



# Innst. S. nr. 123

(2007-2008)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:24 (2007-2008)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen**

Til Stortinget

#### **SAMMENDRAG**

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber Regjeringen pålegge drosjesentralene å lagre alle skift- og kjøredata i 10 år og gjøre disse tilgjengelig for offentlige kontrollmyndigheter.
2. Stortinget ber Regjeringen innføre en plikt for løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
3. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre forsøk med flerbilseiere."

#### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Ragnhild Aarflot Kal-

land, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse av 5. desember 2007 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saka.

Komiteen viser til at forslagene og begrunnelsene for disse tar utgangspunkt i en situasjon hvor drosjenæringen i Oslo har vist omfattende problemer i forhold til å følge lov- og regelverk for utøvelse av virksomheten. Forslaget viser til både svindel og våpenomsetning i tillegg til skattejuks, med påfølgende konsekvenser for publikums tillit til en hel næring.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, registrerer at forslagsstillerne lanserer tre tiltak for gjennomføring, uavhengig av det arbeid som er igangsatt i et samarbeid mellom flere departementer, og at Samferdselsdepartementet har hatt saken til uttalelse. Departementet viser vedrørende lagrings- og rapporteringsplikt, til at sentralene ofte eies av løyvehaverne, og at dette kan reise habilitetskonflikter som tilsier at også mer eksterne tilsyn med sentralenes virksomhet etableres. Når det gjelder tilknytningsplikt til sentral, viser departementet til at det er løyvemyndigheten (fylkene og Oslo kommune) som i dag bestemmer dette, og ikke minst til at slik plikt til tilknytning allerede er bestemt for de fleste byer og tettsteder. Om igangsetting av forsøk med flerbilseiere viser departementet til at dette allerede er tillatt innenfor dagens regelverk og at flere løyvemyndigheter har praktisert dette uten at departementet har holdepunkter for at praksisen har gitt brukerne av taxitjenester et bedre tilbud.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet understreker hensiktsmessigheten i at de virkemidler som er aktuelle for å lette kontrolloppgavene til ulike myndighetsorganer i forhold til næringen både blir vurdert i sammenheng, og blir gjennomført som en samlet pakke.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Regjeringen på bakgrunn av problemene med skatteunndragelser i drosjenæringen har satt i gang et arbeid mellom flere departementer for å styrke og samordne innsatsen mot lovbrudd i løyvepliktig transportvirksomhet, herunder drosjenæringen. Det arbeides med tiltak for å øke oppdagelsesrisikoen og gjøre muligheten for rask respons bedre, for eksempel i form av tilbakekalling av løyve eller kjøreseddel.

Dette flertallet viser til at Regjeringen arbeider med å bedre informasjonsutvekslingen mellom ulike myndigheter slik at håndhevelsen av regelverket blir mer effektiv. Ved å pålegge skatte- og avgiftsmyndighetene opplysningsplikt overfor løyvemyndighetene dersom de får kjennskap til forhold som har betydning for å drive drosjevirkosomhet, vil løyvemyndigheten lettere kunne reagere med tilbakekalling av løyve. Konsekvensene for drosjeeierne av skatte- og avgiftsunndragelser vil også øke når de risikerer å få løyvet tilbakekalt.

Dette flertallet vil peke på at det er politiet som forvalter hvem som har rett til å kjøre drosje gjennom kjøreseddelordningen. Regjeringen arbeider med opprettelsen av et sentralt kjøreseddelregister. Dette vil kunne effektivisere politiets arbeid med inndraging og beslag av kjøreseddel.

Øvrige tiltak Regjeringen arbeider med er å bedre samordningen av kontrollarbeidet mot drosjevirkosomhet, bevisstgjøre gjeldende regelverk for tilbakekalling av løyve eller kjøreseddel, og innføre krav til taksameter.

Dette flertallet er bekymret for utviklingen i drosjenæringen i storbyområdene og er positiv til at det sette fokus på dette. Det er selsagt uakseptabelt at det begås underslag og at det unndras skatt.

