

Steinar Joh. Stenvaag
Eltonvn. 105
N-0586 Oslo

MOTTATT

04 JAN 2019

tlf. 928 28088

E-post: steinar.stenvaag@advo-care.no

Samferdselsdepartementet
PB 8010 DEP
0030 Oslo

AD HØRING OM DROSJEREGULERING

Jeg tillater meg – som innehaver av et enkeltfirma med drosjeløyve C-165 og liten kapasitet utover den daglige innsats til å behandle hele høringsnotatet – kun å fremme en begrenset reaksjon med fokus på noen prinsipielle forhold som jeg tror har betydning.

Som arbeidsgiver er jeg forbløffet over at hele det **arbeidsrettslige** perspektiv er unntatt fra høringen. I hvert fall finnes det ingen kapitler i notatet som yter dette temaet rettferdighet.

Det ser ut som om SD gjør totalt knefall for EØS-hensynene uten å vurdere grundig hvilke rettigheter Norge som nasjon kan påberope seg.

Jeg viser til både de lovfestede og ulovfestede hensyn.

Arbeidsmiljøet for sjåfører generelt og for drosjesjåfører spesielt er et tema som for lengst skulle vært tatt på alvor. I dag arbeider en vanlig ansatt sjåfør 12 timers skift. Dette er ulovlig, men lar seg snikrealisere ved spesielle arrangementer. Det smertelige for en vanlig arbeidsgiver er at dette er vanskelig å komme bort fra dersom den ansatte sjåføren skal klare å brødfø sin familie. Allerede i dag er det langt på vei et slavemarked innenfor drosje. Eierne forsøker så langt det er å regulere arbeidstiden til det normale og lovfestede, men de ansatte sjåførene sliter økonomisk. Uten tilleggstid i en eller annen form kan de like gjerne melde seg arbeidsledige og søke Nav om dagpenger.

Arbeidsdagen fortøner seg som brukbart bra mellom kl 06 og 09 – deretter som meningsløs fra 09 til 14 – og som brukbar deretter i rushtiden frem til 17-18. Fra et arbeidsmiljø- og helseperspektiv er dette mildt sagt umulig å forsvare. Tilsvarende gjelder nattskiftet. I perioder er det etterspørsel – i lange perioder helt stille.

Det er kjent at bussbransjen ansetter sjåfører til å arbeide bare i rushtiden. I reliteten er det slik de fleste ansatte drosjesjåfører også arbeider. Det er god kjent og dokumentert at dette er en svært belastende arbeidssituasjon både for den enkelte og for familien. Innenfor bussbransjen kan man i det minste kompensere med å kreve 35,5 timers arbeidsuke – innenfor drosje er dette helt umulig på grunn av provisjonslønnen.

SD's forslag om deregulering kommer selvsagt til å føre til at det alltid vil være nok drosjer tilgjengelig – men dette vil skje på bekostning av ordnede forhold i bransjen. Det vil bli mennesker med andre yrker, som skaffer seg tilleggsfortjeneste ved å kunne kjøre i rushtid eller om natten. Og de som i dag arbeider som sjåfører, må finne seg tilleggsjobber for å kunne brødfø familien.

Hele bransjen vil bli preget av manglende kontroll med arbeidstid og bli overtatt av små og store røverfirmaer som ønsker å hente ut profitt fra dette markedet. Vi vil få sjåfører som kjører drosje på nattetid etter først å ha hatt en vanlig arbeidsdag på jobben.

Det er ille nok som det allerede er med 12 timers skift – men forslaget fra SD vil føre til fullstendig anarki.

Her gjelder det at SD og stortinget står opp mot EØS og benytter samme argumenter som i Vinmonopol-argumentasjonen. Det er helse og sikkerhet så vel for sjåfør som publikum vi her snakker om.

Konkurransen i markedet er dårlig – det er alle enige om. Men forslaget vil føre til at konkurransen vil ta form av en alles kamp mot alle. En slik situasjon er ikke til å leve med. Vi trenger ikke mer «brutalisering» innenfor trafikk og kollektivtransport. En sjåfør kjører med andres liv i sine hender.

I dag er det sentralene som utgjør proppen i systemet. Sentralene har for stor egeninteresse i å holde prisene oppe. De opererer – med få unntak - på samme måte som bensinselskapene; mistenkelig stor grad av samordnede priser.

Løsningen ligger i å kreve at sentralene arbeider etter **demokratiske prinsipper**. Dersom sentralene blir tvunget til å samarbeide med løyvehaverne og å fremlegge markeds- og rasjonaliseringsplaner hvert «løyveår», vil problemene bli vurdert av flere parter enn idag.

Dessuten må den enkelte løyvehaver frigjøres fra taxisentralens standardiserte takster. Det må være mulig for løyvehaveren å **fristille taksameteret** slik at han eller hun kan markedsføres seg med «rimelig pris på forespørsel» utenom rusjtid.

Det er helt nødvendig at Über skal få innpass i Norge bare fordi de kan arbeide med differensierte takster. Teknologien som dette selskapet disponerer, er allerede langt på vei tilgjengelig for de etablerte sentralene i Norge.

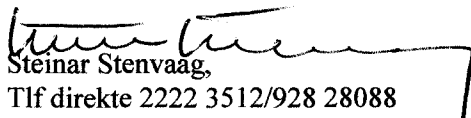
For øvrig må alle krav til drosjeløyve og sjåfører **skjerpes** – ikke undergraves. Det er sjelden man ser så uansvarlige forslag fra den statlige ledelsen som i dette høringsnotatet. Mye av frustrasjonen blant brukerne henger sammen med dårlig kompetanse hos sjåførene, dårlig service og manglende evne til å forhandle på pris.

Isteden ser man sjåfører som i en knipe kjører passasjerer for en fremforhandlet pris – for overhode å tjene penger under dødtid - og registrerer dette som bomtur. En fristilling av taksameter vil bøte på dette.

Altså er mitt votum slik:

- **tøffere front mot EØS,**
- **tøffere krav til løyvehavere,**
- **tøffere krav til sentralene.**

Oslo 30.12.2018


Steinar Stenvaag,
Tlf direkte 2222 3512/928 28088