



STORTINGET

Representantforslag 149 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik og Mona Fagerås

Dokument 8:149 S (2024–2025)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik og Mona Fagerås om tiltak for en mer seriøs drosjenæring

Til Stortinget

Bakgrunn

Etter regjeringen Solbergs frislipp i drosjenæringen så man mer enn en dobling i antall drosjeløyver, et uoversiktlig marked for kundene og uforsvarlige arbeidsvilkår for mange sjåførere. Overretableringen har medført et marked hvor det på den ene siden er vanskelig for sjåførene å leve av yrket sitt, mens det på den andre siden er vanskelig for kunder å skille mellom tilbydere og å vite hvilke rettigheter man har, og hvilken pris man får.

I 2022 oppnevnte regjeringen Støre Drosjeutvalget, som skulle se på drosjereguleringen i et helhetlig perspektiv. Utvalget leverte to delrapporter, den siste i mai 2024, og i begge rapportene ble det foreslått en rekke tiltak som skulle sikre en mer seriøs drosjenæring (jf. NOU 2023:22 På vei mot en bedre regulert drosjenæring – Delutredning I fra Drosjeutvalget og NOU 2024:15 En bedre regulert drosjenæring – Delutredning II fra Drosjeutvalget).

Regjeringen Støre har så langt i perioden gjennomført en del tiltak for å rydde opp i næringen. Gjennomføring av krav om bankgaranti og taklampe, kompetansekrav for løyvehavere og flere sanksjoneringsmuligheter for kontrollmyndighetene har vært med på å luke ut de mest useriøse aktørene, og maksimalprisen som ble

innført etter budsjettforliket med Sosialistisk Venstreparti, har sikret kundene et mer oversiktlig prissystem. Forslagsstillerne mener allikevel at dette ikke er tilstrekkelig for å sikre en næring der kundene kan være trygge.

For å sikre at omsetningen i næringen registreres på en tilstrekkelig måte, er det viktig at et løyve kun kan være tilknyttet én drosjesentral. Ved tilknytning til flere drosjesentraler samtidig kan det oppstå uklarheter om hvor turer skal registreres, og slik vil ikke sentralene selv heller kunne oppfylle sin rolle som garantist for en hvit økonomi. For kundene er det viktig at det er tydelig hvilken sentral som håndterer opplysninger som bilens bevegelse, hvem som har kjørt turen og hvem som er klageinstans ved uenigheter. Forslagsstillerne understreker allikevel at det er forskjell på en drosjesentral og en oppdragsformidler, slik at et løyve kan hente oppdrag fra flere aktører eller plattformer.

I yrkestransportlova åpnes det for å tildele eneretter innenfor begrensede geografiske områder for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud. Denne eneretten medfører i dag kun enerett på kjøring i spotmarkedet, ikke kontraktmarkedet. Kontraktmarkedet utgjør opp til 90 prosent av alle turer i enkelte kommuner, og en enerett uten kontraktskjøring har dermed en svært begrenset verdi for aktuell løyvehaver eller drosjesentral. Forslagsstillerne er kjent med at anbudsregimene hos både fylkeskommune og helseforetak har presset prisene i kontraktmarkedet på en slik måte at sjåførene som skal leve av jobben sin, dropper de aktuelle turene til fordel for bedre betalte turer i spot- eller praiemarkedet. Konsekvensen er todelt. Pasienter og elever kommer seg ikke til lege eller skoletime, med de konsekvensene det har i seg selv for den enkelte, samtidig som ressurser i helsevesenet blir stående ubrukt når pasienter ikke kommer seg frem i tide. Mange pasienter og pårørende beskriver

også en følelse av uverdighet i møte med det offentlige når noen kroner per tur er viktigere enn forutsigbarhet i deres egen hverdag. Det økonomiske kan enkelt løses ved at alle kontraktskjøringer for det offentlige følger maksimalprisforskriften. Forslagsstillerne mener derfor det er nødvendig å legge all kjøring inn i enerettene, slik at brukerne kommer frem i tide og sjåførene i større grad kan leve av jobben sin.

Gjeninnføring av fylkesvise løyvedistrikt 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. Fylkesvise løyvedistrikter vil også gi et langt bedre grunnlag for å skaffe løyvemyndigheten og andre offentlige etater som fører kontroll med drosjenæringen, den nødvendige oversikten for å gjennomføre tilsyn og kontroll.

I de områder hvor helseforetakene ikke har inngått kontrakter om pasienttransport, må pasienter som har rett til pasienttransport, selv legge ut for transporten og søke refusjon fra Helfo. Forslagsstillerne mener dette medfører en urimelig økonomisk belastning for pasienter, spesielt for dem med dårlig råd, og mener derfor at

pasienttransportforskriften må endres slik at pasienten kun betaler egenandel også der helseforetakene ikke har inngått kontrakter om pasienttransport.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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 pasientrefusjonsforskriften 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.

26. mars 2025

Sigbjørn Gjelsvik

Mona Fagerås