



STORTINGET

Innst. 425 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:149 S (2024–2025) og Dokument 8:221 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik og Mona Fagerås om tiltak for en mer seriøs drosjenæring og om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Sigbjørn Gjelsvik og Geir Adelsten Iversen om tiltak for en tryggere drosjenæring

Til Stortinget

Bakgrunn

Dokument 8:149 S (2024–2025)

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen innføre et vilkår om at drosjeløyvehavere kun kan være tilknyttet én drosjesentral av gangen.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at kontraktsmarkedet for drosjenæringen (skolekjøring og pasientreiser) inngår i eneretter i de områdene hvor dette tildeles.
3. Stortinget ber regjeringen gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt for drosjenæringen.
4. Stortinget ber regjeringen endre pasientreiseforskriften 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Dokument 8:221 S (2024–2025)

I dokumentet fremmes 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Komiteen besluttet å behandle de to representantforslagene samlet i én innstilling. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslagene i Dokument 8:149 S (2024–2025) i brev av 23. april 2025 og om forsla-

gene i Dokument 8:221 S (2024–2025) i brev av 7. mai 2025. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakenes sider på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Kristin Ørmen Johnsen og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Nancy P. Anti, lederen Sigbjørn Gjelsvik og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 8:149 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik og Mona Fagerås om tiltak for en mer seriøs drosjenæring samt Representantforslag 8:221 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Sigbjørn Gjelsvik og Geir Adelsten Iversen om tiltak for en tryggere drosjenæring. Komiteen behandler disse sakene sammen og leverer en felles innstilling.

Komiteen har bedt om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslagene, og svarbrev følger vedlagt denne innstillingen. Komiteen merker seg at departementet har fremmet en lovproposisjon for Stortinget om drosjereguleringen, slik statsråden varslet om i sitt svarbrev.

Komiteen har gjennomført skriftlig høring om begge sakene med innsendingsfrister henholdsvis 21. april og 7. mai, og det har kommet inn til sammen fire skriftlige innspill.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det er viktig med forutsigbarhet og trygghet for rammebetingelser for næringsvirksomhet. Disse medlemmer viser til at ny drosjeregulering ble innført i 2020 som hadde som formål mer næringsfrihet, større konkurranse og mer søkelys på drosjekundenes behov. Disse medlemmer viser til at den nye reguleringen fikk virke i kort tid før regjeringen startet arbeidet med gradvis å bringe reguleringen av drosjemarkedet tilbake til tidligere regelverk. Disse medlemmer viser til at situasjonen den gang var for lite virksom konkurranse, det var vanskelig for nye aktører å etablere seg samt at det var manglende kundeorientering. Ofte var tilbudet for lavt når etterspørselen var høy. Disse medlemmer mener større oppmerksomhet burde vært rettet mot kontroll med at gjeldende bestemmelser etterle-

ves, enn stadige endringer i retning mer markedsregulering og mindre næringsfrihet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil ha en levedyktig drosjenæring i hele Norge, der passasjerene kan være trygge, sjåførene kan leve av jobben sin og der næringen sikres gode rammevilkår med hvit økonomi. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti advarte mot konsekvensene av frislippet i drosjenæringen i 2020, og konstaterer at de dessverre fikk rett. En TØI-rapport fra 2023 (TØI-rapport: 1954/2023) viser at antall løyver i perioden mellom november 2020 og april 2023 hadde mer enn doblet seg, samtidig som at den samlede omsetningen i næringen omtrent hadde stått i ro. Drosjekunder, spesielt i de større byene, opplever til stadighet å regelrett bli lurt av useriøse aktører, og disse medlemmer reagerer sterkt på avsløringene i media om det økende antallet overgrep mot drosjepassasjerer utført av sjåfører som opererer i det nye appbaserte drosjemarkedet.

