

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

2. oktober 2020

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

Vi viser til brev av 10. juli 2020 hvor Samferdselsdepartementet (SD) i samråd med Finansdepartementet (FIN) og etter innspill fra Nærings- og fiskeridepartementet sender høring om endringer i forskriftene:

- forskrift 1. oktober 2009 nr. 1226 om krav til taksametre
- forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy
- forskrift 1. desember 2004 nr. 1558 om bokføring
- forskrift 23. november 2016 nr. 1360 til skatteforvaltningsloven
- forskrift 14. november 2012 nr. 1066 om prisopplysninger for varer og tjenester

Forslaget til endringer tar sikte på å legge til rette for at drosjenæringen kan ta i bruk andre teknologiske løsninger enn taksameter og innføre såkalte teknologinøytrale krav. Det vises også til høringen av 12. juni 2020 med høringsfrist 21. august, med forslag til endringer i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven som en del av det samlede rammeverket som legger til rette for taksameter. Disse lovreglene er foreslått iverksatt fra 1. januar 2021, mens den nye drosjereguleringen i yrkestransportloven trer i kraft 1. november 2021. Det er ikke foreslått noe konkret tidspunkt for når forskriftsendringene kan tre i kraft, men at eventuelle endringer skal skje så fort som mulig etter at drosjereguleringen har trådt i kraft.

Høringsnotatet beskriver to ulike alternativ for rammeverk på området, hvor begge alternativene skal være teknologinøytrale.

Alternativ 1 åpner for at taksameter kan erstattes av en heldigital løsning. I praksis innebærer dette at det vil bli mulig å erstatte taksameteret med en løsning hvor all informasjon og GNSS-signaler blir ivaretatt av kontrollutrustningen. Dette kan for eksempel være en mobil applikasjon.

Alternativ 2 legger, på samme måte som alternativ 1, til rette for å ta i bruk digitale løsninger, for eksempel en mobil applikasjon. I tillegg er det for denne løsningen stilt krav om at loggføringen av drosjeturer skal skje via en enhet som er fysisk fastmontert i kjøretøyet, for eksempel en kjørebok. Kontrollutrustningen vil kommunisere med den fastmonterte enheten.

Generelle synspunkter på forslagene

I vårt høringsvar av 17. desember 2018 om endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsreguleringen og i høringen om lovendringene tidligere i sommer i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven som en del av det samlede rammeverket som legger til rette for taksameter, ga vi uttrykk for vår sterke bekymring for konsekvensene av de foreslåtte endringene om å liberalisere drosjenæringen med økt risiko for omfattende skattesvik(t) og svart virksomhet i næringen.

Samtidig registrerte vi med tilfredshet at departementene foreslår å videreføre kravene til taksameter eller til tilsvarende kontrollutrustning og at all drosjekjøring fortsatt skal innrapporteres til skattemyndighetene uavhengig av om de er tilknyttet drosjesentral eller ikke, samt at det fortsatt skal føres tilsyn med taksametre og annen kontrollutrustning av uavhengig tilsynsmyndighet. Vi tok imidlertid et forbehold om innholdet av de konkrete forslagene til endring av de aktuelle forskriftene om taksameter og kontrollutrustning.

Vi har i denne høringen, i tillegg til konkrete merknader til forslagene, også noen prinsipielle synspunkter på iverksettelsen av forskriftene og lovendringene.

Merknader til alternativ 1 og 2

Endringen i yrkestransportloven innebærer at det stilles krav til at alle drosjeturer skal registrere geografisk posisjon med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS), og at slike data skal lagres i 60 dager.

GNSS-funksjonaliteten kan hentes fra den mobile enheten kontrollutrustningen benyttes på, eventuelt kan kontrollutrustningen utvikles slik at GNSS-signalet som registreres og lagres blir hentet fra en GNSS-enhet fastmontert i kjøretøyet.

Alternativ 1 innebærer krav til en kontrollutrustning, men ikke at det fastsettes nærmere krav til loggføringsfunksjonen. I alternativ 2 stilles det nærmere krav om at funksjonen for registrering og loggføring av posisjonsdata skal være fysisk fastmontert i kjøretøyet som brukes til drosjevirkosomhet.