Dette flertallet vil peke på at drosjenæringen er mangfoldig. De problemene man har i storbyene er svært annerledes enn de man har i distriktene. Det må derfor etter dette flertallets mening, utøves en lokal styring. Dette flertallet forventer derfor at byrådet i Oslo, og andre lokale løyvemyndigheter, fremover er seg sitt ansvar bevisst for å skape en god drosjenæring i sine områder. Drosjen må igjen bli en attraktiv arbeidsplass og et godt tilbud til befolkningen.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at etter forslag fra Trine Skei Grande vedtok Oslo bystyre å øke antall drosjeløyver i Oslo med 31 pst. Dette i en situasjon hvor hovedflyplassen flyttet fra Fornebu til Gardermoen og drosje ikke lengre var førstevalget for

reisende. Oslo har nå over dobbelt så mange løyver per tusen innbyggere som andre storbyer det er naturlig å sammenlikne med. Dette har ført til en situasjon med dårlig inntjening for eiere og ansatte. I tillegg har kvaliteten for kundene blitt redusert.

Dette flertallet mener at en situasjon der drosjesjåfører ikke kan ha en normal inntekt uten å jobbe store deler av døgnet, gjør det vanskelig å bygge en sunn næring. Dette flertallet mener at Oslo kommune som løyvemyndighet, har gjort for lite for å rydde opp i næringen i Oslo. Gjennom å være unnfalende overfor utviklingen har man bidratt til at kulturen har kunnet utvikle seg.

Dette flertallet vil peke på at Oslo Transportarbeiderforening i høring gjorde komiteen kjent at det har vært gjort et arbeid for å lage et felles drosjereglement for alle drosjesentralene i Oslo. Det ble fortalt i høringen at dette kunne vært brukt for å trekke inn løyver ved brudd og skape en ny og felles standard. Dette flertallet registrerer at dette arbeidet har stått stille siden august 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til klart uttrykt ønske og vilje fra drosjenæringen selv på opprydding overfor utøvere som ikke overholder lovbestemte krav, eller overholder regler og normer i den enkelte sentral. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at en samlet virkemiddelpakke mot de påpekte forhold virkelig kommer, og at denne minimum omfatter bestemmelser som setter sentralene og bransjen selv i stand til å rydde opp i forholdene. Disse medlemmer forutsetter at dette kan skje raskt.

Videre viser disse medlemmer til gjentatte påpekninger av behovet for en modernisering og total gjennomgang av de rammebetingelser drosjenæringen har. Næringen fremstår som underlagt gammel-dagse bestemmelser, lite tilpasset fri næringsutøvelse og fleksibel drift i tråd med lokal etterspørsel og lokale markedsbehov. Disse medlemmer peker på manglende modernisering som medvirkende til å vanskeliggjøre en effektiv og lovlig utøvelse av yrket, og til rekrutteringen.

Disse medlemmer viser til nærmere omtale i statsbudsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet, kap. 5.10 Regulering av drosjenæringa. Omtalen synliggjør med all tydelighet behovet for en modernisering av yrkestransportloven, og det opplyses at departementet kontinuerlig vil vurdere tiltak. Med henvisning til at ingen tiltak er iverksatt for å imøtekomme behovene og utfordringene bransjen selv har pekt på, fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen iverksette en total gjennomgang av rammebetingelsene i drosjenærin-

gen og legge frem for Stortinget på egnet måte tiltak som

- a) sikrer betryggende drift innenfor lovverket
- b) ivaretar den fleksibilitet og markedstilpasning en fri og moderne næringsutøvelse vil ha behov for
- c) sørger for en modernisert yrkestransportlov.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at det ble avholdt høring i saken 16. januar 2008. Dette medlem viser til at de fleste som møtte på høringen var svært positive til tiltakene som fremmes i forslaget og at flere av dem som møtte opp hadde gode råd for hvordan man skal håndtere utviklingen. Dette medlem er bekymret for utviklingen i taxinæringen i Oslo, der svindel, skattejuks og kriminalitet synes å ha blitt en del av hverdagen. Dette medlem innser at tiltakene som foreslås, alene ikke vil bekjempe svindel og kriminalitet innen drosjenæringen. Men etter dette medlems syn er det viktig at en nå politisk tar tak i problemene som drosjenæringen er rammet av slik at drosjenæringen får økt tillit hos befolkningen. Dette medlem mener det er svært uheldig at noen kriminelle ødelegger for det klare flertallet som driver på ærlig vis. Dette medlem viser til bakgrunnen for tiltakene som er foreslått i Dokument nr. 8:24 (2007-2008) for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen pålegge drosjesentralene å lagre alle skift- og kjøredata i 10 år og gjøre disse tilgjengelig for offentlige kontrollmyndigheter.
2. Stortinget ber Regjeringen innføre en plikt for løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
3. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre forsøk med flerbilseiere."