Disse medlemmer viser til bakgrunnen for representantforslagene i denne innstillingen, og Prop. 139 L (2024–2025), der regjeringen foreslår at drosjeløyvehavere kun kan være tilknyttet én sentral, og at fylkeskommunene kan inkludere kontraktmarkedet i enerettene. Disse medlemmer er glade for at regjeringen følger opp disse punktene i drosjeutvalgets anbefalinger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Prop. 139 L (2024–2025) Endringer i yrkestransportloven mv. (drosjetilbud, internkontroll, kontrollutrustning og tilknytning til sentral) ble fremmet i statsråd 9. mai og besluttet sendt til transport- og kommunikasjonskomiteen 13. mai 2025. Prop. 139 L (2024–2025) er departementets forslag til oppfølging av delutredning II fra drosjeutvalget (NOU 2024:15 En bedre regulert drosjenæring). Flere av forslagene som fremmes i dette dokumentet, behandles av departementet i proposisjonen og rammes der inn i en videre kontekst sammen med andre forslag drosjeutvalget har vurdert. Ettersom Prop. 139 L (2024–2025) representerer sluttproduktet av et lengre og helhetlig lovarbeid, mener disse medlemmer at komiteen bør være varsom med å ta stilling til enkeltforslag uten å se det i sammenheng med den øvrige reguleringen av drosjenæringen som foreslås i Prop. 139 L (2024–2025). Komiteen gjennomførte høring 20. mai om Prop. 139 L (2024–2025) hvor henholdsvis Abelia og Norges Taxi-forbund deltok. Vurderinger av enkeltstående forslag kan også falle annerledes ut når de ses i sammenheng med departementets behandling av drosjeutvalgets øvrige forslag.

Disse medlemmer vil likevel, med forbehold om at vurderinger kan endre seg som følge av komite-

ens behandling av Prop. 139 L (2024–2025), kommentere noen av forslagene som her fremmes.

Om drosjeløyver og kjøresedler

Komiteen merker seg at forslagsstillerne peker på utfordringer i drosjemarkedet knyttet til overetablering og et høyt antall løyver. Forslagsstillerne viser til en rekke mottiltak som er innført, men hevder dette ikke er nok for å stanse negative konsekvenser av overetablering for kunder, arbeidstakere og prisutvikling i drosjenæringen. Komiteen merker seg at det fremmes forslag om å innføre vilkår om at løyvehavere skal kun være tilknyttet én drosjesentral, samt at det foreslås å gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt for drosjenæringen.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne peker på at kravene i yrkestransportforskriften om at løyvenummer og sjåførens kjøreseddel skal være synlig fra passasjerens plass, i praksis er vanskelig å etterleve, ettersom det ikke finnes en felles standard til visuell og innholdsmessig utforming. Komiteen merker seg at det foreslås å lage en nasjonal standard for kjøreseddel. Komiteen merker seg videre at det foreslås å overføre ansvaret for utstedelse av kjøreseddel til Statens vegvesen, samt at det foreslås opprettet et nasjonalt register for utstedte kjøresedler.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fylkesvise løyvedistrikt ble avvirket som følge av drosjereformen, og at en drosje med et løyve utstedt i ett fylke kan kjøre hvor som helst i landet med mindre et område er tildelt eneretter. Dette medfører at en sentral i praksis kan ha en flåte med kjøretøy i drift flere steder i landet, og at de naturlige avgrensningene som lå i løyvedistriktene, ikke lenger gjelder. Disse medlemmer mener fylkesvise løyvedistrikter vil gi fylkeskommunen grunnlag for å vurdere om drosjetilbudet er godt nok, herunder for passasjerer som trenger universelt utformede drosjer, og eventuelt iverksette tiltak, for eksempel gjennom tildeling av enerett eller pålegg til sentralene om å anskaffe flere drosjer til å betjene rullestolbrukere. Disse medlemmer setter også spørsmålstegn ved hvorvidt det vil være praktisk mulig for sentralene å gjennomføre internkontrollen som foreslås i Prop. 139 L (2024–2025), når drosjene til en sentral i praksis kan være spredt rundt i hele landet. Disse medlemmer viser videre til at § 9 f tredje ledd første punktum fastslår at fylkeskommunen med løyvemyndigheten skal føre nødvendig tilsyn med sentralene i arbeidet med internkontrollsystemet, og at det gjør det langt mer krevende for fylkene å følge opp dette ansvaret når man ikke har fylkesvise løyvedistrikt.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt for drosjenæringen.»

