



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/883-2

25. april 2023

**Dokument 8:206 S (2022-2023) fra Geir Jørgensen og Mimir Kristjánsson om akutte tiltak mot sosial dumping i drosjenæringen**

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite har ved brev av 13. april 2023 oversendt Dokument 8:206 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Mimir Kristjánsson, der det bes om min vurdering om akutte tiltak mot sosial dumping i drosjenæringen.

I dokumentet fremmes fire forslag. Til forslag nr. 3 og 4 er svarene utformet i samarbeid med hhv. finansministeren og helse- og omsorgsministeren. Jeg vil besvare forslag 1 og 2 samlet.

*Forslag 1*

*«Stortinget ber regjeringen innføre en midlertidig stans i utstedelse av flere drosjeløyver.»*

*Forslag 2*

*«Stortinget ber regjeringen innføre en midlertidig tilknytningsplikt til drosjesentraler for løyvehavere.»*

Regjeringen har allerede tatt grep for å styrke kvaliteten og seriositeten i drosjenæringen. Fra 1. januar i år ble det innført flere krav til næringen. Blant annet ble det innført krav om garanti fra bank eller forsikringsselskap for løyvehaver og krav om at alle drosjer skal ha taklykt. Videre ble det innført krav om at løyvehaver må bruke kjøretøy som er registrert som drosje i Kjøretøyregisteret i sin løyvepliktige virksomhet og krav om at løyvehaver, før oppstart av drosjevirkosomhet, skal dokumentere for løyvemyndigheten at kjøretøy som benyttes som drosje er registrert som drosje i kjøretøyregisteret og at taksameter som tilfredsstillere kravene i forskrift 1. oktober 2009 nr.1226 om krav til taksametre er installert i kjøretøyet.

Departementet har i tillegg fremmet et forslag for Stortinget om å innføre krav om fagkompetanse for løyvehavere. Forslaget er planlagt å tre i kraft så tidlig som mulig etter at forslaget er behandlet i Stortinget. Første gangs behandling i Stortinget er foreløpig satt til 2. mai 2023.

Det følger av yrkestransportloven at løyve kan tildeles den som oppfyller de objektive løyvekravene, slik som krav til etablering, god vandel og tilfredsstillende økonomisk evne. Departementet har ikke hjemmel for å stoppe tildeling av løyver til søkere som oppfyller disse kravene. I dag (pr. 21.04.23) er det totalt 18186 løyver i Norge. I januar, februar og mars 2023 ble det utstedt hhv. 357, 197 og 121 løyver i Norge. Det er en betydelig nedgang i antall utstedelser sammenlignet med oktober, november og desember 2022 der det pr måned ble utstedt i overkant av 300 tillatelser pr. måned, og det er all grunn til å tro at dette har direkte sammenheng med at det er innført nye krav til næringen som nevnt ovenfor.

Når det gjelder sentraltilknytningsplikt, er det i dag heller ikke hjemmel i regelverket for å kreve dette.

Jeg ser at det er utfordringer knyttet til dagens regelverk. Dette er også bakgrunnen for at regjeringen har oppnevnt et eget drosjeutvalg, som skal komme med forslag til en hensiktsmessig regulering av drosjenæringen. Utvalget vil i første omgang konsentrere seg om å utrede innføring av antallsregulering, driveplikt og sentraltilknytningsplikt. Utvalget skal levere en NOU om disse temaene før sommeren. Etter at denne NOUen er levert, vil utvalget fortsette arbeidet med de øvrige deler av mandatet, herunder arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere, og kontroll med næringen. Planen er at utvalget leverer del II av NOUen på et senere tidspunkt.

Jeg forventer at utredningene fra utvalget vil gi et godt grunnlag for å vurdere forholdene i næringen. Utredningen vil bli sendt på høring.

Som nevnt over er det i dag ikke lovhjemmel for å gjennomføre forslag 1 og 2. I lys av arbeidet som er ventet om kort tid, vil det ikke være hensiktsmessig å sette i gang et nytt lovarbeid for lage hjemmel slik forslagstillerne etterspør, sett hen til ressursbruk og at et slik lovarbeid uansett vil ta tid.