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen iverksette en total gjennomgang av rammebetingelsene i drosjenæringen og legge frem for Stortinget på egnet måte tiltak som

- a) sikrer betryggende drift innenfor lovverket
- b) ivaretar den fleksibilitet og markedstilpasning en fri og moderne næringsutøvelse vil ha behov for
- c) sørger for en modernisert yrkestransportlov.

### **Forslag fra Venstre:**

#### *Forslag 2*

1. Stortinget ber Regjeringen pålegge drosjesentralene å lagre alle skift- og kjøredata i 10 år og gjøre disse tilgjengelig for offentlige kontrollmyndigheter.
2. Stortinget ber Regjeringen innføre en plikt for løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
3. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre forsøk med flerbilseiere.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:24 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. februar 2008

**Per Sandberg**

leder og ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 5. desember 2007**

#### **Dokument nr. 8:24 (2007-2008) Representantforslag fra stortingsrepr. Borghild Tenden, Odd Einar Dørum og Trine Skei Grande om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen**

Jeg viser til oversendelse av ovennevnte Dokument nr. 8 forslag om tiltak for å bekjempe juks og svindel og organisert kriminalitet i drosjenæringen.

Det kreves i dag løyve etter yrkestransportloven for å kunne drive godstransport og persontransport mot vederlag på vei. Etter yrkestransportloven § 4 kan løyve tildeles den som har 1) god vandel, 2) tilfredsstillende økonomisk evne og 3) tiltrekkelig faglig kompetanse. Vandelskravet skal dokumenteres ved fremlegging av politiattest, som må fornyes senest innen 5 år etter at attest sist ble forevist løyvemyndigheten.

Drosjeløyveordningen er behovsprøvd, det vil si at løyvemyndigheten fastsetter hvor mange som får drive drosjevirkosomhet og fordeler ledige løyver blant kvalifiserte søkere.

Løyver kan kalles tilbake hvis forutsetningene for løyvetildelingen ikke lenger er til stede. Det samme gjelder ved brudd på yrkestransportlovens bestemmelser, eller på regelverk som gjelder utøving av næringsvirkosomhet generelt.

Ligningsmyndighetene i Oslo har avdekket at rundt 340 drosjeeiere i Oslo har unndratt i snitt over en million kroner i omsetning. 20 drosjeeiere er foreløpig anmeldt for brudd på regnskapslovgivningen, dette tallet antas å kunne øke til over 300. Nærmere 600 sjåfører har oppgitt over 100 millioner kroner for lite i lønnsinntekter. I tillegg har kontrollen avdekket urettmessig erverv av trygdeytelser. Omfanget av skatteunndragelser i denne saken har sammenheng med svikt i kontrollsystemet, ved at en regnskapsfører aktivt har medvirket til lovbrudd.

På bakgrunn av disse sakene er det satt i gang et arbeid mellom flere departementer for å styrke og samordne innsatsen mot lovbrudd i løyvepliktig transportnæring, med særlig fokus på drosjenæringen. Sentralt i dette arbeidet står økt kontroll med næringen. Det er i tillegg etablert kontakt med Oslo kommune, som er formell løyvemyndighet etter yrkestransportloven.

Generelt viser jeg til at formålet med å trekke inn flere departementer i arbeidet har vært å koordinere ressurser for å gi grunnlag for en samlet innsats mot drosjejuks på flere felt som ligger under ulike

offentlige ansvarsområder, framfor å utrede fragmentariske ordninger uten å kunne se dem i sammenheng.

