



STORTINGET

Innst. 305 L

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:248 L (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Bengt Fasteraune og Trygve Slagsvold Vedum om endring av yrkestransportlova § 9 andre ledd

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova og endringslov til yrkestransportloven mv.

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endring:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar kan ikkje vere knytt til meir enn ein sentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å oppfylle pliktene etter §§ 9 d til 9 e i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameter hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. *Bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registrerast automatisk i taksameteret. Taksameteret skal ha fast tilknytning til motorvogna gjennom fysisk kopling.* Løyvesty-

resmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

II

I lov 20. juni 2025 nr. 111 om endringer i yrkestransportloven mv. gjøres følgende endring:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar kan ikkje vere knytt til meir enn ein sentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å oppfylle pliktene etter §§ 9 d til 9 e i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i *taksameter* hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registrerast automatisk i *taksameteret*. *Taksameteret* skal ha fast tilknytning til motorvogna gjennom fysisk *kopling*. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

III

1. Loven trer i kraft straks.
2. Kravet i § 9 andre ledd femte og sjette punktum skal oppfylles senest tre måneder etter at loven trer i kraft.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 21. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om å endre yrkestransportlova § 9 andre ledd.

Komiteen viser til at forslaget begrunnes i at det fremstår som nødvendig å rydde opp i dagens lovtekst og å bruke begrep som allerede er etablert i gjeldende rett, forskriftsverket og den praktiske kontrollordningen i drosjenæringen.

Komiteen viser til at forslaget inneholder flere konkrete endringer av gjeldene paragraf og at forslagsstillerne mener at endringene samlet sett vil realisere Stortingets formål om hvit økonomi, etterprøvbarehet og kontroll i drosjemarkedet.

Komiteen viser for øvrig til statsrådets svarbrev av 21. april 2026 der han fraråder å vedta representantforslaget om å delvis reversere lovvedtaket fra 2025 om teknologinøytral «kontrollutrustning» i drosjer. Han understreker at Stortinget allerede har vedtatt å erstatte taksameterbegrepet med kontrollutrustning, og at dette først skjer når nødvendige forskrifter er på plass. Regjeringen arbeider nå med slike forskrifter gjennom en etatsgruppe bestående av Statens vegvesen, Justervesenet og Skatteetaten, med sikte på høring høsten 2026. En reversering vil etter statsrådets vurdering hemme teknologiutvikling, skape usikkerhet for næringen, og kan få negative konsekvenser for drosjetilbudet. Han peker også på at forslaget ikke er utredet, ikke sendt på høring og kan ha EØS-rettslige implikasjoner, og at det derfor vil være uheldig å fatte vedtak uten bedre kunnskapsgrunnlag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Miljøpartiet De Grønne, mener det er viktig med et regelverk som er relevant over tid, og som tar høyde for og legger til

rette for innovasjon og teknisk utvikling. Kontrollbestemmelser for drosjenæringen må være teknologinøytrale, og det å skulle låse næringen til en bestemt teknologi må ansees som uakseptabelt.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, legger til grunn at kontrollbestemmelser må innrettes slik at det fortsatt stimuleres til teknologikonkurrans og et mangfold av aktører i næringen. Dette flertallet mener at et særskilt taksameterkrav vil kunne ramme helheten i drosjetilbudet i landet. Dette flertallet vil legge til rette for et kundeinnrettet drosjetilbud med flere typer av markedsaktører som kan bidra til lavere priser for passasjerene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne mener det er viktig legge til rette for at drosjenæringa skal være en trygg og seriøs arbeidsplass, til det beste for kundene og til det beste for yrket.

Disse medlemmer er bestemt på at en systematisk jobb med god regulering vil sørge for en drosjenæring som sikres en jobb å leve av.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Stortingets lovvedtak nr. 133 (2024–2025), jf. Innst. 517 L (2024–2025) og Prop. 139 L (2024–2025) der det ble vedtatt å erstatte «taksameter» med det mer teknologinøytrale begrepet «kontrollutrustning». Dette ble foreslått på bakgrunn av Drosjeutvalget som ble nedsatt av regjeringen i 2022. Utvalget hadde som formål å gjennomgå drosjereguleringen helhetlig og foreslå tiltak for en bedre regulert drosjenæring, noe som var nødvendig etter Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens liberalisering. Videre ble det også vedtatt at bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registreres automatisk i kontrollutrustningen. Den skal også ha fast tilknytning til motorvognen gjennom fysisk kopling, eller på annet sikkert vis når det følger av forskrift vedtatt av Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer viser til at det er nedsatt en etatssammensatt gruppe bestående av Statens vegvesen, Justervesenet og Skatteetaten som jobber med et høringsforslag som skal sendes til Samferdselsdepartementet innen 1. september 2026.