Dagens løsning er taksameter fastmontert i drosjen. Manipulering er vanskeliggjort gjennom krav til sikring av instrument og data (plombering), og forsøk på manipulering kan avdekkes ved tilsyn. Det vises i den sammenheng til høringsnotatet punkt 2.3.2 der erfaringer med drosjenæringen er nærmere beskrevet, og hvor det fremgår at erfaringer fra den såkalte delingsøkonomien i Norge og andre land viser at etterlevelsen har vært svært lav. Tallene i høringsnotatet fra kontrollene skattemyndighetene har gjennomført av sjåførere i en applikasjonsbasert formidlingstjeneste i Norge er imidlertid ikke oppdatert. Disse tallene er betydelig høyere etter at de aller fleste sakene nå er ferdigstilt med skattevedtak. Antall sjåførere anmeldt til politiet er 22 og ikke 16. Ved endring i regelverket er det viktig at nye alternative løsninger basert på ny teknologi også må være underlagt krav som ivaretar hensynene bak kravene til dagens taksameter.

Det er foreslått at kontrollutrustningen skal ha en kobling til relevante register som skal verifisere hvilken løyvehaver, sjåfør og hvilket kjøretøy som benyttes til drosjeturen. Vi kan imidlertid ikke se hvordan en kobling til relevante registre skal kunne sikre verifisering av

hvilket kjøretøy som er benyttet. Eventuell bruk av annet kjøretøy kan i disse tilfellene kun avdekkes ved kontroll under kjøringen.

Det vil under alternativ 1 være lettere å slå av posisjonering, da posisjoneringen kun vil registreres når kontrollutrustningen er i bruk. Ved mistanke om svart omsetning vil det bli vanskeligere for skattemyndighetene å kunne etterprøve hvor langt bilen er kjørt i drosjevirkksomhet, og derav etterprøve om omsetningen er korrekt registrert.

Ved dette alternativet vil det etter vår vurdering være enkelt å ta med kontrollutrustningen over i en bil som ikke er registrert som drosjebil, uten at kunden merker det. Dette innebærer at det er enklere for de som bevisst ønsker å unndra omsetning å kjøre med andre biler i tillegg til drosjebilen, uten å registrere all omsetning. Kunden vil kunne se kontrollutrustningen, som skal være synlig, og tro at dette er en drosje. Etter vår vurdering er det derfor viktig å sikre at det ikke er lett å flytte enheten mellom ulike kjøretøy.

For skattemyndighetene vil det være vanskeligere å holde oversikt over hvilke biler som rent faktisk er brukt i drosjevirkksomheten ved alternativ 1. Dette vil medføre at det blir vanskeligere å kontrollere reelle næringskostnader i forhold til omsetningen for den enkelte bil, og at det vil være lettere å kunne manipulere både kjøreinntekter og kostnader. Det vil også være vanskeligere å kunne beregne hva som er riktig omsetning når det blir usikkerhet om i hvilke biler kontrollutrustningen er brukt.

Hensikten med en GNSS-funksjon fysisk tilknyttet kjøretøyet er å gi en høyere sikkerhet for korrekte data, samt at en GNSS-funksjon vil registrere all kjøring, uavhengig av om kontrollutrustningen er i bruk. Dette vil være en ekstra kontrollmulighet for skattemyndighetene med hensyn til korrekt skatteoppgjør.

En GNSS-funksjon *fastmontert i kjøretøyet*, som registrerer all kjøring med kjøretøyet, vil være den klart beste løsningen. Dette alternativet gir mer kontroll på at omsetning er generert i den bilen kontrollutrustningen er fastmontert.

