorikk ang integrasjon

“Kravet til en automatisk kobling mellom app og taksameter i den enkelte drosje vil være et meget viktig virkemiddel for at sentralene skal kunne utføre de oppgavene som de blir tillagt (...).

***Alle taksametre har åpne APIer,** som gjør at drosjeapper enkelt kan kobles opp mot taksameter.”*

- Høringssvar fra Oslo Taxi (Transportkomiteen februar 2024)

*“Det finnes en rekke ulike taksameterleverandører, **og nær sagt alle taksametre har åpne APIer,** som gjør at drosje-apper enkelt kan kobles opp mot taksameter.”*

- Skriftlig innspill fra 110 norske drosjevirksomheter (16.01.2024)

Plikt til integrasjon krever ikke-diskriminerende åpene API-er

“Man skiller mellom åpne og lukkede API-er. Et åpent API er et API som er **tilgjengelig for alle**, mens et «lukket» eller begrenset API er der det er **tilgangskontroll** til hele eller deler av API-et”

Side 1 av 3

INFORMASJON OM TAKSAMETERTYPER SOM BRUKES I NORGE.

Ajour pr. 26/8-22

Justervesenet kan ikke garantere at denne oversikten til enhver tid er oppdatert.

Oversikten medfører ingen anbefalinger.

Importør / forhandler	Produsent	Modell	Typegodkjennings sertifikat
Produsent importerer og selger selv. www.frogne.dk	Frogne AS	T1	
CenCom www.Cencom.no			SC0970-11
TDS	Digitax	F1+	T10007
	ItalTax/ Digitax	M1	T10009
TDS A/S www.tds.as	ItalTax/ Digitax	X-One Plus	UK/0126/0179
Teletopia	ItalTax/ Digitax	F1+	T10007
Teletopia	ItalTax/ Digitax	M1	T10009

Ingen har åpen API

3 aktører kontrollerer ca. 85% av taksameter markedet

Forhandler / Levrandør	2022 Inntekter* (Beløp i hele 1000)	Est. Markedsandel	Aksjonærer
CenCom	68 538	39%	<ul style="list-style-type: none">Oslo Taxi (97.8%)ODI (1.3%)Tromsø Taxi (0.3%)
ITF	47 258	27%	<ul style="list-style-type: none">Taxi Sentralen i Bergen (25.5%)Trønder Taxi (19.6%)Asker & Bærum Taxi (14.6%)
TDS	33 167	19%	<ul style="list-style-type: none">Privat
Biltekno	16 280	9%	<ul style="list-style-type: none">Privat
Absoluit	10 686	6%	<ul style="list-style-type: none">Christiania Taxi (40.0%)
Plukk AS	167	0%	<ul style="list-style-type: none">Privat
Total	175,929	100%	

*Data hentet fra Proff.no og Justervesenet

Taksameter leverandører selv mener at slik integrasjon er problematisk

“På lik linje med alle andre aktører i bransjen, må også **taksameter leverandørene kunne gjøre sine kommersielle vurderinger i forhold til hvilke markedssegmenter man ønsker å betjene.** Vi forutsetter derfor at krav til nødvendige tilpasninger av taksameter, ikke tas inn som nasjonale minimumskrav til taksametre, **men kun kreves dersom man ønsker å levere løsninger** til løyvehavere med flere sentraltilknytninger.”

- Høringssvar ITF (Transportkomiteen februar 2024) : Estimert markedsandel på ca 30%

“**Forslag om flere sentraltilknytninger vil medføre en del etableringskostnader** for taxibransjen og man må ta høyde for at en innføring kan ta en del tid. **Det kreves spesialtilpasning av taksametre, taxisystemene må bygges om og det må lages nye løsninger** adskilt fra sentralene for distribusjon av skiftlapper til løyvehaverne. Leverandørene i denne bransjen er små organisasjoner, så det er begrenset hvor mange oppgaver som kan gjennomføres i parallell.”