Spørsmål om krav til og avgivelse av elektronisk informasjon fra taksametre inngår i ovennevnte arbeid som et mulig virkemiddel for å sikre skattemyndighetene inntektsdokumentasjon fra taxinæringen. Isolert sett er problemstillinger knyttet til inntektsdokumentasjon for skatteyttere en sak som hører under skatte- og avgiftsmyndighetene og ikke under Samferdselsdepartementet. Det vises til at yrkestransportloven er en næringsreguleringslov hvor formålet er å regulere adgangen til transportmarkedet. Jeg peker på at drosjesentraler er ulikt organisert, de fleste og største er eid og drevet av løyvehaverne, med eiernes interesse som mål. Dette kan gi grunnlag for habilitetskonflikter som tilsier at det i denne sammenheng også bør vurderes mer nøytrale ordninger for innhenting av elektronisk informasjon eller eksternt tilsyn av sentralenes virksomhet, som virker uavhengig av hvilken sentral man er knyttet til og som må kunne brukes også av løyvehavere som står utenfor sentral.

Det er fylkeskommunene/Oslo kommune som er løyvemyndighet for blant annet drosjeløyve. Som overordnet ansvarlig for drosjetjenestene bestemmer løyvemyndigheten i dag hvordan drosjetjenestene skal være organisert, herunder om det skal være plikt til å være tilsluttet sentral. Både det faktum at det ikke anses hensiktsmessig å etablere plikt til sentraltilknytning over hele landet og det forhold at de fleste sentraler er eid og styrt av de tilsluttede løyvehaverne, gjør det følgelig nødvendig at man også må vurdere alternativer for innhenting av informasjon fra den enkelte løyvehaver.

Iht. det offentlige løyveregisteret finnes det i Oslo i dag 36 personer som står registrert som innehaver av fra 3 løyver og opp til 20 løyver. Departementet har ikke adgang til taushetsbelagte opplysninger som ev. kan dokumentere om driften av disse løyvene skiller seg positivt ut i forhold til virksomheter bestående av ett løyve, eventuelt med reserveløyve i tillegg. Jeg viser til at gjeldende løyveordning innebærer at drosjeløyver er et begrenset gode som ikke alle kan få, og dagens struktur i næringen bestående av enbilseiere er resultatet av en bevisst fordelingspolitikk når det gjelder løyver. Hvis løyvemyndigheten innenfor rammene av behovsprøving aktivt skal bidra til å samle mange drosjeløyver på få hender i "drosjerederier" og selskaper, bryter dette med likhetsprinsippet som gjeldende ordning har søkt å ivareta.

Sett i forhold til fylkeskommunene/Oslo kommune lovpålagte overordnede ansvar for drosjetjenestene innenfor fylke/kommune, finner jeg ikke grunnlag for å gi sentrale *pålegg* om hvordan dette ansvaret skal utøves. Det vises i denne sammenheng at det bare er unntaksvis at løyver i byer og tettsteder ikke allerede er pålagt tilknytningsplikt til sentral. Jeg viser og til at det allerede under dagens regime har vært åpnet for at løyvemyndigheten har kunnet gi flere løyver til samme person, og at denne adgangen også har blitt brukt. Så langt har jeg ikke holdepunkter for at denne praksisen gir brukerne av drosjetjenester et bedre drosjetilbud, og som eventuelt skulle tilsi at løyvemyndigheten bør bruke denne adgangen

i større omfang enn det som alt gjøres. I den sammenheng er det også et tungtveiende argument mot at det innenfor rammene av dagens reguleringsordning bare er et begrenset antall drosjeløyver som skal fordeles.

Jeg viser for øvrig til det arbeidet som alt er igangsatt i samarbeid mellom flere departementer med sikte på tiltak som kan lette kontrollen av drosjenæringen. Jeg ser det som hensiktsmessig at de virkemidler som er aktuelle for å lette kontrolloppgavene til ulike myndighetsorgan i forhold til næringen blir vurdert i sammenheng, og gjennomføres som en samlet pakke.