### *Forslag 3*

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle aktører i drosjemarkedet, også såkalte plattformsselskaper, rapporterer inn komplette tall til Skatteetaten.»*

Alle formidlere av drosjetjenester skal rapportere til skattemyndighetene etter skatteforvaltningsloven. Formidlere skal rapportere opplysninger fra skiftklappen for løyvehavere som er tilknyttet virksomheten. Det skal blant annet gis opplysninger om omsetning og kjørte og besatte kilometer.

Regelverket skiller ikke mellom drosjesentraler og andre typer formidlere. Andre formidlere enn drosjesentraler har likevel ikke den samme tilgangen til taksameteret som det drosjesentralene har. De er derfor avhengige av medvirkning fra løyveholderen for å oppfylle opplysningsplikten.

Skattemyndighetene har mottatt opplysninger for inntektsårene 2021 og 2022 også fra andre formidlere enn drosjesentraler. Opplysninger om hvilke formidlere som har rapportert til skattemyndighetene og omfanget av rapporteringen, er taushetsbelagt etter skatteforvaltningsloven. Skatteetaten kan derfor ikke svare på spørsmål om enkeltselskaper har rapportert til etaten.

Norge har signert en multilateral avtale om å gjennomføre OECDs internasjonale standard for automatisk utveksling av opplysninger for inntekter opptjent gjennom digitale plattformer. Standarden er kjent som «the Model Rules for Reporting by Platform Operators with respect to Sellers in the Sharing and Gig Economy». Etter denne standarden skal blant annet plattformer som formidler ulike typer tjenester, herunder drosjetjenester, rapportere opplysninger om tjenesteyteren til sitt hjemland. Landene skal så utveksle opplysninger seg imellom. Finansdepartementet har startet arbeidet med å gjennomføre standarden i norsk rett.

#### *Forslag 4*

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at de statlige helseforetakene stiller krav ved utlysning av anbud som sikrer sjåførene en garantert minstelønn per time for tiden de bruker på pasientkjøring.»*

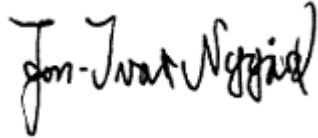
De regionale helseforetakene og deres helseforetak opererer i kontraktmarkedet for tilretteleggelse av sine pasientreiser, og der må de følge anskaffelsesregelverket ved utlysning av anbud. Dette skal sikre kvalitet i tilbudet til pasientene når det gjelder reise til og fra behandling. I de fleste anskaffelsene vurderes de aktuelle tilbyderne i to trinn. I første trinn må alle tilbydere oppfylle en rekke obligatoriske kvalitetskrav for å bli kvalifisert til å delta i konkurransen. Disse kravene skal sikre at alle som deltar kan levere en tjeneste med god gjennomføringsevne og kvalitet for brukerne. Det stilles videre krav til responstid, kapasitet, miljø og utslipp, og dessuten krav om å kunne gi bistand til pasienter med særlige behov.

Ettersom kvaliteten på tjenesten allerede er godt sikret gjennom de obligatoriske kravene i første trinn, konkurrerer tilbyderne hovedsakelig på pris når konkurransen gjennomføres i andre trinn.

Sykehusinnkjøp HF er et felleseid foretak for de regionale helseforetakene. De er gitt i oppdrag av disse å forvalte malverk og veiledninger helseforetakene skal benytte ved utlysning av anbud om pasientreiser. Dette skal sikre nasjonale standarder for anbudsprosessene slik at man følger anskaffelsesregelverket på best mulig måte. Disse nasjonale standardene med tilhørende malverk er under kontinuerlig utvikling for forbedringer, og for å følge opp nye regler gitt av nasjonale myndigheter.

Drosjeutvalget skal i henhold til sitt mandat vurdere modeller for bedre samordning av tilbud i enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet, som skoleskyss og pasienttransport.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style with some loops and flourishes.

Jon-Ivar Nygård