- Høringssvar ITF (Høringssvar til Delutredning I fra Drosjeutvalget - September 2023)

Det som gjør dette problematisk;

1. Prop. 39 L foreslår kun data fra taksameter er gyldig for skatterapportering
 - Taksameter blir derfor et essensielt anlegg (**essential facility**) for å kunne operere
2. 3 leverandører har ca. 85 % av markedet
 - Majoriteten av dem er eid av de tradisjonelle drosjesentralene
 - Et klart tilfelle av **kollektiv dominans**
3. Det er allerede nå gjort klart at de ikke vil gi fri tilgang til taksameterne
4. Åpenbar anti-konkurransetferd
5. Vi forventer at regjeringen sikrer at markedet preges av rettferdig konkurranse
6. **Enkel løsning; gjør app-data likeverdig til taksameter-data**
 - Eller gjør integrasjon en ikke-diskriminerende krav for alle taksameter leverandørene



4. Mulige løsninger og veien videre



App-data er bedre og sikrere enn taksameter-data

1. Vi mener at det finnes bedre, enklere og billigere måter å løse disse utfordringene på enn med forslaget den tradisjonelle taxibransjen ønsker
2. App-data må bare likestilles med taksameter-data som en sikker kilde for innrapportering til Skatteetaten
3. Det eksisterer ingen muligheter for sjåfører eller løyvehavere til å manipulere inntjening dataen vi har
4. Bolt har siden lansering i 2021 rapportert årlig all informasjon som er pålagt for tredjepartsopplysninger til Skatteetaten
5. Vårt ønske er at sjåfører som bruker Bolt kan på lik linje bruke denne daten som er minst like utfyllende som taksameter-data

Selv Fylkeskommunen sier at app-daten er bedre og sikrere



Årleg rapportering for drosjeløyvehavarar i Vestland fylke

External Inbox x

Arild Knapskog <[redacted]>
to martin.johansen@bolt.eu, me, Nils ▾

Tue, Mar 12, 9:56 AM (2 days ago) ☆ ↶ ⋮

Hei

Vestland fylkeskommune arbeider med å få betre oversikt over drosjemarknaden, og gjennomførte rapportering for drosjeløyvehavarar for 2022. Sjå meir informasjon her:
<https://www.vestlandfylke.no/Kollektivogtransport/loyve-for-persontransport/arleg-rapportering-for-loyvahavarar/>

I samband med rapportering for 2023 ynskjer vi å innhente informasjon om tilknytning til app-basert turformidlar. Vi har heimel i yrkestransportforskrifta § 21 til å innhente denne informasjonen direkte frå løyvehavar, men vi får betre og sikrere data om vi får det direkte frå dykk.

Det vi ynskjer er ein oversikt over alle drosjer (løyvenummer og registreringsnummer på bil) som er tilknytta Bolt og køyrer i Vestland fylke.

Venleg helsing

Arild Knapskog
rådgjevar

seksjon for stab og forvaltning
avdeling for mobilitet og kollektivtransport


 Vestland fylkeskommune

www.vestlandfylke.no

“Vi har heimel i yrkestransportforskrifta § 21 til inhente denne informasjonen direkte fra løyvehaver, men vi får betre og sikrere data om vi får det direkte fra dykk (Bolt).”


- Vestland Fylkeskommune 11/03/2024


Per tur data fra løyvehavers' Bolt Portal





Fakturanr. 46817508-NO1124-832


Dato: 14.03.2024

Mottaker:




Organisasjonsnummer: 

MVA-nr.: 

Bil transport lisensnummer: OS-1 

Start: Lørenvangen 29, Oslo 585 (14.03.2024 12:40)

Tittel	Sum (NOK)	MVA 12%	Totalsum (NOK)
Turavgift	112.50	13.50	126.00
Toll vei	17.86	2.14	20.00

Totalt (NOK):

130.36

MVA 12%:

15.64

Totalt inkludert MVA (NOK):

146.00

Hver eneste transaksjon mellom kunde og løyvehaver genererer en egen MVA spesifisert bilag som ligger i løyvehavers profil.

Løyvehavers økonomiske oversikt i Bolt Portalen



Balance statement

Generated 14 March, 2024

Org.nr: [REDACTED]

MVA nr: [REDACTED]

Periode: 1 January (Monday), 2024 - 31 January (Wednesday), 2024

Transactions	Sum
Oppstartsaldo	814622.60
In app earnings	3649129.00
Fleet compensations	58170.00
Kompensasjoner	333.00
Tips	19875.00
Avbestillingsgebyr	25866.00
Ukentlig utbetaling	-3846276.72
In app commission	-700383.00
Refundering	-9244.28
Sluttsaldo	202533.40

Alle løyvehavere har full oversikt over sin inntjening gjennom Bolt Portalen som trengs for å kunne levere nødvendig dokumentasjon til regnskapsførere.