Disse medlemmer mener liberaliseringen har ført til dårligere arbeidsvilkår, mindre seriositet, overetablering i byene og mangel på drosjer i distriktene, det motsatte av hva formålet med drosjereformen var.

Disse medlemmer viser til eksempler på nylige reguleringer som at alle må være tilknyttet en sentral, og kun én. Videre er det stilt større krav til fagkompetanse, løyvegaranti for løyvehavere, krav om taklampe samt krav om å dokumentere for løyvemyndigheten at kjøretøyet er registrert som drosje i kjøretøyregisteret og har

installert taksameter. Dette har vært grep for å stanse og snu utviklingen i næringen.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til sakens kjerne om at regjeringen må gjennomføre vedtak Stortinget allerede har fattet, og ikke la sentrale kontrollregler bli stående uvirksomme over tid.

Dette medlem viser til at Stortinget i 2025 vedtok klare og målrettede kontrollkrav for drosjenæringen, blant annet krav om automatisk registrering av bestilling og betaling og krav om entydig kobling mellom tur, kjøretøy og løyve. Når disse bestemmelsene ikke er satt i kraft, innebærer det i praksis at Stortingets vedtak ikke får den virkningen som var forutsatt. Dette medlem mener det er uakseptabelt at regjeringen gjennom utsettelse og nye utredningsløp bidrar til å svekke gjennomføringen av vedtatt politikk.

Dette medlem mener videre at manglende ikrafttredelse av kontrollkravene har ført til ulik regulering og skjev konkurranse i drosjemarkedet. Når enkelte aktører kan operere med svakere krav til registrering, dokumentasjon og etterprøvnbarhet enn andre, undergraves prinsippet om like konkurransevilkår. Dette rammer særlig seriøse løyvehavere og sjåfører som følger regelverket og innretter seg etter de krav Stortinget har vedtatt.

Dette medlem understreker at effektiv kontroll er en forutsetning for hvit økonomi i drosjenæringen. Drosjemarkedet er en næring med mange transaksjoner og historisk dokumenterte kontrollutfordringer. Krav om automatisk registrering av bestilling og betaling og et sammenhengende kontrollspor fra tur til oppgjør er avgjørende for å sikre etterprøvnbarhet, skattekontroll og tillit til regelverket. Når slike krav ikke håndheves fullt ut, svekkes både kontrollen og respekten for regelverket.

Dette medlem vil også fremheve at manglende kontroll og skjev konkurranse gjør det stadig vanskeligere å leve av drosjeyrket. Når deler av markedet kan operere med lavere kontrollnivå og lavere kostnader, presses inntjeningen ned for dem som driver seriøst. Et tydelig og likt håndhevet kontrollregime er derfor ikke bare et spørsmål om regelverk, men om arbeidsvilkår, inntekt og muligheten til å ha drosjeyrket som et bærekraftig levebrød i hele landet.

Dette medlem mener på denne bakgrunn at representantforslaget er et nødvendig og målrettet grep for å sikre at Stortingets vedtak faktisk gjennomføres. Forslaget bidrar til lik konkurranse, hvit økonomi og et seriøst drosjemarked, og legger grunnlaget for at sjåfører og løyvehavere skal kunne leve av yrket sitt. Dette medlem kan ikke akseptere at vedtatte kontrollregler forblir uvirksomme over tid.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Vedtak til lov

om endringer i endringslov til yrkestransportloven mv.

I

I lov 20. juni 2025 nr. 111 om endringer i yrkestransportloven mv. gjøres følgende endring:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar kan ikkje vere knytt til meir enn ein sentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å oppfylle pliktene etter §§ 9 d til 9 e i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i *taksameter* hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registrerast automatisk i *taksameteret*. *Taksameteret* skal ha fast tilknytning til motorvogna gjennom fysisk *kopling*. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

II

1. Loven trer i kraft straks.
2. Kravet i § 9 andre ledd femte og sjette punktum skal oppfylles senest tre måneder etter at loven trer i kraft.»