Vi forstår pkt. 6.1.8 på side 40 slik at kontrollenheten ikke skal måle faktisk tilbakelagt distanse i antall kilometer. Enheten bør klart måle hvor lang bilen faktisk har gått både med og uten passasjerer, og i og utenfor næring. I pkt 6.5.5 på side 56 fremgår begrunnelsen for at totalt kjørte km må registreres og oppgis. Slik vi leser det, må det innebære at det er alternativet med en enhet fastmontert i bilen som er den beste løsningen. I annet.avsnitt på side 56 vises det til at kjørte kilometer er kjørte kilometer med taksameteret påslått. Dette er vel ikke riktig, da dette er hvor langt bilen har gått totalt (både næring og privat).

I pkt. 6.3 på side 52 om bokføringsforskriften § 8-2-3 annet ledd nr. 6 om at skiftlappen skal inneholde opplysninger om totale og besatte kilometer fremgår det at totale kjørte kilometer ikke vil bli registrert i kontrollutrustningen i alternativ 1. Vi kan imidlertid ikke se at dette har kommet med i utkastet til forskrifter på side 18 i forskriftsvedlegget. Det samme gjelder forslaget til endring i nytt femte ledd i § 8-2-3 om at dersom alternativ 1 velges skal totale kjørte kilometer ikke registreres på skiftlappene fra kontrollutrustningen, som heller ikke er med i forskriftsutkastet.

Velges det bruk av taksameter vil det fortsatt være krav om at skiftlappen skal inneholde opplysninger om totale og besatte kilometer.

I skatteforvaltningsforskriften § 7-5-21 annet ledd om hva som skal innrapporteres fra tredjeparter er det tilsvarende foreslått at antall kjørte kilometer ikke gjelder for driftsansvarlige for kontrollutrustninger.

At det skal være unntak for antall kjørte kilometer ved bruk av kontrollutrustning, er vi helt uenig i. Antall kjørte kilometer er et svært sentralt nøkkeltall ved kontroll av drosjer, enten det er et heltids- eller deltidsløyve. Det vil gi viktige opplysninger om omfanget av både næringskjøring og privatkjøring, hvor begge disse kontrollområdene er svært sentrale for skattemyndighetene. Antall kjørte kilometer skal også rapporteres i skjema RF-1223. Det er svært uheldig at det åpnes for å velge løsninger som gir dårligere kontrollmuligheter for myndighetene. Det vil klart kunne stimulere til å velge kontrollutrustning etter alternativ 1 framfor taksameter som gir bedre kontrollmuligheter for bl.a. skattemyndighetene. Vi er helt overbevist om at useriøse aktører raskt vil benytte seg av denne muligheten og velge kontrollutrustning som gjør det lettere å unndra seg kontroll. Det er for oss helt uakseptabelt og uforståelig at det skal kunne åpnes for en slik valgmulighet.

Den nye drosjeordningen åpner for å kjøre drosje på deltid, dvs. at mange flere enn i dag også vil kunne bruke bilen privat. Alternativ 2 vil i den sammenheng gi en lavere risiko for at all inntekt ikke blir oppgitt, og samtidig gjøre det enklere for skattemyndighetene å kunne kontrollere omfanget av den private bruken av drosjebilen. For å kunne kontrollere forholdet mellom næringskjøring og privatkjøring er det helt nødvendig å registrere all kjøring, både i næring og privat. Totalt antall kjørte kilometer må derfor registreres i taksameteret og i kontrollutrustningen og være tilgjengelig for skattemyndighetene.

Det fremgår av pkt 6.5.3 at dersom en løyvehaver er tilknyttet flere kontrollutrustninger skal opplysninger gis av den enkelte rapporteringspliktige. En løyvehaver kan kjøre for flere ulike formidlere eller ha forskjellige kontrollutrustninger selv om han ikke er tilknyttet formidler eller sentral. Det underbygger etter vår oppfatning at total kjøre lengde for bilen må registreres.

Det er videre foreslått en kundeapplikasjon som skal kunne brukes til bestilling av drosjetur, samt eventuelt betaling. Kunden skal her få tilbud som viser hvilken bil, sjåfør og løyve som utfører turen. NØF er enig i at dette vil medføre større pålitelighet knyttet til bruk av kontrollutrustningen, men det må også være mulig å bestille drosjetur uten bruk av kundeapplikasjonen for såkalte spotturer fra holdeplass eller praieturer. I disse tilfellene vil ikke kunden ha opplysninger om kjøreturen utover det som fremkommer i drosjen. Kontrollutrustningen må kunne brukes uavhengig av om drosjetjenesten er forhåndsbestilt eller ikke. Dette kan muligens gjøres ved en kobling mellom kundeapplikasjon og kontrollutrustningen.

