

Pål Gausdal org.nr.982532566 mva.
Nesvegen 28
2080 Eidsvoll.

Epost paul.gausdal@gmail.com
Tel . (+47)45812381

Til
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo .

Eidsvoll 29.12.2018

HØRINGSSVAR VEDR. ENDRING I DROSJEREGULERING.

Jeg er pensjonert drosjeeier med 25 års erfaring fra Oslo og Romerike. Jeg står ikke på høringslisten , men har lyst til å bidra med min erfaring.

Det er veldig positivt at drosjenæringen får rammebetingelser mer likt annet næringsliv. Den fylkeskommunale detaljstyringen må erstattes med næringsfrihet , og drosjenæringen må få mulighet til å utvikle seg gjennom sunn konkurranse.

ARBEIDSMILJØ

Ved revisjon av lovverket har man også en unik anledning til å rydde opp i alvorlige arbeidsmiljøproblemer som er særegne for drosjenæringen .
Drosjenæringen preges av ulovlig lange arbeidstider , og 60-70 timers arbeidsuke er vanlig.
Dette er selvforskyldt , og går dessverre utover trafikksikkerheten .

Arbeidstiden skyldes en tilsynelatende overkapasitet på tider med liten etterspørsel .
Drosjenæringen legger urettmessig all skyld på på fylkeskommunens behovsvurdering og antallsregulering. Jeg mener at årsaken ligger i at arbeidsgiverne misbruker lønnssystemet .

Taxisjåfører får lønn med en fast prosentsats av bilens omsetning . Dette praktiseres slik at ingen kunder gir ingen lønn. Da blir det GRATIS å ha en ansatt sjåfør gående på tomgang , og dette misbruker arbeidsgiverne .
Maxitaxier med 10-16 seter er underlagt kjøre og hviletidsregler ihht EF 561/2006 . Dette omgås ved å bytte til vanlig personbil når tidskvoten på sjåførkortet er oppbrukt.

De farlig lange arbeidstiden er brudd på Vegtrafikklovens §21 forbud mot trøtte og slitne sjåførere .

Provisjonslønn er ihht AML §4-1 tillatt såfremt det ikke går på bekostning av sikkerhet . Men med 60-70 timers arbeidsuke så er grensen for trafikkisikkerhet overskredet for lengst . For sjåførere på maxitaxier 10-16 seter er bruk av prestasjonslønn forbudt ihht EF 561/2006 kapittel 10 artikkel III Transportforetakets ansvar .

Arbeidsgiverne er stort sett kjent med forbudet , men respekterer ikke dette fordi Arbeidstilsynet og Vegvesenet mangler kapasitet til å håndheve forbudet. En medvirkende årsak er en veldig lav andel fagorganiserte sjåførere , samt at sjåførere med innvandrerbakgrunn ikke er flinke nok til å ivareta sine rettigheter .

Problemet kan enkelt løses ved å innføre lovpålagt minstelønn pr time , dvs på samme måte som det skjedde i turbilnæringen i 2016. Tiltaket vil føre til bedre logistikk fordi arbeidsgiverne må tenke seg om to ganger før de sender bil og sjåfør ut på gata.

TILKNYTNINGSPLIKT TIL SENTRAL

Oppheving av tilknytningsplikten vil skape mer konkurranse mellom taxisentraler , og gi drosjeeiere bedre valgfrihet . Men vi må lære av erfaringene fra Sverige . De svenske "friåkerne" er beryktet for prisjuks , og de er en pest og plage for kundene .

For å unngå dette bør frittstående taxier underlegges maksimalprisregulering.

DROSJETILBUD I GRISGRENDTE STRØK

Lokale eneretter er et dårlig forslag fordi det ikke løser det underliggende problem som er manglende kundegrunnlag . Forslaget kan bare gjennomføres hvis skattebetalerne tar regningen for manglende lønnsomhet .

Behovet for beredskap og vaktordninger er i stor grad sammenfallende med behovet for syketransport . Dette løses enklere ved å la det inngå som en del av oppdraget når Pasientreiser utlyser anbudskonkurranser .

Ved å fjerne kravet om hovedervert vil det bli mulig for flere å gå sammen om å drifte en taxi som deltidsjobb. I utkantstrøk har man liten nytte av å være tilknyttet en taxisentral langt borte , man klarer seg like godt og billigere med mobiltelefon og internett . Tilknytningsplikten...og kostnaden.. bør derfor oppheves for disse taxiene.

ENGANGSAVGIFT FOR TAXIBILER (TAXIREFUSJON)

Taxibiler har lavere engangsavgift enn personbiler. Dessverre har regelverket ikke fulgt med i utviklingen , og avgiftslettelsen gis bare hvis drosjeeiere kjøper bilen , men ikke hvis bilen leasingfinansieres . Bilens engangsavgift bør bestemmes av bilens bruk , og ikke av hvilken finansieringsform som velges.

Med hilsen

Pål Gausdal