Komiteens medlem fra Rødt viser til at drosjenæringen de siste årene har vært preget av økt liberalisering og framvekst av digitale og plattformbaserte løsninger. Dette medlem mener teknologisk utvikling ikke må føre til svekket kontroll, dårligere arbeidsvilkår eller økt rom for skatteunndragelse og useriøs virksomhet.

Dette medlem vil understreke at hensynet til en hvit økonomi, etterprøvnbarhet og like konkurransevilkår må ligge til grunn for reguleringen av drosjenæringen. Nye teknologiske løsninger kan være hensiktsmessige, men kun dersom de gir minst like god kontroll og sporbarhet som dagens taksameterordning.

Dette medlem mener derfor at kravene til registrering av betaling, tilknytning til kjøretøy, lagring av kjøredata og tilgjengeliggjøring av opplysninger for kontrollmyndigheter må være minst like strenge som ved bruk av tradisjonelle taksametre, uavhengig av hvilken teknologi som benyttes.

Dette medlem viser videre til behovet for å sikre seriøse arbeidsforhold i næringen og motvirke utvikling av løsarbeid og sosial dumping gjennom uregulerte plattformløsninger.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 1

Vedtak til lov
om endringer i endringslov til
yrkestransportloven mv.

I

I lov 20. juni 2025 nr. 111 om endringer i yrkestransportloven mv. gjøres følgende endring:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyveharar kan ikkje vere knytt til meir enn ein sentral. Løyveharar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å oppfylle pliktene etter §§ 9 d til 9 e i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i *taksameter* hos ein drosjesentral som løyveharar er knytt til. Bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registrerast automatisk i *taksameteret*. *Taksameteret* skal ha fast tilknytning til motorvogna gjennom fysisk *kopling*. Løyve-

styresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

II

1. Loven trer i kraft straks.
2. Kravet i § 9 andre ledd femte og sjette punktum skal oppfylles senest tre måneder etter at loven trer i kraft.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, Høyre og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:248 L (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Bengt Fasteraune og Trygve Slagsvold Vedum om endring av yrkestransportlova § 9 andre ledd – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Anniken Refseth

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1524-

21. april 2026

Svar på dokument 8:248 L (2025-2026) om endring av yrkestransportloven § 9 andre ledd

Jeg viser til brev av 9. april 2026 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:248 L (2025–2026) fra Geir Inge Lien, Bengt Fasteraune og Trygve Slagsvold Vedum, om endring av yrkestransportloven § 9 andre ledd.

I dag skal betaling for all løyvepliktig drosjetransport registreres i et «*taksameter*», jf. yrkestransportloven § 9 andre ledd. Ved Stortingets lovvedtak 133 (2024–2025), jf. Innst. 517 L (2024–2025) og Prop. 139 L (2024–2025) (som Senterpartiet også stemte for) ble det vedtatt å erstatte begrepet «*taksameter*» med det mer teknologinøytrale begrepet «*kontrollutrustning*». Det ble også vedtatt at bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registreres automatisk i kontrollutrustningen. Videre at kontrollutrustningen skal ha fast tilknytning til motorvognen gjennom fysisk kopleing, eller på annet sikkert vis når det følger av forskrift fastsatt av departementet. Det er foreløpig ikke vedtatt når dette skal tre i kraft, fordi det gjenstår å fastsette nødvendige forskriftsbestemmelser om kontrollutrustningen, blant annet om dennes funksjonskrav.

Representantene foreslår nå en delvis reversering av dette lovvedtaket, som innebærer at dagens taksameterkrav likevel ikke skal erstattes med det teknologinøytrale begrepet «*kontrollutrustning*». Representantene foreslår videre at bestemmelsen for øvrig, altså krav om at bestilling av, og betaling for, bestilt transport skal registreres automatisk, skal tre i kraft straks, med tre måneders frist for å oppfylle kravet. De foreslår videre å fjerne formuleringen om at taksameteret (kontrollutrustningen) skal kunne ha fast tilknytning til motorvognen på annet sikkert vis enn gjennom fysisk tilkobling. De foreslår imidlertid å beholde formuleringen om «*fast knyting til motorvogna gjennom fysisk kopleing*».