Det kan heller ikke legges opp til at det bare er kunden som skal kunne kontrollere at kjøreseddel stemmer med sjåfør og bil. Når kunden først har satt seg inn i en bil, skal det mye til at kunden går ut igjen om kjøreseddel ikke ligger der eller ikke ser ut til å samsvare med sjåfør og bil. Dette hensynet taler også for alternativ 2.

I høringsnotatet pkt 5.2 på side 26 fremgår det at *"koblinger til relevante registre skal muliggjøre verifisering av hvilken løyvehaver, sjåfør og hvilket kjøretøy som benyttes til drosjeturen. Om mulig bør verifiseringen skje online."* I pkt 5.2 på side 27 under sjåførapplikasjonen står det at *"sjåfør logger inn på sjåførapplikasjonen med kontrollerbar ID, for eksempel gjennom bankID, biometrisk godkjenning e.l.), angivelse av løyvenummer, kjøreseddel og bilens registreringsnummer."*

Det er viktig at det foreligger en sikker kobling mellom den mobile applikasjonen og det kjøretøyet og løyvenummeret som benyttes. Det er videre viktig at denne i størst mulig grad er automatisk for eksempel ved avlesning av en QR-kode eller lignende fastmontert i bilen, for å unngå at det bevisst eller ubevisst legges inn feil data om bil og løyve. Et alternativ kan kanskje her være at kontrollutrustningen har tilsvarende funksjoner som en fartsskriver hvor for eksempel sjåføren har et personlig "sjåførkort" som han benytter til å logge seg på.

Slik vi ser det, er det svært viktig at det er en sikker kobling mellom kjøretøyet som benyttes og hvilken sjåfør som kjører, og hvilke skattemessige data som er generert (lønn, omsetning, kjørelengde mv.) samt at disse dataene blir lagret. Utfra beskrivelsen i siste avsnitt på side 32 er det NØFs klare oppfatning at skatte- og kontrollmessige hensyn tilsier at alternativ 2 er det beste.

Det må være 100 prosent sporbarhet mellom hvilken bil som er kjørt av hvilken sjåfør og hvilket løyvenummer. Dersom det er noe som skal legges inn manuelt, er det stor risiko for at et eller flere av parameterne legges inn feil. Det må også være tilrettelagt for at en sjåfør kan kjøre flere biler ved at bilens registreringsnummer skal fremgå av kontrollutrustningen.

Lagring av transaksjonsdata

I pkt 6.1.12 på side 44 og i utkastet til forskrift om krav til taksametre og kontrollutrustninger § 47 tredje ledd er det foreslått at transaksjonsdata som nevnt i bokføringsforskriften §§ 8-2-3 og 8-2-4 skal lagres i EØS-området og være tilgjengelig hos driftsansvarlig og løyvehaver på standardisert format, og dermed ikke trenger å være lagret i Norge eller Skandinavia.

Transaksjonsdata som nevnt i bokføringsforskriften § 8-2-3 (skiftlapper) og i § 8-2.4 (kassaavstemming) er oppbevaringspliktig regnskapsmateriale som er regulert i bokføringsloven, jf. bokføringsloven § 13 annet ledd, hvor det fremgår at det skal oppbevares i Norge i fem år etter regnskapsårets utløp. Det er åpnet adgang til elektronisk oppbevaring av regnskapsmateriale i andre EØS-stater i bokføringsforskriften § 7-4, men det gjelder kun for de nordiske landene, jf. Forskrift 03.06.2010 nr. 759 om oppbevaring av elektronisk regnskapsmateriale i andre EØS-land.

Oppbevaring som foreslått i forskrift om krav til taksametre og kontrollutrustninger § 47 tredje ledd er derfor ulovlig iht. bokføringsbestemmelsene.

