

Samferdselsdepartementet

Vår dato: 20.08.2020

Akersgata 59
0180 Oslo

Deres dato: 12.06.2020
Deres referanse: 19/1089

Kopi: Finansdepartementet

Høring – endring i yrkestransportloven og skatteforvaltningsloven – oppfølging i endringer i yrkestransportloven og rammeverk for alternativ til taksameter

NHO Transport organiserer noen av landets største drosjesentraler og alle busselskaper. Vi takker for muligheten til å komme med innspill til høringen.

Vi bemerker innledningsvis at vårt overordnede mål i prosessen med nytt regelverk i drosjebransjen er å sikre like konkurransevilkår, unngå svart kjøring og tilby trygge transporttjenester.

Høringens tidsramme og innretning

NHO Transport har sammen med berørte medlemsbedrifter jobbet mye med arbeidet rundt alternativer for taksameter. Foreningen vurderer aktuelle høring til å ha en for kort frist, som også burde vært innlemmet med høringen av 10. juli 2020. Behovet for endringer i lov og forskrift henger tett sammen, og de to aktuelle høringene kunne med fordel bli sendt ut samlet med lik høringsfrist. Vi anser ulempen med noe senere iverksettelse av nytt regelverk som mindre enn fordelene av å kunne se hele saken samlet.

Kombinert med å legge høringen til fellesferien mener foreningen dette gir krevende rammer for gode innspill, samt videre behandling i Stortinget. Konkret mener vi derfor høringsfristen bør samordnes med den andre høringen av 10. juli 2020, med frist 2. oktober 2020.

Forslag til endringer i yrkestransportloven

NHO Transport har ingen innvendinger mot at Justervesenet videreføres sin rolle som tilsynsmyndighet. Foreningen venter en sterk vekst av løyvehavere etter ikrafttredelse av drosjereformen, samt introduksjon av andre tekniske løsninger i markedet som vil gå under definisjonen kontrollutrustninger. Vi ser det derfor som avgjørende at tilsynsmyndigheten får bevilget tilstrekkelig ressurser og tilføres kompetanse som kan avdekke lovbrudd i spesielt de første årene etter ikrafttredelse. Det forutsettes derfor at Justervesenet blir tilsynsorgan for både dagens taksameter og eventuelle nye kontrollutrustninger, da det vil oppstå ulike konkurransevilkår dersom det velges ulike tilsynsorgan for kontrollutrustning og taksameter.

NHO Transport registrerer videre at det fra myndighetenes side skjer en positiv utvikling i forhold til risikobaserte tilsyn. Det bør således vurderes om gebyret til tilsynsmyndigheten bør påfalle kun de som faktisk kontrolleres. En slik ordning vil også gi insentiv til etterlevelse av regelverket. Gebyrets størrelse bør være likt for kontrollutrustning og taksameter.

Forslag til endringer i skatteforvaltningsloven

NHO Transport stiller seg bak behovet for en uavhengig tredjepartsrapportering til Skatteetaten. Foreningen påpeker likevel at dette i dag fungerer godt blant annet ettersom rapporteringsplikten påfaller drosjesentraler med norsk forretningsadresse, som kombinert med et myndighetsbestemt tak på løyver gir et oversiktlig marked.

Etter høringsnotatets beskrivelse vil rapporteringsplikten i fremtiden kunne påfalle utenlandske plattformsselskaper med tilknyttede løyvehavere. Da ansvarsbyrden synes klar vil det likevel også her bli et behov for å bevilge tilstrekkelig ressurser hos myndigheten for å følge opp eventuell manglende rapportering eller andre mislighold.

NHO Transport har lang erfaring med utfordringer tilknyttet oppfølging av utenlandske persontransportsselskaper som har begått lovbrudd i Norge. Erfaringene tilsier at det kan oppstå trenering av prosesser som følge av manglende informasjonsutveksling, språkbarrierer, eller uklare juridiske forhold i land Norge ikke har bilaterale avtaler med. Dette vil over tid skape økende ressursbehov hos myndighetene, samt grobunn for ulike konkurransevilkår. Dette vil i verste fall reversere den positive utviklingen i bransjen de siste årene.

