



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

25/2269-

23. april 2025

Svar på Dok 8:149 S (2024-2025) om tiltak for en mer seriøs drosjenæring

Jeg viser til brev av 31. mars 2025 om Dokument 8:149 S (2024-2025) om tiltak for en mer seriøs drosjenæring. I dokumentet fremmer forslagsstillerne fire forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om Samferdselsdepartementets vurdering av. Svar på spørsmål 4 er utarbeidet etter innspill fra Helse- og omsorgsdepartementet.

Som forslagsstillerne viser til har det regjeringsoppnevnte Drosjeutvalget levert to delutredninger om drosjenæringen. Den første delutredningen, NOU 2023: 22 På vei mot en bedre regulert drosjenæring, ble fulgt opp gjennom regjeringens forslag til lovendringer i Prop. 39 L (2023-2024) om endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje). Forslaget er vedtatt av Stortinget i lovvedtak 46 (2023-2024), og lovendringene, herunder krav om at alle drosjeløyvehavere skal være tilknyttet drosjesentral, er trådt i kraft.

I Drosjeutvalgets andre delutredning, NOU 2024: 15 En bedre regulert drosjenæring, har utvalget vurdert regulering knyttet til de fire forslagene forslagsstillerne ber om Samferdselsdepartementets vurdering av.

Når det gjelder forslag 1 har utvalget foreslått at drosjeløyvehavere ikke kan være tilknyttet mer enn én drosjesentral.

Når det gjelder forslag 2 har flertallet i utvalget foreslått at fylkeskommunen fortsatt kun skal kunne gjøre enerett gjeldende i enkeltturmarkedet. Et mindretall i utvalget foreslår at fylkeskommunen også skal kunne gjøre enerett gjeldende i kontraktmarkedet.

Når det gjelder forslag 3 har flertallet ikke foreslått å gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt. Et mindretall i utvalget vil gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt.

Et mindretall i utvalget har foreslått å endre pasientreiseforskriften i tråd med forslag 4, slik at der helseforetakene ikke har inngått kontrakt om pasienttransport, skal helseforetakene tilby en ordning der pasienten kan ta drosje uten å betale mer enn egenandelen for transporten. Dette forslaget kan forstås på to forskjellige måter, og med to aktuelle utfall med tanke på eventuelle behov for endringer i lovverk og praksis. På den ene siden vil en utvidet rettighet for pasienten til å rekvirere en reise selv, og i etterkant etter søknad få refundert reiseutgiftene hos Pasientreiser HF, kreve en endring i pasientrettighetene og dermed lovverket.

En annen problemstilling er av mer anskaffelsesrettslig karakter. Dersom man tenker seg at forslaget medfører en løsning der pasientene skal kunne rekvirere reise selv (uavhengig av pasientrettighetsspørsmålet), og at transportør uten avtale skal kunne fakturere direkte til helseforetak for denne reisen utover eventuell egenandel – så vil dette kunne betraktes som en direkteanskaffelse fra helseforetakets side. Dette vil kunne være problematisk å håndtere med tanke på anskaffelsesregelverket, og da særlig med tanke på de terskelverdiene som er fastsatt. En slik ordning vil raskt akkumulere utbetalinger til transportselskapet som går utover fastsatte terskelverdier, og dermed bli en ulovlig direkteanskaffelse.

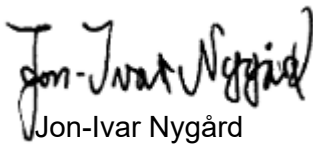
Vi vil for øvrig vise til at Drosjeutvalget også har vurdert behovet for å pålegge offentlige myndigheter å legge til rette for at brukere i større grad selv kan bestille drosjetransporter og få utgifter til dette refundert. Dette kan tenkes gjort ved at offentlige myndigheter pålegges å lage særlige refusjonsordninger i tilfeller hvor det offentlige ikke har lyktes med å inngå avtaler om kjøp av drosjetjenester. Mindretallet i utvalget foreslår å endre pasientreiseforskriften, slik at der helseforetakene ikke har inngått kontrakt om pasienttransport – så skal helseforetakene tilby en ordning der pasienten kan ta drosje uten å betale mer enn egenandelen for transporten. Her blir det som nevnt over snakk om en refusjonsordning for pasienten, hvor man får utbetalt sine utlegg i etterkant. Dette er en ordning som kan medføre store økonomiske utlegg for enkeltpasienter.

