



STORTINGET

# Representantforslag 206 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Mímir Kristjánsson

Dokument 8:206 S (2022–2023)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Mímir Kristjánsson om akutte tiltak mot sosial dumping i drosjenæringen

Til Stortinget

### Bakgrunn

Regjeringen Solbergs liberalisering av drosjemarkedet har skapt en kaotisk situasjon og en eksplosiv økning i antall løyvehavere i deler av landet. Det er blitt vanskeligere å livnære seg som drosjesjåfør, og de seriøse aktørene i markedet taper terreng. Kombinasjonen av flere biler enn det er passasjergrunnlag for, og en konkurranse som bare handler om pris, og hvor enkeltaktører opererer i lovens gråsoner, har skapt en spiral av sosial dumping for sjåfører flere steder i landet. Den viktigste innsatsen mot et løsarbeidersamfunn og sosial dumping, som man er vitne til innen flere andre bransjer, har ikke nådd drosjebransjen ennå.

Samtidig fungerer ikke liberaliseringen for kundene heller. Markedet er blitt mer uoversiktlig med en rekke små aktører og såkalte frikjørere, altså biler uten sentraltilknytning. En rekke medieoppslag viser at prisen for å prae drosjer på gaten i de største byene er høyere enn noen gang. Frislippet har sendt en flom av ukvalifiserte aktører inn i drosjemarkedet, som på sikt vil fortrengte de seriøse. Det er grunn til å tro at innsatsen mot svarte penger i drosjemarkedet ble satt flere tiår tilbake gjennom liberaliseringen. Alt dette advarte kritikerne av liberaliseringen imot i forkant, uten å bli hørt.

Regjeringen har satt ned et offentlig utvalg som skal se på drosjereguleringen i et helhetlig perspektiv. Utvalget leverer etter planen en NOU i september 2023. Bakteppet er løftene i Hurdalsplattformen. Der slår regjeringen fast at den vil «stoppe frislippet i drosjenæringen». Regjeringen lover blant annet å «gjeninnføre ordningen med fylkeskommunal antallsregulering». I statsbudsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i november 2022 heter det:

«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»

Forslagsstillerne ønsker disse endringene velkommen.

Ved nyttår trådte en håndfull mindre tiltak i kraft, som er ment å bøte på akutte problemer. Disse er imidlertid ikke nok, selv om en vet at større endringer kommer. Det finnes flere verktøy igjen i verktøykassen, som kan og bør tas i bruk midlertidig uten at det forstyrrer arbeidet med større endringer og en reform.

Stadig flere drosjeløyver utstedes måned for måned. Fylkene har ikke noe annet valg enn å si ja. Hvis formålet med kommende lovendringer og reform er å snu utviklingen, gir det ikke mening at man i mellomtiden har gitt løyve til absolutt alle som ønsker det.

I månedsskiftet februar–mars 2023 var det 5 236 ordinære drosjeløyver i Oslo. I Viken var det 3 718. I Vestland var det 1 825, i Trøndelag var det 1 560, mens det i Rogaland var 1 545. Ett år tidligere var tilsvarende tall 4 033, 2 758, 1 438, 1 375 og 1 262. To år tidligere var tilsvarende tall 2 323, 1 667, 1 076, 951 og 829.

Ideelt sett burde en midlertidig stans i utstedelse av flere løyver kommet samtidig med Hurdalsplattformen eller i det minste samtidig med at Drosjeutvalget ble satt ned. Men også nå vil et slikt tiltak avhjelpe situasjonen. Dels vil det gjøre at arbeidsforholdene for sjåførene ikke forverres ytterligere. Dels vil det gjøre at innføring av innstramningene Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er blitt enige om, og som et stortingsflertall støtter, enklere. En midlertidig stans bør være frem til Stortinget har behandlet disse og strekke seg helt til datoen de trer i kraft. En slik midlertidig stans bør løses på en måte hvor den ikke til hinder for at man skjønnsmessig, for eksempel i enkelttilfeller hvor en løyvehaver på et lite sted pensjonerer seg og leverer inn løyvet, kan dele ut løyvet til noen andre. Formålet med en midlertidig stans må være å forhindre en ytterligere vekst i antall løyver i omløp.