Foreningen understreker derfor på det sterkeste at myndigheten må få avsatt tilstrekkelig ressurser til oppfølging av skattemessige forhold i en innledende fase etter ikrafttredelse. Samtidig må sanksjonsregimet virke avskrekkende (via gebyrer og i ytterste fall anmeldelser) ved manglende overholdelse av rapporteringsplikten hos tredjepart.

Drosjesentraler med løyver

Det kommer frem av høringsnotatets side 14 at den "driftsansvarlige" for kontrollutrustning vil rapportere tredjepartsopplysninger, så lenge de ikke innehar løyver. Det er relativt utbredt i dag at drosjesentraler med tilsluttede selvstendige løyvehavere også innehar løyver selv (både drosjeløyver og turvognløyver). Det nye regelverket åpner også mer opp for at dette vil kunne være aktuelt for transportsentraler i fremtiden. Slike drosje/transportssentraler innrapporterer tredjepartsopplysninger for tilknyttede løyvehavere i dag, hvorpå selskapene som helhet er underlagt bredere regnskapskontroll og revisorplikt.

NHO Transport mener det er uklart hvorvidt drosjesentraler som i dag innehar turvognløyver eller andre former for løyver, samt sentraler med tilsluttede løyvehavere med egne løyver vil falle inn eller utenfor rapporteringsplikten de i dag innehar, og ber departementet presisere dette. Konkret mener foreningen det bør vurderes en åpning for at sentraler med omsetning over et visst beløp kan gis anledning til å innrapportere data på egne løyver. Hvilket beløp dette burde være kommer vi gjerne tilbake til.

Tredjepartsrapportering for frittstående løyvehavere – som bruker taksameter

Taksametre som næringen benytter i dag er knyttet opp mot drosjesentralenes trafikkstyringssystemer, med bakgrunn i at det i dag er tilslutningsplikt. Ut fra denne knytningen innrapporterer sentralene data til Skatteetaten.

Når tilslutningsplikten opphører må man være oppmerksom på at et taksameter også kan benyttes som frittstående «kassaapparat» og det vil overfor markedet kunne fremstå som at kjøring på dette taksameteret er ryddig og innenfor regelverket.

Det må derfor etableres løsninger som fanger opp oppfølging og kontroll for denne type virksomhet. En løsning kan være at frittstående løyvehavere som bruker taksametre må knyttes direkte opp mot leverandør/producent av slikt utstyr, og at det settes krav til leverandør/producent om å innrapportere opplysninger.

NHO Transport kan ikke se at det er regulert tredjeparts rapportering for løyvehavere som bruker taksameter og ikke er tilsluttet en taxisentral eller formidlingsplattform.

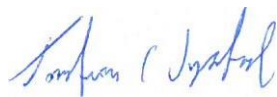
Dette unntaket gjelder i dag bopelsløyver bevisst, men vil fra 1. november i år også gjelde alle taxier i f.eks. Oslo som kun vil kjøre holdeplass/ praeturer eller skaffe sine egne kjøreoppdrag fra f.eks. faste kunder. Disse taxiene er i dag typisk tilknyttet taxisentraler som ikke har kontrakter på offentlig kjøring eller egne bestillingskanaler som gir noe turvolum.

Behov for overgangsperiode

Høringsforslaget legger opp til en ønskelig ikrafttredelse 1. januar 2021. Tidspunktet vil uansett ikke harmonisere med øvrige endringer i drosjereguleringen per 1. november 2020. Som det følger av vår anmodning om å sammenfalle aktuelle høringsfrist med den andre høringen som går på endringer i flere forskrifter, mener vi en ikrafttredelse bør settes til 1. juli 2021.

NHO Transport besvarer gjerne spørsmål eller stiller på møte med respektive departementer ved behov.

Med vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver