

Utgave: Onsdag 4. aug.

Forsida

Kommentar

Politikk

Innenriks

Med andre ord

Utenriks

Meninger

Kultur

Kunst

Opposisjonen vil reversere taxireformen, men sjåførene vil ikke tilbake til den gamle ordningen:

ADVARER MOT Å TA U-SVING

REFORM | **Anders Eidesvik** (tekst) og **Hanne Marie Lenth Solbø** (foto) | 



FRAMTIDA: Hvordan kan en rødgrønn reversering av taxireformen se ut? Jarle Kanaris i Bytaxi mener fast timelønn og provisjon er veien å gå. Her står han på taxiholdeplassen ved Oslo S.

DROSJE: De rødgrønne partiene lover en reform av regjeringens taxireform. Bytaxi og Fellesforbundet mener det må innebære timelønn.

Regjeringen har fått krass kritikk for taxireformen som ble innført i november i fjor. Kritikerne mener reformen fører til sosial dumping. I tillegg advares det mot at internasjonale selskap som Uber, Bolt og Yango driver priskrig i et forsøk på å skaffe seg monopol.

TAXIREFORMEN:

Med dagens taxi-system har man tre aktører: sjåførere, løyvehavere og formidlere.

Sjåførere er enten enkeltmannsforetak som eier og kjører egen bil, eller så kan de jobbe som frilansere eller være ansatt hos løyvehavere.

Den andre gruppa er løyvehavere og flåteeiere. De leier ut biler til sjåførere uten egen bil, betaler for drift av bilene og i noen tilfeller kjører selv.

Den tredje gruppa er formidlere. Formidlere er aktører som kopler kunder med sjåførere. Disse består av taxisentraler som Norgestaxi og nye appbaserte plattformer som Yango, Bolt og Uber.

Kilde: Jørgen Aarhaug, forsker ved Transportøkonomisk institutt.

De rødgrønne partiene lover å reversere reformen. I Arbeiderpartiets 100-dagersplan heter det at partiet skal «stanse frislippet i taxinæringen». Senterpartiet lover «å gjøre grep allerede til høsten».

Nå advarer imidlertid aktører i næringen mot en reversering som innebærer å gå tilbake til den gamle reguleringen av sektoren uten betydelige justeringer.

Fellesforbundet og selskapet Bytaxi mener det nå åpner seg en mulighet for å introdusere timelønn, i en bransje der arbeidertankerne får provisjonsbetalt.

Lav lønn og lange dager

Hverdagen til en drosjesjåfør er ikke lett – mange jobber lange dager og sitter igjen med lite.

I 2019 var medianinntekten for drosjesjåførere på 32.960 kroner i måneden før skatt.

– Bak disse tallene skjuler det seg også minst en 60 timers arbeidsuke i byene. Men for veldig mange sjåførere skjuler disse tallene også minst 70 timer arbeid i uka, sier Sigurd Oppegaard, stipendiat på Universitetet i Oslo og forsker ved Fafo - et forskningsinstitutt innen anvendt samfunnsvitenskapelig forskning.

– Hvem hadde minst makt før reformen?

– Som yrkesgruppe har ikke ansatte drosjesjåførere hatt så mye makt. Det er veldig få sjåførere som er organiserte. Det er en næring hvor man har flere små arbeidsgivere (løyveeiere journ.anm.) som selv driver på marginen.

Få organiserte

Oppegaard mener lav organiseringsgrad skyldtes flere utfordringer med drosjebransjen.

– Mange av de ansatte jobber deltid. I tillegg er det høyt gjennomtrekk av folk som kommer og slutter. Det gjør det vanskelig å rekruttere medlemmer i foreninger, sier Oppegaard.

En annen utfordring er at båndene mellom sjåførere og løyvehavere ofte er familiære eller vennebaserte.

– Det er ikke en reit økonomisk relasjon som gir mindre rom for å organisere seg.

Mange av dem som kjører drosje, kommer også fra et segment i arbeidslivet som ikke organiserer seg.

