

Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo



Lakkegata 23, 0186 OSLO
Postboks 9175, 0134 OSLO
Telefon: 21 01 36 00
Telefaks: 21 01 38 51
E-post: post@ytf.no
Bankgiro: 1602 47 96594
Postgiro: 0814 57 74757
Foretaksreg: NO 971 436 050

Deres ref.: 14/1412

Dato: 30.09.2024

Høringssvar - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II fra Drosjeutvalget

Det vises til utsendt høringsnotat av 5.juli 2024. NOU 2024:15. Yrkestrafikkforbundet (YTF) organiserer 13 000 medlemmer i ulike yrkesgrupper innen transportnæring, herunder taxisjåfører.

1. Innledning

YTF registrerer at Drosjeutvalget har fått foretatt en undersøkelse og kartlegging om arbeidsforhold i drosjenæringen. Vi ser alvorlig på det som fremkommer av rapporten om drosjesjåførenes arbeidsforhold, herunder lønn, arbeidsvilkår og arbeidshverdag. I rapporten som er utarbeidet av Oslo Economics trekkes det frem at drosjesjåfører jobber lange dager og mer enn før, for å opprettholde den samme lønnen som de hadde tidligere. Flere aktører i markedet bidrar til lengre ventetider på turer, som igjen bidrar til lengre arbeidsdager. YTF har tidligere advart mot omregulering og frislipp i drosjenæringen, nettopp fordi vi har fryktet at det vil føre til dårligere arbeidsforhold for drosjesjåfører. Dessverre viser det seg at frykten har vært velbegrunnet.

2. Sentraltilknytningsplikten

YTF er svært positive til Drosjeutvalgets forslag om løyvehavernes plikt til å være tilknyttet en sentral. Sentraltilknytningsplikten gir kunder muligheter for bedre oversikt over markedet

og det kan bidra til å skape mer ordnede arbeidsforhold i drosjenæringen. Vi er også positive til de plikter som foreslås for drosjesentralene, men det er en forutsetning at kontrollmyndigheter tildeles tilstrekkelige ressurser for å føre kontroll over sentralene. Slik utvalget selv påpeker, er sentraltilknytning godt begrunnet også innenfor EØS-avtalens regler.

3. Arbeidsforhold, driveplikt og antallsregulering

Drosjenæringen er preget av provisjonslønn. Dette har gitt stadig økende ustabil inntekt etter omreguleringen i 2020 (Oslo Economics, 2023). YTF er positive til å se nærmere på allmenngjøring av lønn og anbudskrav sammen med partene i arbeidslivet, men reagerer likevel på at utvalget synes å slå seg til ro med å mene at det må fokuseres på reglene som allerede finnes. Oslo Economics' (2023) rapport viser nettopp utfordringene drosjenæringen står i, der sjåfører som reelt sett er arbeidstakere, blir engasjert som oppdragstakere for å omgå vernebestemmelsene i arbeidsmiljøloven. Det er positivt at utvalget foreslår tiltak innenfor kontrollsystemer for å sikre etterlevelse av regelverket, og vi er enig i at internkontrollsystemer for sentralene etter forslag fra utvalget kan bidra til ryddigere arbeidsforhold. Dette er dog ikke en motsetning til ytterligere særregulering av drosjemarkedet, for eksempel gjennom innføring av krav om at sentralen skal kunne anses som arbeidsgiver.

Gjeninnføring av driveplikt og antallsregulering vil også kunne bidra til å styrke seriøse aktører i drosjenæringen, noe som igjen kan bidra til inntektssikkerhet for drosjesjåfører. Driveplikt og antallsregulering bidrar ikke bare til mer ordnede forhold i næringen, men også til å sikre samfunnets behov for tilgjengelighet, kvalitet og sikkerhet i drosjevirkomheten. YTF bemerker seg at flertallet i utvalget ønsker å gi fylkeskommunene *muligheter* til å innføre driveplikt gjennom tildeling av enerett der det er nødvendig, og at eneretten *kan* utformes som en antallsregulering av drosjeløyver. YTF støtter utvalgets mindretall som ønsker å pålegge enerettshaver driveplikt.

Oslo, 30.09.2024

Rameen Sheikh
Rådgiver

For Jim Klungnes
Forbundsleder