Det er svært gode grunner for at oppbevaring av regnskapsmateriale skal være i Norge og helt unntaksvis er akseptert i andre nordiske land, for elektronisk oppbevaring av regnskapsmateriale på nærmere angitte vilkår.

Vi vil sterkt advare mot å tillate oppbevaring av slike transaksjonsdata for drosjer elektronisk i alle EØS-land med de problemer det kan medføre med hensyn til de enkelte landenes jurisdiksjon i forbindelse med kontroll og etterforskning av økonomisk kriminalitet.

Ved oppbevaring av spesifikasjoner og dokumentasjon i Norge, vil materialet være *umiddelbart* tilgjengelig for kontrollformål for både politi og kontrollmyndigheter, noe som kan være helt avgjørende for å kunne sikre bevis i straffe- eller forvaltningssak. Dersom oppbevaringen finner sted i utlandet, kan dette bli vanskeliggjort, men dersom det foreligger lovkrav om at regnskapsmaterialet skal være tilgjengelig i Norge enten på papir eller elektronisk via telelinje, vil dette avhjelpe situasjonen for myndighetene i den utstrekning den bokføringspliktige er villig til å bistå. I motsatt fall – dersom den bokføringspliktige ikke kan eller vil bistå – kan tilgang til materialet bli svært vanskelig.

Politiet kan benytte straffeprosesslovens bestemmelser for innhenting av regnskap og dokumentasjon i Norge. Dersom materialet befinner seg utenfor norsk jurisdiksjon – enten på papir eller på utenlandsk server – må norske myndigheter innhente tillatelse fra utenlandsk myndighet for å innhente informasjonen. Dette kan blant annet skje ved at det sendes rettsanmodning via norsk domstol til vedkommende utenlandske myndighet. Responstid og gjennomføring vil variere avhengig av hvilke land som er involvert. Det finnes en rekke eksempler på at anmodninger er avslått etter flere års saksbehandlingstid.

Tilsvarende problematisk kan det være for kontrollmyndighetene, hvor blant annet skattemyndighetene er avhengig av skatte- og bistandsavtaler med vedkommende land. Erfaringsmessig tar slike bistandsanmodninger lang tid og det er også usikkerhet knyttet til hvilke opplysninger det er adgang til å innhente fra det enkelte land.

Vi frykter også at det kan reises tvil om norske *kontrollmyndigheters* eller politiets adgang til å kunne innhente regnskapsopplysninger som ligger på utenlandske servere. Nylig avgjorde Høyesterett (HR-2019-610-A) et spørsmål om *politiet* fra dataterminaler i et norsk selskaps kontorlokaler i Norge kan laste ned elektronisk materiale selskapet har lagret i utlandet, etter at Økokrim i medhold av straffeprosessloven hadde begjært ransaking hos selskapet.

Det er i den siste tiden flere eksempler på at norske foretak som har fått dispensasjon til å oppbevare regnskapsmateriale elektronisk i et EØS-land har nektet å gi kontrollopplysninger til skattemyndighetene begrunnet med vedkommende lands personvernlovgivning, selv om det er en klar forutsetning for dispensasjonen at slike opplysninger skal gis til norske skattemyndigheter når de ber om det. Det kan også nevnes at en applikasjonsbasert formidlingstjeneste som drev formidling av drosjevirkksomhet i Norge fra et EØS-land ikke ønsket å utlevere opplysninger til skattemyndighetene begrunnet i personvernreglene.

Uklarhet og tvist om myndighetenes adgang til selv å kunne innhente regnskapsopplysninger vil være svært uheldig og vil kunne ødelegge for kontrollmyndighetenes, konkursboene eller politiets muligheter til å kunne avdekke og oppklare økonomisk kriminalitet.

