

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

1. juni 2009

Høring – Forslag til krav til taksametre

Vi viser til Nærings- og handelsdepartementets høringsbrev av 3. mars 2009 og høringsnotat av samme dato utarbeidet av Justervesenet om forslag til måletekniske krav til taksametre.

I utredningen foreslås at kravene til taksametre skal gjelde både ved salg og under bruk, og at det skal være en årlig, periodisk kontroll med disse.

Norsk Øko-Forum (NØF) har ikke fått tilsendt utredningen som høringsinstans. Vi tillater oss likevel å oversende våre synspunkter. Vi gjør også oppmerksom på at vår høringsuttalelse er samordnet med uttalelsen fra Skatt øst.

Generelt

Vi er svært positive til at det innføres krav til taksametre, og viser til de omfattende problemene som er avdekket i drosjenæringen i de siste årene. Skattemyndighetene har gjentatte ganger gjennomført kontroller og avdekket betydelige skatteunndragelser i næringen. Problemene gjelder ikke bare skatteunndragelser og regnskapsjuks, men også omfattende trygde- og stønadsvindel, unndragelser av drosjerefusjoner og smugling av valuta. I tillegg til svindel overfor stat og kommune medfører jukset også konkurransevridning overfor de som ønsker å drive seriøs drosjevirkosomhet. Publikum utsettes også for uriktig belastning av turer ved at taksameteret ikke viser riktig betaling eller at det skjer kortbedragerier.

På bakgrunn av dette støtter vi i all hovedsak forslagene fra Justervesenet til krav til taksametre. Vi har imidlertid enkelte merknader til forslagene, se nedenfor.

Merknader til de konkrete forslagene

Pkt 3.4.3 Nasjonale tillegg og presiseringer – om setesensorer

Etter vår oppfatning bør det i forskriften innføres krav til setesensorer. Setesensorer vil kunne registrere både *om* det har vært passasjerer i bilen samt *antall* passasjerer i bilen. Dette vil kunne ha betydning for beregning av riktig pris overfor kundene og overfor kontrollmyndighetene. Med et slikt krav unngår man at det kjøres betalte turer uten at taksameteret settes i gang. I tillegg vil dette ha et sikkerhetsmessig aspekt overfor passasjeren, ved at bruk av setesensor faktisk registreres at det har vært passasjer i bilen.

Vi mener også at det er viktig at krav til setesensor omfattes av regelverk som forvaltes av Justervesenet, da den tekniske kompetansen for kontroll av taksameter med tilleggsinnretninger vil være best hos Justervesenet.

Etter vår oppfatning bør det derfor stilles krav om setesensorer i dette regelverket med bakgrunn i at det vil medvirke til mer korrekt måling både ovenfor passasjer og ulike offentlige myndigheter, samt bidra til økt sikkerhet for passasjerene.

Pkt 3.4.3 Nasjonale tillegg og presiseringer – om identifisering av sjåfør

Under kontrollene i Oslo er det konstatert utstrakt svart avlønning av ansatte drosjesjåførere. I tillegg er det konstatert at mange av de samme sjåførene har mottatt ulike trygdeytelser samtidig som de har vært i arbeid som drosjesjåfør og mottatt svart avlønning.

Mange av sjåførene har imidlertid anført at det ikke er dem som har kjørt, men at deres ID-kort har ligget i bilen og at det er andre sjåførere som har brukt deres kort.

Vi mener derfor at det bør stilles krav om at taksameteret ikke lar seg starte uten at sjåføren først har tastet sin personlige PIN-kode tilknyttet hans personlige ID-kort.

Dette vil etter vår oppfatning sikre at det er rett sjåfør som får innrapportert lønnen fra det aktuelle skift. I tillegg vil et slikt krav medføre økt sikkerhet for passasjerene i og med at et slikt tiltak vil bidra til at sjåføren har riktig identitet.

§ 11 Beskyttelse mot manipulering (plombering)

I det foreliggende forslaget stilles det krav om plombering av strømtilførsel inklusiv sikringen og at frakobling av denne ikke vil være mulig uten at dette etterlater lett synlige spor. Etter vår oppfatning bør det vurderes om bestemmelsen bør presiseres slik at kravet til plombering også gjelder taksameterets *egen* strømforsyning fra eget batteri. Under kontrollene i Oslo har det vært flere tilfeller av at disse batteriene bevisst er tatt ut, samtidig med at den øvrige strømforsyningen til taksameteret også er brutt. Dette har da ført til at alle data i taksameteret går tapt, herunder akkumulerte omsetningstall og kjørelengder.

§ 16 Summeringsinnretninger og summerte verdier

Bestemmelsen stiller krav om lagring og akkumulering av enkelte totaltall, eksempelvis samlet avstand tilbakelagt av kjøretøyet og samlet pengebeløp innkrevd som oppdragspris. Etter vår oppfatning bør det nærmere reguleres/presiseres krav til lagring/uttak av data i de tilfeller taksameteret tas ut av et kjøretøy og settes inn i et annet, for eksempel ved kjøp av ny bil. Tilsvarende bør gjelde i de tilfeller den aktuelle bilen skal kjøres under et annet løyvenummer, enten hos samme eller hos en annen drosjeeier.

§ 17 Krav til levering av data

Slik vi forstår denne bestemmelsen stiller den ikke noe krav om at sjåfør-ID skal kunne sendes elektronisk fra taksameteret. Etter vår oppfatning er dette en meget sentral opplysning som må rapporteres elektronisk, da dette gir informasjon om hvilken sjåfør som har kjørt den aktuelle tur og skift, samt gir opplysninger om hvilken omsetning sjåføren har generert. Hvilken omsetning den enkelte sjåfør har generert er også en meget sentral størrelse, da denne er direkte utslagsgivende for sjåførens lønnsberegning.

Bestemmelsen stiller også krav om at dataene som er beskrevet i § 16 og § 17 skal kunne overføres elektronisk. I forhold til at skatteetaten ønsker at sentralene får innberetningsplikt av bl.a. omsetning og sjåførlønn til skattemyndighetene, mener vi bestemmelsen bør presiseres slik at overføringen skal skje automatisk og fortløpende, for eksempel etter hvert skift.

Med hilsen
for Norsk Øko-Forum

Jan-Egil Kristiansen
leder faglig utvalg