Disse medlemmer mener frislippet har medført dårligere sikkerhet for drosjekundene, og at det er et presserende behov for oppstramminger i regelverk knyttet til uniformering av drosjer og identifisering av sjåfører. Disse medlemmer viser til at yrkestransportforskriften § 48 stiller krav til at løyvenummer og sjåførens kjøreseddel skal være synlig fra passasjerens plass. Det er allikevel ingen krav til hvordan kjøreseddelen skal se ut, og det er ulik praksis mellom fylker og politidistrikt for hvordan kjøreseddelen utformes. Enkelte av kjøresedlene inneholder fødselsnummeret til sjåføren synlig for passasjer. Ulik praksis og utforming medfører at det ikke er lett for kunden å forstå hvilken dokumentasjon man ser i bilen, og å vurdere gyldigheten av denne. Etter dagens system er kjøreseddelen lokalt utstedt, og det finnes ingen systemer som gjør det enkelt for drosjesentralene å fange opp at en sjåfør av ulike årsaker har mistet retten til å kjøre drosje. Disse medlemmer mener det bør innføres et sentralt register for kjøresedler, slik det er for førerkort. Disse medlemmer viser til modellen for digitalt førerkort, som gjør det mulig for tredjepart å verifisere gyldigheten ved samtykke. Disse medlemmer mener et register for kjøresedler bør følge samme modell, slik at sentralen enkelt kan verifisere at kjøreseddelen fortsatt er gyldig, som en del av sin internkontroll. Disse medlemmer merker seg statsrådens svarbrev, der det kommer frem at det er et pågående arbeid for å få på plass en ordning med nasjonalt register for kjøresedler, og at det vil være naturlig at utformingen av kjøreseddelen vurderes i dette arbeidet. Disse medlemmer forventer at statsråden tilser at dette arbeidet ferdigstilles så raskt som mulig for å bedre sikkerheten til drosjepassasjerer i hele landet.

Disse medlemmer ser positivt på at statsråden vil ta initiativ til en vurdering av behov for egne kjennermerker for drosjer som en del av tiltakene for å sikre en tryggere drosjenæring for kundene. Disse medlemmer mener allikevel at det fra myndighetenes side bør vurderes flere tiltak for å sikre en trygg drosjenæring. Disse medlemmer mener blant annet at det bør etableres et system der sentral og turformidlere for et løyve automatisk varsles dersom løyvet trekkes tilbake, uavhengig av årsak. Dette vil bidra til å forenkle arbeidet med internkontroll hos sentralene og i større grad beskytte kundene mot drosjer som opererer ulovlig i markedet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette et arbeid med ytterligere tiltak som kan sikre drosjekunder og drosjesjåfører mot uønskede hendelser og sikre bedre oversikt og økt seriøsitet, herunder utrede hvordan et

system med egne kjennemerker/skiltplater for drosjer best kan innføres.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at departementet i Prop. 139 L foreslår å følge anbefalingen fra flertallet i drosjeutvalget om at drosjeløyvehavere ikke kan være tilknyttet mer enn én drosjesentral, og at fylkesvise løyvedistrikt ikke gjeninnføres. Videre foreslår departementet å følge mindretallets anbefaling om at enerett også skal kunne gjøres gjeldende i kontraktmarkedet. Disse medlemmer mener det vil være naturlig å behandle disse spørsmålene når komiteen skal innstille på Prop. 139 L og man har fått gjennomført alle høringer i saken.

Disse medlemmer viser til statsrådens brev til komiteen av 7. mai. Disse medlemmer er i likhet med statsråden av den oppfatning at 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 med tryggere og mer kvalifiserte sjåfører. Disse medlemmer ser frem til at det omfattende utredningsarbeidet som Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet har tatt initiativ til slutføres, og til at statsråden får vurdert behovet for spesielle kjennetegn for drosjebiler. Disse medlemmer mener det er naturlig at komiteen orienteres av departementene når utredningen foreligger.