I tråd med Stortingets vedtak om å legge til rette for alternative former for kontrollutrustning, har regjeringen satt ned en arbeidsgruppe bestående av Statens vegvesen, Justervesenet og Skatteetaten som skal lage et nytt forslag til forskrift om kontrollutrustning. Dette arbeidet er basert på den vedtatte lovbestemmelsen om kontrollutrustning. Etatene er nå i gang med å utarbeide nye forskriftsbestemmelser og skal levere utkast til høringsnotat 1. september 2026.

Forslagsstillerne skriver at de mener at «*Inntil det eventuelt finnes en annen løsning som faktisk gjør samme jobb, er godkjent, kontrollerbar og fullt ut rettslig regulert, bør loven bruke ordet «taksameter»*». Jeg vil bare presisere at det i all hovedsak er nettopp slik regjeringen nå har lagt opp prosessen. Loven bruker i dag ordet «taksameter», og skal etter planen beholde dette begrepet frem til det har kommet på plass en forskrift som regulerer annen kontrollutrustning nærmere. For å kunne utvikle nye løsninger som gjør samme jobb som kontrollutrustningen er det selvfølgelig behov for å kjenne til hvilke funksjonskrav slike løsninger skal ha i henhold til regelverket, som fastsettes i tråd med den vedtatte lovhjemmelen som åpner for annen kontrollutrustning.

Man kan ikke forvente at slike nye løsninger utvikles før myndighetene har vedtatt hvilke funksjonskrav de skal oppfylle. Det kan heller ikke vedtas og settes i kraft en forskrift i strid med loven. En reversering av vedtaket om å legge til rette for teknologinøytrale kontrollutrustninger, vil dermed virke hemmende på teknologiutviklingen, og vil gjøre det vanskeligere å ta i bruk nye forretningsmodeller som også kan komme både drosjekundene og aktørene i næringen til gode.

Da Stortinget vedtok endringene i 2025, var det under forutsetning av at kravet om automatisk registrering skulle gjelde for alternativ kontrollutrustning, ikke bare for dagens taksametre. Det er ikke utredet og vurdert hvilke konsekvenser det vil ha å sette i kraft bestemmelsen om automatisk registrering i taksameter, uten at det samtidig er lagt til rette for å kunne innfri dette kravet ved alternative former for kontrollutrustning. Det er grunn til å tro at dette vil kunne få store negative konsekvenser for deler av næringen, og kanskje også for det samlede drosjetilbudet i landet. Det er heller ikke vurdert om en overgangstid på tre måneder vil være tilstrekkelig for å få på plass de nødvendige funksjonene for taksametre som ikke har disse allerede. Forholdet til EØS-retten er heller ikke nærmere vurdert.

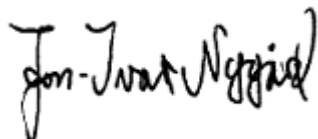
Stortingets lovvedtak om å erstatte begrepet «*taksameter*» med det teknologinøytrale begrepet «*kontrollutrustning*» er i tråd med tilråkningene i NOU 2024: 15 fra et samlet drosjeutvalg. Denne endringen hadde også bred støtte blant høringsinstansene.

I motsetning til Stortingets vedtak i juni 2025, er representantenes forslag verken utredet eller har vært på høring. Berørte aktører har derfor ikke hatt mulighet til å komme med merknader til innspillet, slik det i alminnelighet skal være anledning til i henhold til utredningsinstruksen.

Jeg mener det vil være svært uheldig å treffe et vedtak når vi har så lite kunnskap om konsekvensene av forslaget, inkludert negative konsekvenser.

Samferdselsdepartementet er også bedt om å gjøre en lovteknisk vurdering av lovforslaget i dok. 8:248 L. Deler av § 9 andre ledd i endringsloven har allerede trådt i kraft, mens de berørte delene av andre ledd foreløpig ikke har trådt i kraft. I lovforslagets del I har representantene foreslått en endring i dagens yrkestransportlov, som også inneholder de endringene som allerede har trådt i kraft. I del II er det foreslått endringer i endringsloven av 20. juni 2025 nr. 111, og i III bestemmelser om ikrafttreddelsen. Så vidt departementet kan se, vil en eventuell vedtakelse av del II og del III innebære det resultatet forslagsstillerne ønsker. Ordlyden i loven vil da etter ikrafttreddelsen bli slik som i lovforslaget del II. Det riktige må altså være å bare gjøre endringer i endringsloven. Del I er dermed overflødig.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

