



Oslo kommune
Næringsetaten
Postboks 745 Sentrum
0106 OSLO

Høring – Forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune

Vi viser til høringsbrev av 30. oktober 2009 med vedlagte høringsnotat om forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune.

Generelt

Vi er svært tilfreds med at Oslo kommune skjerper kravene til drosjenæringen i Oslo, og viser til de omfattende problemene som er avdekket i drosjenæringen i Oslo de siste årene. Skatteetaten i Oslo har gjentatte ganger siden tidlig på 1990-tallet gjennomført kontroller og det er avdekket omfattende skatteunndragelser, regnskapsjuks, trygde- og stønadsvindel, unndragelser av drosjerefusjoner og smugling av valuta. I tillegg til svindel overfor stat og kommune medfører svindelen også konkurransevridning overfor de som ønsker å drive seriøs drosjevirkksomhet. Kontrollmyndigheter og politiet har nedlagt betydelige ressurser for å rydde opp i næringen. Etter vår oppfatning er det derfor helt nødvendig å innskjerpe regelverket for drosjenæringen for å kunne forebygge svindel og gjøre kontrollmulighetene større.

Vi er i all hovedsak enig i forslagene til ny drosjeforskrift, men har imidlertid enkelte merknader til forslagene, se nedenfor.

Merknader til de enkelte forslagene

§ 12 Drosjesentralens plikter med hensyn til å føre journal, holde register, lagre taksameterdata mv.

Av bestemmelsen nr. 6 fremkommer at sentralen skal holde ajourført register over skiftdata innhentet etter hvert skift. Etter vår oppfatning er det viktig at sentralenes systemer er oppbygd slik at overføring av skiftdata fra taksameter til sentral automatisk blir overført til sentralen når skiftet er avsluttet, kun ved at sjåføren trekker sitt ID- kort for å avslutte skiftet.

Vi foreslår således at § 12 nr. 6, tillegges følgende: ”...og som automatisk overføres sentral etter avslutning av hvert enkelt skift...”



§ 13 Drosjesentralens plikter overfor løyvehaver og sjåfør

Vi er svært fornøyd med at det innføres ID-kort med krav til personlig brukerkode mot sentral, og at det gis en relativt kort frist for å få innført dette på eksisterende ID-kort, jf. § 44.

§ 15 Drosjesentralens rapporteringsplikt til løyvemyndigheten og politiet

Det fremkommer av annet ledd drosjesentralene hvert år skal rapportere ulike omsetningstall til løyvemyndighetene. For å sikre entydig rapportering bør det klart fremgå at rapporteringen skal skje eksklusive merverdiavgift.

§ 17 Sanksjoner

Etter vår oppfatning bør det vurderes hvorvidt det også bør være adgang til også å kunne ilegge sanksjoner uten så alvorlige konsekvenser som tilbakekall av godkjenningen til å drive drosjesentral. Dette vil kunne gi løyvemyndigheten større spillerom i sanksjonsbruken. Når den eneste sanksjonen er inndragning av godkjenningen til å drive sentral, risikerer man at det må foreligge svært alvorlige brudd før sanksjonen iverksettes. Eksempelvis kan man i tillegg innføre muligheter til å kunne ilegge dagsbøter inntil sentralen har oppfylt de aktuelle kravene.

§ 19 Driveplikt

Bestemmelsen inneholder bl.a. krav om at løyvehaver kan ha halvtidsstilling inntil 19 timer i uken. Etter det vi kan se fremkommer det ikke hvordan løyvemyndighetene kan kontrollere dette kravet, eller om løyvehaver har en selvstendig rapporteringsplikt. I forslaget til forskrift fremkommer kun at løyvehaver har en selvstendig rapporteringsplikt til løyvemyndighetene dersom han blir helt eller delvis ufør, jf. §§ 19 og 23.

§ 20 Løyvehavers plikter overfor drosjesentralen

Av bestemmelsen siste ledd fremkommer at løyvehaver plikter å overføre skiftdata til drosjesentralen etter hvert skift, herunder påse at ansatt drosjesjåfør overfører skiftdata etter sine skift. Dersom bestemmelsen i § 12 endres til at overføring av skiftdata skal skje automatisk kan siste ledd i § 20 vurderes endret til for eksempel ”plikter å påse og legge til rette for at skiftdata automatisk blir overført sentral ved avslutningen av hvert enkelt skift”.

§ 23 Løyvehavers rapporteringsplikt til løyvemyndigheten, politi og andre offentlige myndigheter

Etter bestemmelsen første ledd skal det føres en fortegnelse over hvem som til enhver tid fører drosjen. Erfaringene fra de kontroller som er gjennomført er at slike vaktlister ikke føres eller at de ikke oppbevares. Dette kan skyldes at eierne ikke kjenner til bestemmelsen, eller at de anser kravet oppfylt i og med at det fremkommer av sentralens systemer hvem som til enhver tid er pålogget taksameteret. Etter vår oppfatning bør det derfor vurderes om det skal presiseres i bestemmelsen at oversikten skal føres av løyvehaver og at oversikten skal oppbevares.

§ 28 Krav til drosjens taksameter

Drosjekontrollene i Oslo har avdekket bruk av håndholdte betalingsterminaler uten at de har vært koblet til taksameteret. Etter vår oppfatning er det stor risiko for at det kan avtales fastpris med kunden og at turen kjøres uten at taksameteret startes, og at betaling skjer via håndholdt betalingsterminal til en konto som holdes utenfor regnskapet. Bestemmelsen bør derfor inneholde



en bestemmelse om at betalingsterminaler som ikke er tilkoblet taksameteret ikke er tillatt å bruke i Oslo-drosjene.

Kap. 5 – drosjesjåfør og kjøreoppdrag

Vi er enig i at det stilles konkrete krav til obligatorisk opplæring av sjåførene, samt at det i forskriften klart kommer frem hvilket ansvar den enkelte sjåfør har til bruk og oppbevaring av sitt ID-kort.

I § 31 siste ledd fremkommer det at for drosjesjåfør som selv er løyvehaver, gjelder ikke kravet om sjåførkurs. Etter vår oppfatning bør det også foretas opplæring av de eksisterende eierne i de nye reglene, og da særlig når det gjelder bruk og oppbevaring av eget og sjåførenes ID-kort og bestemmelsene om nedlastning av skiftdata. Det er etter vår oppfatning viktig at den enkelte eier er bevisst på at det er han som er ansvarlig for å kontrollere at de sjåfører han ansetter har gyldig førerkort, kjøreseddel og ID-kort. Eier bør også i ettertid kunne dokumentere at han har kontrollert dette, for eksempel via kopier av de aktuelle dokumenter som oppbevares som en del av drosjeeierens lønns- og regnskapsmateriale, jf. også § 21 fjerde ledd. Et eventuelt krav om at eier skal kunne dokumentere at han har kontrollert at hans sjåfører har de nødvendige godkjenninger og papirer kan inntas i denne bestemmelsen.

Slik vi forstår bestemmelsen gjelder den opplæring for å få ID-kort første gang. Etter vår oppfatning bør sentralene også forpliktes til at de før fornyet ID-kort utstedes, kontrollerer at den enkelte sjåfør har gjennomgått opplæring av eventuelle regelendringer som har skjedd siden utstedelse av forrige ID-kort.

Med hilsen

Jan-Egil Kristiansen
avdelingsdirektør
Avdeling for Skattekrim
Skatt øst

Svein Ove Driveklepp
spesialrevisor