Flertallet i utvalget mener at det kan oppstå negative og uforutsette konsekvenser av at det offentlige pålegges å tilby slike refusjonsordninger. Det kan for eksempel gjelde mulige innvirkninger på gjennomføring av konkurranser om offentlige kontrakter. En plikt for det offentlige til å tilby refusjonsordninger kan gjøre det mindre attraktivt å inngi tilbud i konkurranser. Dette fordi tilbyderne vil vite at dersom en kontrakt ikke blir tildelt, vil de kunne kjøre turer til de gjeldende maksimalprisene uten krav til tjenesten med hensyn til kvalitet, tid og andre føringer. I tillegg kommer økte kostnader for helseforetakene til pasienttransport. Gitt de mulige negative og uforutsette konsekvensene, går utvalgets flertall ikke inn for å pålegge det offentlige å tilby refusjonsordninger til sårbare grupper i de distriktene hvor det offentlige ikke kjøper inn drosjetjenester.

Helseforetakene har i stor grad valgt å inngå avtaler med transportører over hele landet for å sikre best mulig pris, tilgjengelighet og pasientsikkerhet for pasientreisene. Avtalene med transportleverandørene gir også mulighet for bedre planlegging og utnyttelse av kjøretøyene, herunder tilrettelegge for samkjøring av pasienter som har behov for drosje. I avtalene stilles det krav til gjennomføringen av pasienttransporten, for å sikre at forsvarlighetskravet i spesialisthelsetjenesteloven § 2-2 blir oppfylt. En del pasienter har behov for særlig tilrettelegging på reisen på grunn av medisinske behov, for eksempel rullestolbil eller behov for å bli fulgt av sjåføren helt til døra, og dette kan oppfylles gjennom at det stilles krav til transporten i avtalene.

Regjeringen har gjort en grundig vurdering av forslagene i Drosjeutvalgets andre delutredning. Vurderingene er basert på regjeringens mål om at vi vil ha en drosjenæring med ordnede forhold, trygghet for sjåfør og passasjer og med et godt tilbud til drosjekunder i hele landet. Regjeringen vil fremme en proposisjon, slik at Stortinget, hvis ønskelig kan behandle forslagene før sommeren.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2636-

Dato
7. mai 2025

Svar på Dokument 8:221 S (2024-2025) om tiltak for en tryggere drosjenæring

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 10. april 2025 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:221 S (2024-2025) fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Sigbjørn Gjelsvik og Geir Adelsten Iversen.

Representantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for utstedelse av kjøreseddel til Statens vegvesen og innføre et nasjonalt register for kjøreseddel som gjør det mulig for drosjesentraler, turformidlere og myndigheter å fortløpende kontrollere at sjåfører har nødvendige tillatelser til å kjøre drosje.
2. Stortinget ber regjeringen lage en nasjonal standard for kjøreseddel som sikrer at drosjekunden lett kan identifisere gyldigheten av sjåførens kjøreseddel, uavhengig av hvor i landet turen kjøres.
3. Stortinget ber regjeringen igangsette et arbeid med ytterligere tiltak som kan sikre drosjekunder og drosjesjåfører mot uønskede hendelser og sikre bedre oversikt og økt seriositet, herunder utrede hvordan et system med egne kjennemerker/skiltplater for drosjer best kan innføres.

Vurdering av forslagene

Jeg viser til mitt svar på spørsmål nr. 1812 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Fagerås om etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister som et mulig tiltak for en tryggere drosjenæring.