Løyvehaver her:

- Brutto innkjørt: 3,755,793 NOK
- Timer arbeidet: 5,690 timer
- Brutto innkjørt p. time: 660,06 NOK

Netto inntekter

Includes 'Cash payments to drivers' (not reflected in transactions balance).

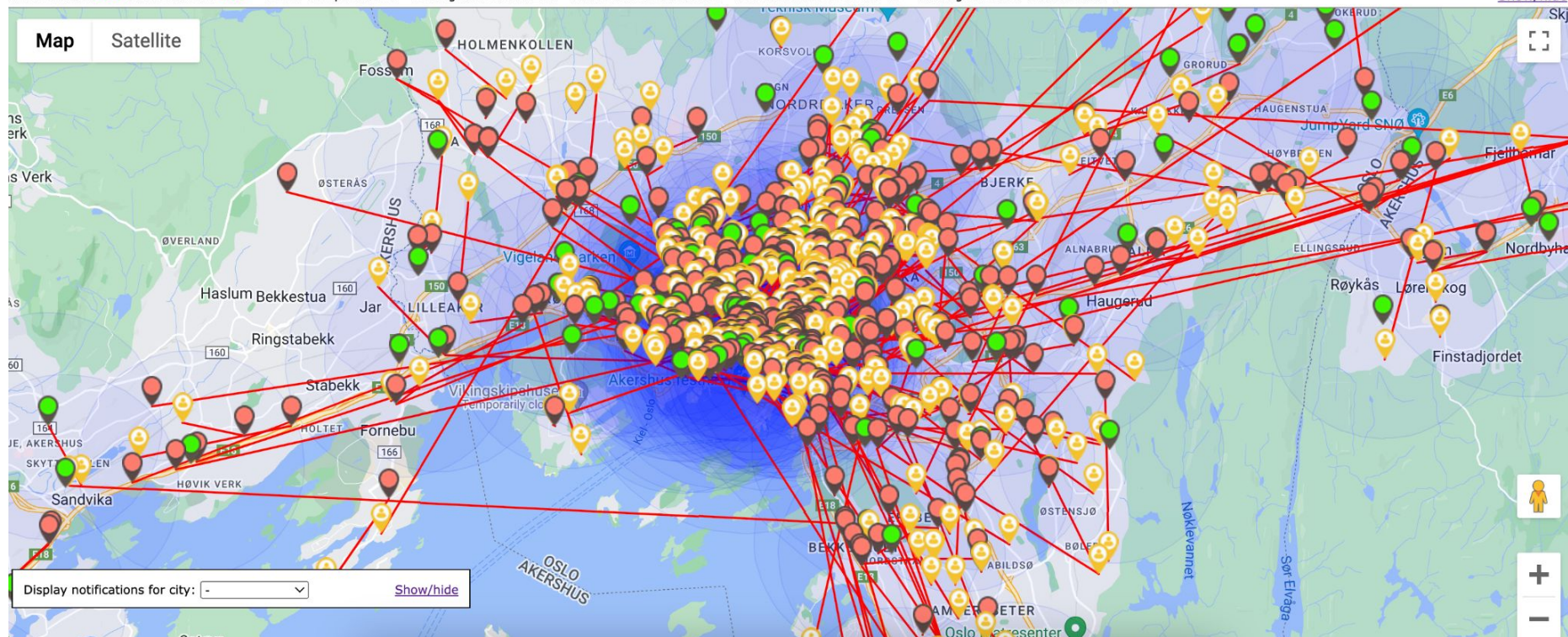
Cash payments to drivers	0.00
Inntjeninger	3753373.00
Utgifter	-709627.28
Netto inntekter	3043745.72

Bolt Live Map (Pågående turer)

City: Category:

Active orders: **505** Online drivers: **610** Driver accepted: **162** Driving with client: **291** Arrived to destination: **6** Driver arrived to client: **40** Waiting for driver confirmation: **6**

[Show/hide](#)



Oppsummering

1. Taksameter hindrer løyvehavere å bli tilknyttet flere sentraler samtidig
 - Dette er i strid med selve Prop. 39L
 - Norge kan ikke fjerne retten til å bli tilknyttet flere sentraler uten å bryte EØS avtalen
2. Plattform-apper oppfyller tredjeparts rapporteringsplikt **bedre** og **sikrere**
3. Taksameter leverandører har ingen saklig grunn til å utestenge en aktør fra noe som er lovpålagt, dersom integrasjon blir påbudt