Det følger av bokføringsloven § 14 at bokføringspliktige skal gi offentlige kontrollmyndigheter nødvendig bistand til innsyn i regnskapssystemet og regnskapsmaterialet og stille til disposisjon utstyr og programvare for dette. Bistand til offentlig kontrollmyndighet skal være

vederlagsfri. Bestemmelsen gjelder tilsvarende for tredjeparter, dersom bokføring og oppbevaring av regnskapsmateriale er overlatt til disse, for eksempel til autorisert regnskapsfører eller til foretak som leverer lagringstjenester i "skyen" av regnskapsmateriale. Slike lagringstjenester er i sterk vekst og leveres fra både norske og utenlandske foretak, og lagring kan skje på servere hvor som helst i verden. Tilsvarende plikter må også gjelde for driftsansvarlige for kontrollutrustninger som oppbevarer transaksjonsdata for løyvehavere.

Både skattemyndighetene og bostyrere erfarer i økende grad at tilgangen til regnskapsmateriale vanskeliggjøres ved digital oppbevaring hos tjenesteleverandører, for eksempel når den bokføringspliktige har fått sperret adgangen til sine data som følge av manglende betaling for lagringstjenester eller når den bokføringspliktige har gått konkurs. Det samme kan være tilfelle ved avvikling av virksomheten hvor oppbevaringen av regnskapsmaterialet er overlatt til en ekstern leverandør av skylagringstjenester.

Dersom tjenesteleverandøren befinner seg i Norge, vil skattemyndighetene og andre offentlige kontrollmyndigheter kunne kreve vederlagsfri tilgang til de lagrede opplysningene fra denne med hjemmel i bokføringsloven § 14 annet ledd. Bistandsplikten for tjenesteleverandørene etter bokføringsloven § 14 til å utlevere oppbevaringspliktig regnskapsmateriale til kontrollmyndighetene er straffesanksjonert, jf. straffeloven §§ 392-394, men det kan være tvilsomt om en utenlandsk tjenesteleverandør kan straffes i Norge for brudd på bistandsplikten etter bokføringsloven § 14. I så fall vil det kunne være sanksjons- og risikofritt for en utenlandsk dataleverandør å ikke utlevere oppbevaringspliktig regnskapsmateriale til norske myndigheter. Utenlandske (og useriøse) aktører kan dermed få en urimelig konkurransefordel i forhold til norske leverandører.

Etter vår oppfatning kan konsekvensene av å tillate elektronisk oppbevaring av regnskapsmateriale utenfor Norge (eller Norden) være svært ødeleggende for myndighetenes muligheter til å bekjempe økonomisk kriminalitet. Vi mener derfor at det ikke skal tillates å oppbevare transaksjonsdata som nevnt i bokføringsforskriften §§ 8-2.3 og § 8-2-4 i EØS-området.

Overtredelsesgebyr mv.

Det fremgår av forskrift om krav til taksameter § 56 at løyvehaver kan ilegges overtredelsesgebyr ved overtredelse av bestemmelsene i forskriften del 2. Det er vi enig i. Det er viktige bestemmelser om krav til taksameter og kontrollutrustning i forskriften og myndighetene må derfor ha adekvate virkemidler for å kunne håndheve reglene i forskriften, og dermed kunne sørge for at reglene etterleves i praksis. Da er det nødvendig med gode og tilstrekkelige sanksjoner.

I pkt 6.1.21 fremgår det at det ikke vil være mulig å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på kravene til kontrollutrustning, begrunnet slik vi forstår det med at det må utredes nærmere. Vi finner en slik begrunnelse besynderlig, og en så viktig sak burde vært utredet før det i det hele tatt fremmes forslag om nye regler for kontrollutrustning. Det er etter vår oppfatning meget uheldig at det ikke kan sanksjoneres økonomisk overfor dem som velger kontrollutrustning framfor dem som velger taksameter når det etter vår oppfatning også gir bedre kontrollgrunnlag for myndighetene. Dette vil kunne medvirke til at mange av de nye

aktørene vil bruke kontrollutrustning istedenfor taksametre når det er mindre risiko å bryte reglene om kontrollutrustning enn ved bruk av taksameter.

Det er viktig at man har effektive sanksjoner når eventuelle brudd avdekkes.