Kjøreseddelordningen skal fungere som et effektivt virkemiddel for å sikre trygg og profesjonell persontransport. Dette er særlig viktig for drosjetjenester, fordi situasjonen ofte kan oppleves som sårbar av kundene. Jeg deler representantenes synspunkt om at det er nødvendig å iverksette tiltak for å legge til rette for en tryggere drosjenæring. Etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister kan være et mulig tiltak som kan bidra til et bedre regulert og tryggere marked.

Et nasjonalt kjøreseddelregister kan gi kontrollmyndighetene bedre verktøy for å identifisere og tilbakekalle kjøresedler fra sjåfører som ikke lenger oppfyller de fastsatte kravene, og dermed tilrettelegge for et marked der kun kvalifiserte sjåfører opererer. Det vil også forhindre at sjåfører kan omgå regelverket ved å søke om ny kjøreseddel i et annet politidistrikt. Passasjerer som benytter seg av løyvepliktig transport, herunder drosje, må være trygge på at sjåføren oppfyller lovbestemte krav som er nødvendig for å utføre slik transport.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet, har Statens vegvesen og Politidirektoratet gjennomført en utredning og kommet med en anbefaling for etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister. Arbeidet med saken har tatt noe lenger tid enn først antatt ettersom departementene har anmodet om nærmere utredning knyttet til enkelte deler av anbefalingen. Det pågår et omfattende arbeid i departementene og etatene for å ferdigstille saken.

Når det gjelder forslag 2, finnes det per i dag ingen felles krav til utformingen av kjøresedler. Dette har resultert i betydelige variasjoner i utformingen mellom politidistriktene. En naturlig del av utredningsarbeidet til Statens vegvesen og Politidirektoratet vil være å vurdere en eventuell utforming av ny nasjonal standard for kjøreseddelen.

Til forslag 3 vil jeg påpeke at yrkestransportlovgivningen allerede stiller krav til merking og registrering av drosjer, hvilket sikrer hensynet til oversikt av og seriøsitet i bransjen.

Etter yrkestransportforskriften § 48 første ledd første punktum skal en drosje være merket utvendig på begge sider med løyvenummer med skrifthøyde på minst 100 mm når kjøretøyet benyttes som drosje. Løyvenummeret skal plasseres på drosjens sidedør og være i kontrastfarge til fargen på drosjen. Dette bidrar til å differensiere drosjen fra annet kjøretøy, og tilfredsstiller behovet for oversikt.

Videre angir yrkestransportforskriften § 48 tredje ledd at alle drosjer skal være utstyrt med taklykt. Dette kravet trådte i kraft 1. januar 2023. Formålet med bestemmelsen er å sikre at det er enkelt for publikum og kontrollmyndigheter å identifisere drosjen.

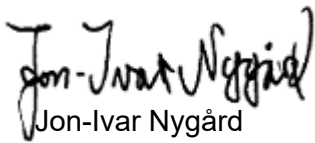
Alle kjøretøy som brukes i drosjevirkksomhet må registreres i Motorvognregisteret som drosje, jf. forskrift om bruk av kjøretøy (1990) §§ 2-4 og 2-5, jf. 2-29, og yrkestransportforskriften § 48. Dette sikrer muligheten for effektiv kontroll med drosjer, blant annet ved at kontrollmyndighetene kan slå opp informasjon direkte under tilsyn på vei. Dessuten er alt

kjøretøy som benyttes i næringsvirksomhet underlagt hyppigere periodisk kjøretøykontroll sammenliknet med kjøretøy som brukes privat.

Jeg vil likevel ta initiativ til at behovet for egne kjennemerker for drosje blir vurdert.

Jeg viser for øvrig til at departementet i vår vil fremme en lovproposisjon for Stortinget om drosjereguleringen. Proposisjonen vil blant annet inneholde forslag som vil bidra til økt sikkerhet for passasjerer.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård