**Opprop for justeringer i yrkestransportloven 1.september 2020**

# Til Regjeringen og Stortinget

# **Nei til løsarbeidersamfunn i Norge**

Undertegnede organisasjoner ber Regjeringen og Stortinget justere den vedtatte yrkestransportloven før den settes i verk 1. november. Vi ber om at kravet om at drosjene må være tilknyttet en sentral gjeninnføres.

Dette for å sikre et pålitelig og trygt tilbud for kunder i hele landet, anstendige lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene og sunn og rettferdig konkurranse.

Lovendringen svekker muligheten til å ha en godt organisert næring med trygge og anstendige arbeidsforhold. Dessuten vil det medføre mer deltidsarbeid og fritidskjøring, og det vil være svært vanskelig å sørge for at sikkerhets- og vernebestemmelser og norske lønns- og arbeidsforhold ivaretas. Det vil også bli langt vanskeligere å organisere ansatte i næringen og sørge for et godt partssamarbeid.

Frislippet uten justeringene vi foreslår, vil frata hele taxinæringen konkurranse på like vilkår, det vil undergrave anstendige arbeidsforhold for en hel yrkesgruppe, og svekke norsk infrastruktur. Det vil også bli langt vanskeligere å sørge for tilstrekkelig kontroll på innbetaling av skatter og avgifter.

Erfaringer fra Sverige viser at tilbudet blir dyrere og dårligere for passasjerene, stikk i strid med hensikten med lovendringen. Vi er sterkt bekymret for at mange vil starte med taxikjøring på utsiden av det regulerte og organiserte arbeidslivet, noe som vil skape et betydelig press på lønns- og arbeidsvilkår og bidra til sosial dumping.

Vi ser også med bekymring på hvordan persontransportmarkedet har utviklet seg i andre land. Der har plattformselskaper utviklet seg til å bli oppdragsformidler uten arbeidsgiveransvar. Erfaringer herfra tyder på at sjåførene som utfører jobben underbetales, og ikke har noen forhandlingsposisjon vis a vis oppdragsgiver. Selskapene i denne såkalte «gig-økonomien» er også kjent for en aggressiv kamp om markedsmakt gjennom subsidierte priser, underskuddsdrift og bruk av skatteparadiser.

Dagens løyvehavere er selvstendig næringsdrivende, men har vært beskyttet av antallsreguleringen, som nå er vedtatt fjernet. «Gig-selskapene» setter ingen grenser for antall sjåfører, og tar dermed heller ikke noe ansvar for deres inntjening.

Dette er en forretningsmodell der den som utfører arbeid betegnes som selvstendig, men ikke har noen reell selvstendighet. Den har fått domsavgjørelser mot seg i flere land, deriblant Frankrike, Storbritannia og i delstater i USA. Disse kjenner modellen, som blant andre Uber baserer seg på, ulovlig, fordi den omgår arbeidsgiveransvar med sosiale rettigheter, og fører til en urimelig ubalanse mellom transportselskapet og sjåførene. Modellen antas også å være i strid med arbeidsmiljøloven i Norge, men regjeringen har, så vidt vi kan se, ikke vurdert dette spørsmålet.

Vi deler regjeringens uttalte mål om en fortsatt seriøs drosjenæring, med gode lønns- og arbeidsforhold og konkurranse på like vilkår. Justeringen vi foreslår vil fremme dette, og sikre nyvinninger og et bedre tilbud for kunder i hele landet.

Ved at den eksisterende lovens krav om tilknytning til en taxisentral gjeninnføres, kan det offentlige stille krav til, og kontrollere alle utøvere i næringen. Det vil gi sikkerhet for kunden, et pålitelig tilbud til alle kundegrupper, og reell klageadgang.

Taxisentralene må selv bestemme hvor mange løyver de vil ha tilknyttet eller eie selv, hvem de vil ha som løyvehavere og sjåfører, og ta ansvar for lønns- og arbeidsvilkårene i egen virksomhet.

**Vi ber med dette Regjeringen gjennomføre følgende endringer i loven før den iverksettes 1. november:**

1: Gjeninnfør kravet om at innehavere av drosjeløyver må være tilknyttet en taxisentral (med unntak av bostedsløyver som i dag). Der løyver gis til juridiske personer, skal det stilles krav om lønns- og arbeidsforhold i henhold til gjeldende tariffavtaler.

2: Stille krav til sentralene om størrelse, økonomi, og avtaler som sikrer ordnede lønns- og arbeidsvilkår blant løyvehavere og ansatte sjåfører.

3: Gi fylkeskommunene adgang til å videreføre lokale drosjereglementer, som via sentralene kan stille like krav til trygghet, klageadgang, tilbud av biler med rullestolramper, mv, og som sikrer de ansatte rettigheter etter arbeidsmiljøloven for innflytelse og medvirkning.

**Landsorganisasjonen i Norge, ved LO-leder Hans-Christian Gabrielsen**

**Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund, ved YS-leder Erik Kollerud**

**Norges Taxiforbund, ved forbundsleder Øystein Trevland**

**Fellesforbundet, ved forbundsleder Jørn Eggum**

**Yrkestrafikkforbundet, ved forbundsleder Jim Klungnes.**