I pkt 6.1.20 fremgår det at ileggelse av bot og tilbakekalling av løyve kun kan foretas etter strafferettslig dom, og i tredje avsnitt at løyvemyndighetene har tilbakekalt løyvet som en administrativ sanksjon for et brudd på forutsetningene for å drive løyvepliktig persontransport. Dette vil jo innebære få sanksjonsmuligheter når det oppdages uregelmessigheter, i tillegg til at løyvehaver, som det beskrives i høringen, fortsatt kan drive inntil det foreligger en dom. NØF har tidligere foreslått i høringen til drosjereguleringen i desember 2018 at det innføres regler om deling av informasjon mellom skattemyndighetene og samferdselsmyndighetene. Dette forslaget aktualiseres ytterligere nå. Vi foreslo følgende:

Vi foreslår at det også innføres andre kompenserende tiltak for å redusere risikoen for skatte- og avgiftsunndragelser og annen økonomisk kriminalitet eller andre ulovligheter. Her viser vi til en tidligere høringssak fra Samferdselsdepartementet 9. februar 2012, i kjølvannet av drosjesvindelsakene i Oslo, hvor det bl.a. ble foreslått endringer i taushetsplikten og opplysningsplikten fra skattemyndighetene til løyvemyndighetene. En oppmykning av skattemyndighetenes taushetspliktsregler og opplysningsplikt om useriøse virksomheter i transportbransjen, vil kunne være et godt virkemiddel for å kunne luke ut useriøse aktører fra bransjen.

Vi etterlyser derfor en oppfølging av denne høringssaken, og viser til NØFs høringssvar av 8. mai 2012. Etater som arbeider med kontroll av virksomheter innen gods- og persontransport bør kunne utveksle opplysninger av betydning for utøvelsen den enkelte etats forvaltningsområde, jf. for eksempel reglene om opplysningsplikt og taushetsplikt i serveringsbransjen for virksomheter med alkoholbevilling.

Krav om skatteattest for å få transportløyve kan også være et adekvat virkemiddel for å luke ut useriøse aktører fra transportbransjen.

Etter det vi forstår kan overtredelsesgebyr kun benyttes mot løyvehaver og ikke mot leverandør av kontrollutrustningen eller taksameter. I lov19.06.2015 nr. 58 om krav til kassasystemer (kassasystemlova) § 8 kan det ilegges overtredelsesgebyr for leverandør av kassasystemer.

Vi foreslår at det innføres tilsvarende sanksjonsmulighet også for leverandører av taksameter og kontrollutrustning. Taksameter og kontrollutrustning er "kassasystemet" for drosjer, og de samme hensyn taler for at leverandører av slike systemer skal kunne sanksjoneres administrativt på tilsvarende måte som for leverandører av kassasystemer i andre bransjer. Vi viser til det vi har sagt ovenfor om betydningen av gode og adekvate sanksjonsmidler og i denne sammenheng for å ansvarliggjøre leverandørene med merkbare konsekvenser dersom de markedsfører taksameter og kontrollutrustninger som ikke tilfredsstiller kravene i forskriftene.

Taksameterkostnaden

I pkt. 7.2 på side 61 estimeres det at besparelsen ved å muliggjøre alternativer til taksameter er ca. 320 millioner kroner. I dette ligger leie av taksameter samt tilsynskostnader på ca. 35 000 kroner per år. Det fremgår på side 59 at ved bruk av applikasjoner/kontrollutrustning har man erfart betaling som en prosent av hver tur, opp mot 30 prosent av turprisen. Vi stiller da spørsmål om dette egentlig innebærer noen besparelse, når det ved omsetning som overstiger ca. 116 000 kroner betaler man mer for kontrollutrustning enn for leie av taksameter inklusive tilsynskostnader. Vi er også spørrende til det kostnadsanslaget for taksameter som benyttes. Ifølge drosjebransjen overdrives kostnadsanslagene ved taksameter. Totalkostnaden for innkjøp, montering og drift av alt utstyr i en taxi, anslås til å være ca. 15-20 000 kroner per år fordelt over fem år. Det er snarere grunn til å tro at provisjonen til applikasjonsbaserte formidlingstjenester på opptil 30 prosent av turprisen langt vil overstige kostnadene ved å være tilsluttet sentral eller ved bruk av taksameter.

