



Trondheim 19.11.2018

LO i Trondheim

Til Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår ref.: Mine dokumenter/korrespondanse/2018/ Høring om endringer i drosjereguleringen – oppheving av behovsprøvingen mv.
 – uttalelse fra LO i Trondheim 19.11.18

Deres ref: 18-1690-

Høring om endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv. – uttalelse fra LO i Trondheim

LO i Trondheim mener regjeringas forslag til ny drosjeregulering i Norge er flere skritt i feil retning med tanke på lønns- og arbeidsvilkårene i bransjen. Regjeringa velger å gi etter for ESAs krav om fri konkurranse og lik etableringsrett, og lar dette trumfe hensyn til både tjenestenes kvalitet og sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår. Det er bra at fagkompetansekravene til sjåførene foreslås styrket. Å deregulere markedet i storbyene forsterker den sosiale dumpinga som allerede foregår i drosjebransjen, og underminerer de seriøse aktørene. LO i Trondheim krever at disse endringene ikke implementeres.

Vi viser til høringsbrev av 01.10.18 fra Samferdselsdepartementet vedrørende forslag til endringer i drosjeregelverket. Høringen er tilgjengelig på departementets nettsider, <https://www.regjeringen.no/drosjehoyring> . Høringsfrist er satt til 1. januar 2019.

Bakgrunn for saken.

Lov- og forskriftsendringer: Av høringsbrevet fremgår det at forslagene som Samferdselsdepartementet fremmer i høringsnotatet innebærer endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy. I tillegg foreslås mindre endringer i forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

Drosjemarkedets funksjon: I høringsbrevet fra departementet hevdes det at det over tid har vært indikasjoner på at drosjemarkedet ikke fungerer optimalt, og at The EFTA Surveillance Authority (ESA) i tillegg har pekt på at deler av regelverket er i strid med EØS-avtalen. Forslagene til regelendringer innebærer en stor revisjon av drosjereguleringen, og har til formål å legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til gode tilbud til de reisende. Samtidig er det viktig å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. Ifølge departementet skal de foreslåtte lov- og forskriftsendringene gjøre det enklere å etablere seg i næringen og å drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at vi har en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunktene i departementets forslag til lov- og forskriftsendringene er å:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovederverv for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport.
- Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere og lempe på kravene til økonomi.
- Innføre ett drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med åtte sitteplasser i tillegg til fører.
- Innføre 10-årige drosjeløyver.
- Flytte løyvemyndighet fra fylkeskommunene til Statens vegvesen.
- Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til logging av alle drosjeturer.
- Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje.
- Innføre krav om at søker til kjøreseddel må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje.
- Justere hjemmelen for fylkeskommunene til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knyttes til kommunegrensene.

Uttalelse fra LO i Trondheim.

Lønns- og arbeidsvilkårene i drosjenæringa: LO i Trondheim mener regjeringas forslag til ny drosjeregulering i Norge er flere skritt i feil retning med tanke på lønns- og arbeidsvilkårene i bransjen. Drosjenæringa er prega av lange arbeidsdager og dårlig timelønn, noe som blant annet henger sammen med provisjonslønnsordninga. Ingen drosjesjåfører har «lønn mellom oppdrag»; venting på holdeplasser betales med 0 kroner per time. En undersøkelse nylig foretatt av Nordisk Transportarbeiderføderasjon viser at norske drosjesjåfører i gjennomsnitt arbeider nesten 52 timer per uke.

Regulering av antall drosjeløyver i storbyene: Å fjerne den politiske muligheten til å regulere antallet drosjeløyver i storbyene vil utelukkende tjene til å forverre problemet med dårlige lønns- og arbeidsvilkår. Her velger regjeringa å gi etter for ESAs krav om fri konkurranse og lik etableringsrett, og lar dette trumfe hensyn til både tjenestenes kvalitet og sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår.

Sentraltilknytningsplikten: Regjeringas forslag om å fjerneplikten til å være tilknytta drosjesentral og å lempe på kravene til uniformering av bil, vil tilrettelegge for useriøse aktører i bransjen. Regjeringa ønsker å slippe til løsarbeidende deltidssjåfører, som uten ansettelsesforhold og uten sosiale goder som sykepenger, feriepenger og pensjonsordning, skal inn og skumme fløten av markedet når etterspørselen er størst.

Fagkompetansekrav: Det er bra at fagkompetansekravene til sjåførene foreslås styrket, men dette hjelper lite når store deler av markedet overlates til sjåfører som mangler jobbtrygghet og sikkerhetsnett.

Deregulering av drosjemarkedet i storbyene: Å deregulere markedet i storbyene forsterker den sosiale dumpinga som allerede foregår i drosjebransjen, og underminerer de seriøse aktørene. LO i Trondheim krever at disse endringene ikke implementeres.

Vennlig hilsen

John-Peder Denstad
Leder av LO i Trondheim

Svein Åge Samuelsen /s/
1. nestleder / sekretær

LO i Trondheim, P.b. 846 Sentrum, 7409 Trondheim

Kontoradresse: Inngang C, Folkets Hus

Tlf. 73 - 80 73 14 / Tlf. 995 14 216 / e-post: post@loitrondeheim.no / hjemmeside:

www.loitrondeheim.no