Om kontraktmarkedet for drosjenæringen

Komiteen merker seg at det fremmes forslag om at pasienttransportforskriften endres, slik at pasienten kun betaler egenandel, også i de områdene hvor helseforetakene ikke har inngått kontakter om pasienttransport.

Likeledes merker komiteen seg forslaget om at kontraktmarkedet for drosjenæringen, det vil si skolekjøring og pasientreiser, skal inngå i eneretten i de områdene hvor enerett praktiseres.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre pasientreiseforskriften 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.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til statsrådens svarbrev og vurderingene til drosjeutvalget knyttet til egenandel for pasienttransport i områder der det offentlige ikke har inngått kontrakt om pasienttransport. Disse medlemmer legger til grunn at aktuelle pasienter allerede har rett til pasienttransport, og at forslaget ikke vil be-

tinge en endring av pasientrettighetene. Pasienter med rett til transport som må legge ut for hele kostnaden selv før de får denne refundert, kan ende opp med store personlige utlegg, noe som kan være en vesentlig belastning, spesielt for de med lave og vanlige inntekter. Disse medlemmer mener regjeringen bør strekke seg langt for å finne gode og smidige løsninger for pasientene der helseforetakene selv ikke klarer å inngå kontrakter om transport, fremfor å skyve anskaffelsesregelverk og økonomiske besparelser foran seg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet støtter langt på vei intensjonen bak forslaget om endringer i pasienttransportforskriften. Samtidig vil disse medlemmer påpeke at i forholdet mellom pasienter, drosjenæringen og Pasientreiser HF foreligger det både sammenfallende og kryssende interesser, og eventuelle endringer må vurderes grundig. Som statsråden redegjør for i sitt brev til komiteen av 23. april, er også det juridiske handlingsrommet innenfor anskaffelsesregelverket noe uavklart. Videre vil disse medlemmer vise til at en «pasientreise» gjerne kan være multimodal og bestå av flere etapper hvor ulike kommunikasjonsmidler benyttes. For pasienten er hele denne reisen av betydning for både opplevelsen og kostnadsbildet. Disse medlemmer mener det er behov for å se ordningene til Pasientreiser som en helhet. I en helhetlig vurdering vil man kunne vurdere tiltak for å sikre at ikke pasienter og pårørende får en unødvendig lang, belastende og kostbar reise.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen endre pasientreiseforskriften 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.

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt for drosjenæringen.

Forslag 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 seriøsitet, herunder utrede hvordan et system med egne kjennemerker/skiltplater for drosjer best kan innføres.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentene og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Dokument 8:149 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik og Mona Fagerås om tiltak for en mer seriøs drosjenæring – vedtas ikke.

II

Dokument 8:221 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Sigbjørn Gjelsvik og Geir Adelsten Iversen om tiltak for en tryggere drosjenæring – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik
leder

Tom Einar Karlsen
ordfører



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.

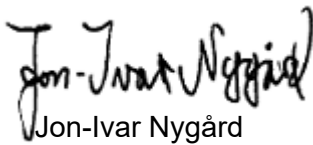
Vi vil for øvrig vise til at Drosjeutvalget også har vurdert behovet for å pålegge offentlige myndigheter å legge til rette for at brukere i større grad selv kan bestille drosjetransporter og få utgifter til dette refundert. Dette kan tenkes gjort ved at offentlige myndigheter pålegges å lage særlige 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 seriøsitet, 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.

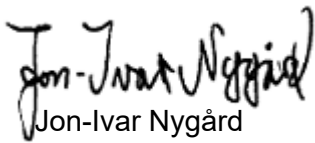
Alle kjøretøy som brukes i drosjevirkksomhet må registreres i Motorvognregisteret som drosje, jf. forskrift om bruk av kjøretøy (1990) §§ 2-4 og 2-5, jf. 2-29, og yrkestransportforskriften § 48. Dette sikrer muligheten for effektiv kontroll med drosjer, blant annet ved at kontrollmyndighetene kan slå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