På samme måte bør det innføres en midlertidig tilknytningsplikt til drosjesentraler, som varer frem til datoen den varslede endringen trer i kraft permanent. Å beholde tilknytningsplikt var et krav fra både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i forkant av liberaliseringen. Både NHO Transport, Norges Taxiforbund, LO, YS, Fellesforbundet og YTF støttet kravet. Et slikt krav vil gjøre markedet tryggere og mer oversiktlig for de reisende. Det vil videre lette kontrollarbeidet til fylkeskommuner, politiet og ikke minst Skatteetaten.

En uløst problemstilling etter hvert som såkalte plattformsselskaper har etablert seg i drosjemarkedet, er innrapportering av komplette tall til Skatteetaten fra sentraler og selskaper. Slik innrapportering letter kontrollen av bransjen og dermed innsatsen mot svart arbeid. Tidligere Skattekrim-sjef Jan-Egil Kristiansen uttalte til Dagens Næringsliv i desember 2022:

«Denne bransjen er mye verre enn budbilbransjen. Det er cowboytilstander.»

Han mente at Skatteetaten forsømmer kontroll av det han kaller en høyrisikobrandsje. Han hevdet blant annet at «Uber har i praksis drevet en skattefri virksomhet i Norge». Overfor avisen har ikke Skatteetaten villet svare konkret på om enkeltsselskaper innrapporterer sjåførømssetningen slik de tradisjonelle sentralene er pålagt. Taxiforbundet har flere ganger gjennom flere år tatt opp at de ikke har fått svar fra skattemyndighetene på det samme.

Korrespondanse mellom selskapet Bytaxi og Skatteetaten, som både Dagens Næringsliv og Taxiforbundet oppgir å ha sett, viser at Skatteetaten ikke har fått tilgang på slike tall tidligere. Å sørge for at alle aktører rapporterer inn tall på like linje, er den enkleste måten å forhindre at aktører konkurrerer på ulike vilkår. Spesielt i kombinasjon med tilknytningsplikt til sentraler vil det være et effektivt tiltak. Overfor Stortinget (jf. Dokument

nr. 15:2056 (2021–2022) og Dokument nr. 15:761 (2022–2023)) har regjeringen bekreftet at plikten til å innrapportere tall gjelder for alle formidlere av drosjetjenester, samt at regelverket ikke skiller mellom tradisjonelle drosjesentraler og andre typer formidlere. Det er imidlertid stadig uklart om slik innrapportering rent faktisk skjer fra alle aktører.

Staten er en stor kunde for drosjetjenester gjennom helseforetakene. Over hele landet lyses det regelmessig ut anbud for pasientkjøring. På samme måte er fylkeskommunene er stor kunde gjennom blant annet anbud for skole- og TT-kjøring. Slike anbud er i dag en konkurranse om pris, hvor billigste tilbud som oppfyller kravene, vinner. Siden sjåfører etter tariffavtale er provisjonslønnet, gjør det at den enkelte sjåfører kan bli sittende igjen med svært lave inntekter for slik kjøring, langt under hva som er normal inntekt ellers i samfunnet og ellers i transportbransjen. En rapport laget for Taxi Hedmark og Taxi Oppland om pasientkjøring i Nordre Follo, står som eksempel. Den konkluderer med at timesprisen kan ligge helt ned mot 60 kroner og enda lavere. Mange steder i landet har det vært lokal kritikk fra sjåfører mot at prispresset på pasientkjøring i praksis bidrar til sosial dumping i regi av det offentlige. Dette kan staten forhindre ved å stille konkrete krav i utlysning av anbudene. Spesielt i dagens situasjon, hvor sjåfører opplever at markedet ellers har endret seg til det dramatisk verre etter frislippet, vil slike krav kunne bidra til å gi mange sjåfører en lønn å leve av igjen. Samtidig vil slike krav løse problemer med å skaffe biler til pasientkjøring, som er et stadig tilbakevendende tema flere steder. Sjåfører kvier seg for å ta oppdrag med pasientkjøring siden betalingen for det er så lav. Ved å bruke innkjøpsmakten sin riktig kan staten løse flere problemer samtidig.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen innføre en midlertidig stans i utstedelse av flere drosjeløyver.
2. Stortinget ber regjeringen innføre en midlertidig tilknytningsplikt til drosjesentraler for løyvehavere.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at alle aktører i drosjemarkedet, også såkalte plattformsselskaper, rapporterer inn komplette tall til Skatteetaten.

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.

30. mars 2023

**Geir Jørgensen**

**Mímir Kristjánsson**