Vi kan derfor ikke se at bruk av taksameter og alternativ 2 kan være det store etableringshinderet for å drive drosjenæring i Norge, og ikke minst når bruk av taksameter vil innebære vesentlig større sikkerhet for registrering av viktig og nødvendig kontrollinformasjon til skattemyndighetene, politiet og andre tilsynsmyndigheter.

Innrapportering fra tredjepart

NØF vil understreke viktigheten av at det legges til rette for en uavhengig tredjeparts rapportering til Skatteetaten. Dette har vært et viktig bidrag til å øke etterlevelsen i drosjenæringen etter at sentralene ble pålagt slik innrapportering i 2014 fom. innteksåret 2013. At skattemyndighetene ved innrapportering fra formidler av drosjetjenester og driftsansvarlige for kontrollutrustning automatisk får tilgang til innkjørte beløp kontant og kreditt og antall kjørte kilometer (besatt og ubesatt) for alle drosjeløyer, gjør det enkelt for skattemyndighetene å kunne avsløre om omsetningen ikke er oppgitt i løyvehavers skattemeldinger.

Håndhevelse og iverksettelse av reglene

Om disse siste lov- og forskriftsendringene vil være nok til å demme opp for konsekvensene av liberaliseringen med den forventede økningen av antall løyver, er vi sterkt tvilende til. Vi viser til våre betenkeligheter og merknader til høringen om lovendringene tidligere i sommer, og til våre merknader ovenfor om kravene til taksameter og ikke minst til forslagene vedrørende kontrollutrustning, samt til at det åpnes for lagring av taksameterdata i andre EØS-land. Det er også mangler ved reglene om overtredelsesgebyr, som dels forskjellsbehandler brukere av kontrollutrustning og taksameterbrukere, og det er heller ikke foreslått sanksjonsregler for leverandører av kontrollutrustning og taksametre.

Gode regler er vel og bra, men hvis håndhevelsen av reglene blir mer krevende pga et økt antall aktører som mangler kompetanse og erfaring med bransjens drift og økonomi og med de knappe ressursene hos kontrollmyndighetene bl.a. i skatteetaten og i politiet, er vi fortsatt meget bekymret. Covid-19-pandemien har også gjort det betydelig mer krevende å foreta utekontroller/stedlige kontroller for bl.a. skatteetaten og andre tilsynsmyndigheter.

Dette kommer i tillegg til vår bekymring om den knappe tiden som er frem til den nye drosjereguleringen trer i kraft fra 1. november, utsatt fra opprinnelig 1. juli. De foreslåtte lovendringene fra i sommer er fortsatt ikke vedtatt, og som var foreslått innført med virkning fra 1.1.2021. Når høringsfristen for forskriftene i denne høringen er 2. oktober og det kun er 28 dager til 1. november, er det for å si det mildt svært knapp tid til å kunne implementere de nye reglene. Paradoksalt er det også at de nye lovendringene skal tre i kraft *to måneder etter* at den nye drosjereguleringen skal tre i kraft, mens det fortsatt ikke er klart når forskriftene skal tre i kraft. Det erkjennes også i høringsnotatet at utredningen er noe mangelfull bl.a. om hjemmelsgrunnlaget for å kunne ilegge overtredelsesgebyr for brukere av kontrollutrustning.

Etter vårt syn bør derfor iverksettelsen av drosjereguleringen utsettes til reglene er bedre utredet og til at bransjen har fått tid til å implementere de nye reglene, samt at kontrollmyndighetene (særlig skatteetaten og Justervesenet) har fått tid til å sette seg inn i de nye reglene og til å planlegge og finne rom til å gjennomføre effektive kontrolltiltak. Et viktig tilleggsmoment er at det er å håpe at smittesituasjonen er under bedre kontroll når vi kommer ut i 2021. Etter NØFs vurdering bør iverksettelsen på bakgrunn av dette utsettes minst til 1.1.2022.

Med hilsen
for Norsk Øko-Forum
Jan-Egil Kristiansen
leder faglig utvalg