

Seriøs drosjenæring for fremtiden

1
2 Drosjetransport er limet og den fleksible delen av det offentlige kollektivsystemet, og har en
3 samfunnskritisk funksjon. Drosjene er helt nødvendig for å sikre et tilfredsstillende og døgnekontinuerlig
4 transporttilbud, som blant annet sikrer at personer i samfunnskritiske jobber kan komme til og fra
5 arbeid.

6
7 Drosjetjenester er transport av mennesker, og kundegruppen er svært sammensatt. Mange kunder er
8 dessuten helt avhengig av drosje i hverdagen for å sikre egen mobilitet, dette gjelder særlig sårbare
9 kundegrupper som eldre, pasienter, personer med funksjonsnedsettelse, skoleelever/barn osv. Det er
10 derfor helt nødvendig at samfunnet har tillit til at næringen utfører transportoppdraget på en trygg og
11 tillitsvekkende måte.

12
13 Drosjenæringen er ikke lenger attraktiv for mange grupper i samfunnet på grunn av gjeldende lønns-
14 og arbeidsvilkår for sjåførere. Dette gjelder spesielt i spotmarkedet (gateturer og holdeplasser). Lønnen
15 sjåførene tilbys er 100% provisjonsbasert og utgjør 43-50% av innkjørt beløp. Konsekvensen av et 100%
16 provisjonsbasert lønnsystem uten regulert arbeidstid er at en sjåfør som ikke har kunder i løpet av en
17 arbeidsdag på opptil 12 timer, ikke har noen inntekt. Det må derfor innføres ordnede lønns- og
18 arbeidsvilkår med fast ansettelse slik at sosial dumping unngås.

19
20 Covid-19-pandemien påvirket drosjenæringen negativt, samtidig avvirket regjeringen store deler av
21 drosjereguleringen. Blant annet ble driveplikt og antallsregulering av løyver fjernet. Avvikling av
22 antallsbegrensningen har påført næringen betydelige utfordringer da antall løyver i Oslo¹ og Viken² har
23 økt kraftig i et marked hvor det allerede var stor overkapasitet.

24
25 I drosjemarkedet eksisterer det en rekke «markedssvikter», altså forhold som hindrer balanse mellom
26 tilbud og etterspørsel i et fritt marked. Asymmetrisk informasjon er et illustrerende eksempel på
27 markedssvikt. Opplysninger om hvem som tilbyr den mest effektive drosjeturen, er i liten grad
28 tilgjengelig for kundene i gate- og holdeplassmarkedet. Det gjør at sjåførene har svake insentiver til å
29 konkurrere på pris. Etterspørerne av drosjetjenester har dessuten ofte begrenset kunnskap om hva
30 som er «riktig» pris for en drosjetur og hva som er raskeste vei. Kundene kan derfor utnyttes av
31 opportunistiske tilbydere av drosjetjenester.

32
33 Oslo Senterparti vil:

- 34
35 ● At Stortinget vedtar streng regulering for å ivareta de reisendes sikkerhet og gode
36 kundeopplevelser
- 37 ● At Stortinget vedtar krav om hovedverv for løyvehaver, og behovsprøving av drosjeløyver,
38 for å sikre gode lønns- og arbeidsvilkår og unngå sosial dumping
- 39 ● At Stortinget vedtar driveplikt av løyve for å sikre et døgnekontinuerlig drosjetilbud i hele
40 landet
- 41 ● At Konkurransetilsynet gjeninnfører maksimalprisregulering av drosjepriser i hele landet for å
42 forhindre uønskede prisøkninger for publikum

¹ | Oslo var det behovsprøvde antall drosjeløyver før frislippet 1780. Etter frislippet 01.11.2020 har løyvetallet økt til 2288, per 05.02.2021. En økning på 28%.

² | Viken var det behovsprøvde antall drosjeløyver før frislippet 1280. Etter frislippet 01.11.2020 har løyvetallet i Viken økt til 1688 løyver, per 05.02.2021. En økning på 32%.

Seriøs drosjenæring for fremtiden

43

44

45 • At formidling av drosje i tettbebygde strøk skal skje ved offentlig godkjent drosjesentral.
46 Virksomheten skal ha forretningssted i Norge med norsk organisasjonsnummer.

47 • At løyvehaver skal ha tilknytningsplikt til drosjesentral for å sikre en ryddig og seriøs
48 drosjenæring, med strenge krav til sentralenes kontrollfunksjon og rapporteringsplikt

49 • At tilknytningsplikt til drosjesentral ikke gir løyvehaver tilknytningsrett. I de tilfellene en
50 drosjesentral ikke har kapasitet til å ta imot vedkommende må løyvehaver enten starte egen
51 sentral eller levere tilbake løyve til løyvemyndigheten

52 • At det skal være taksameter i drosje. Taksameter skal være fastmontert i drosjen for å unngå
53 unndragelse av skatt og merverdiavgift og prismanipulering. Taksameter skal også registrere
54 arbeidstid

55 • At de særskilte løyvekategoriene drosjeløyve, selskapsvognløyve, løyve for transport av
56 funksjonshemmede og utvidet drosjeløyve (maxitaxi), gjeninnføres

57 • At drosjenæringen avvikler ordningen med 100% provisjonsbasert lønn for ansatt sjåfør

58

59