– Det er gjerne folk med innvandrerbakgrunn. Mange har kort botid og begrenset kunnskap om norsk arbeidslivsorganisering, sier Oppegaard.

Nytt lønssystem

Jarle Kanaris er daglig leder i Bytaxi som han startet i 2007. Han sitter i tillegg som styremedlem i Senterpartiet i Vestre Aker. Kanaris ble politisk engasjert på grunn av den nye drosjereguleringen.

– Det er nesten helt umulig å sitte på utsida når jeg sitter med på så mye erfaring og nettverk om næringen.

Han ønsker ikke en videreføring av dagens lønssystem sjåførere, hvor man kun får betalt for hvor mange turer man kjører. I stedet ønsker han et nytt system hvor sjåførere får fast grunnlønn og provisjon.

– Skal man ha et seriøst og inkluderende arbeidsliv i Norge i 2021, kan man ikke tilby null kroner for å være på jobb som drosjesjåfør. Sosial dumping og løsarbeidersamfunn er ikke nytenkning og forbedring slik liberalistene i regjeringen har fått vedtatt.

«Skal man ha et seriøst og inkluderende arbeidsliv i Norge i 2021, kan man ikke tilby null kroner for å være på jobb som drosjesjåfør»

– JARLE KANARIS, DAGLIG LEDER I BYTAXI

– Hvordan kan man introdusere en grunnlønn i drosjebransjen?

– Man trenger strengere offentlig regulering av drosjenæringen. Dette trengs skal man ivareta samfunnets interesser, som er et levelig lønnsgrunnlag, pensjonsrettigheter, sykerettigheter og for å forhindre skattejuks, sier Kanaris.

Han vedkjenner at det er en vanskelig oppgave å innføre timelønn da omsetningen på et drosjeløyve allerede er svært lav.

– Vi må sette oss ned med organisasjonene for å se om det er mulig å få på plass en grunnlønn i det hele tatt, sier han.

Elefanten i rommet

Roald Arentz, leder i Fellesforbundets avdeling 16 Midtnorsk Transportarbeiderforening, er enig med Kanaris.

– Den store elefanten i rommet er provisjon. Hadde vi klart å etablere timelønn og skiftordninger som bussbransjen, så måtte eierne effektivisere og ikke drosjesjåførene, forteller Arentz.

Han mener de rødgrønne må se større enn å bare reversere tilbake til den gamle ordningen. I stedet ser han til bussbransjen, hvor store selskaper har fast ansatte med timelønn.

– Det er kanskje nødvendig at vi må gå for den samme organiseringen som i bussbransjen, hvor man har store seriøse firma framfor mange små løyvehavere. Det mener jeg er den anstendige måten, men det vil ikke våre ærede motstandere i Taxiforbundet.

Han forteller at Fellesforbundet møter lite forståelse for kravet om fast timelønn i forhandlinger med Taxiforbundet.

– Hver gang vi snakker om timelønn, blir vi møtt med veggen fullstendig. Jeg mener at så lenge man står og venter på oppdrag så er man på jobb og til arbeidsgivers disposisjon. Derfor kan man ikke bare ha provisjon.

Mer regulering

Arentz mener en reversering av regjeringens taxireform på kort sikt er nødt til å få tilbake den politiske muligheten til å regulere antall løyver.

– Jeg blir frustrert. Særlig over Ap som sier de ønsker å reversere reformene, men også sier at de sannsynligvis ikke får gjort noe med antallsbegrensningene. Da løyvetaket forsvant, ble det levert ut masse nye løyver, noe som har bidratt til overetablering og sosial dumping.

Den lengre veien til fast timelønn krever en større innsats, mener Arentz. Et verktøy som kan bidra, er at det offentlige stiller krav om gode arbeidsvilkår og lønn for oppdrag.

– Stortinget kan legge til rette for dette. Det kan stilles krav om fast lønn og faste ansettelser når man lyser ut anbud for offentlige transportkjøpere, som for eksempel kommuner og helseforetak, sier Arentz.

anderse@klassekampen.no

Del artikkelen