



Kartlegging av arbeidsforhold i drosjenæringen

Rapport utarbeidet av Oslo Economics på oppdrag for Samferdselsdepartementet

Om Oslo Economics

Oslo Economics utreder samfunnsfaglige problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndighetene, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller et grunnlag for organisasjoner som ønsker å påvirke sine rammebetingelser. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.

Oslo Economics er et samfunnsfaglig rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Oslo Economics har i dag rundt 70 medarbeidere, hvorav mer enn 15 med doktorgrad. Vi tilbyr innsikt basert på fagkompetanse, sektor erfaring og et nettverk av samarbeidspartnere.

Kartlegginger

Oslo Economics tilbyr kartlegginger og evalueringer til offentlige virksomheter og bedrifter basert på vår omfattende kvalitative og kvantitative verktøykasse. Vi tilbyr virksomhetsanalyser, kartlegginger av verdistrømmer og evalueringer av prosesser og programmer, tiltak, virkemidler og organisasjoner.

Vi har kompetanse på kartlegginger innenfor ulike sektorer, og har blant annet gjennomført flere kartlegginger om drosjemarkedet. Vi har bred erfaring med analyser innen arbeidslivsforskning. Vi kjenner arbeidsmarkedets virkemåte, offentlig tjenesteproduksjon og forstår velferdsordningenes utforming. Vi legger vekt på en helhetlig vurdering av komplekse sammenhenger, og forsøker alltid å fremstille disse på en pedagogisk og lettfattelig måte.

Kartlegging av arbeidsforhold i drosjenæringen/2023-13

© Oslo Economics, 16. februar 2023

Kontaktperson:

Erik Magnus Sæther / Partner

ems@osloeconomics.no, Tel. +47 940 58 192

Foto/illustrasjon: iStock.com/Mikhail Rudenko

Innhold

Sammendrag	4
1. Bakgrunn og mandat	8
1.1 Bakgrunn for oppdraget	8
1.2 Formålet med kartleggingen	9
1.3 Avgrensninger	9
2. Metode	10
2.1 Metode og informasjonskilder	10
2.2 Mulige svakheter ved faktagrunnlaget	11
3. Drosjemarkedet og regulering av arbeidsforhold	14
3.1 Drosjemarkedet	14
3.2 Organiseringen av drosjeyrket	16
3.3 Regulering av arbeidsforhold i drosjenæringen	17
3.4 Arbeidsforhold for drosjesjåførere i dag og utvikling etter 1. november 2020	19
3.5 Utvikling i arbeidsforholdene etter 1. november 2020	29
3.6 Muligheter for ytterligere kartlegging av arbeidsforhold i næringen	31
4. Referanser	33
Vedlegg A: Spørsmål i spørreundersøkelse	34

Sammendrag

1. november 2020 ble det gjennomført omfattende endringer i drosjereguleringen. Regjeringen har satt ned et offentlig utvalg som skal foreta en gjennomgang av rammeverket og reguleringen i næringen. Som grunnlag for utvalgets gjennomgang har Oslo Economics kartlagt arbeidsforholdene i drosjenæringen.

Etter omreguleringen i 2020 har antallet drosjeløyer mer enn doblet seg. Drosjesjåførene rapporterer om både positive og negative effekter av omreguleringen på arbeidsforholdene for drosjesjåfører. Mange sjåfører opplever imidlertid at arbeidsforholdene har blitt dårligere som følge av økt tilbud i markedet, som igjen fører til at de må jobbe lengre dager for å oppnå samme lønn som før.

Bakgrunn og metode

Regjeringen har satt ned et offentlig utvalg som skal foreta en helhetlig gjennomgang av rammeverket og reguleringen i næringen. For å sikre et kunnskapsgrunnlag for eventuelle lovendringer og utvalgets videre arbeid er det behov for en kartlegging av arbeidsforholdene i drosjenæringen. Oslo Economics er blitt engasjert av Samferdselsdepartementet til å gjennomføre kartleggingen, som blant annet redegjøre for følgende forhold:

- Arbeidsforholdene for sjåfører og løyvehavere i dag, herunder inntekts- og arbeidsvilkår og helse, miljø og sikkerhet (HMS) for drosjesjåfører og løyvehavere.
- Hvordan arbeidsforholdene har utviklet seg og hvordan sjåfører har tilpasset seg etter omreguleringen i drosjenæringen 1. november 2020.
- Identifisere videre behov for kartlegging av ansatte sjåførers arbeidstid.
- Påpeke eventuelle svakheter ved faktagrunnlaget.

Kartleggingen baserer seg på litteratur, offentlig statistikk, intervjuer og spørreundersøkelse. Med utgangspunkt i rammen for dette oppdraget er undersøkelsene avgrenset i omfang; det er gjennomført til sammen 22 intervjuer og 216 drosjesjåfører, løyvehavere og ansatte i drosjesentraler eller app-formidlere har besvart spørreundersøkelsen.

Regulering av arbeidsforholdene i drosjenæringen

Det finnes ikke særregler for regulering av arbeidsforhold i drosjenæringen. Regler om kjøre- og hviletid gjelder heller ikke for sjåfører som kjører biler med plass til færre enn 9 personer. De generelle reglene i arbeidsmiljøloven om alminnelig arbeidstid og overtid gjelder for ansatte sjåfører på lik linje med arbeidstakere i andre næringer. Mange drosjesjåfører er selvstendig næringsdrivende og faller dermed utenfor vernet av generelle regler for arbeidstakere. Det er to taxioverenskomster mellom Norges Taxiforbund og henholdsvis Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet. Overenskomstene er ikke allmenngjort for næringen, og det er lav organisasjonsgrad blant ansatte sjåfører. Regelverk og tariffavtaler som gjelder ivaretagelse av arbeidsforholdene i drosjenæringen er i all hovedsak uendret fra før omreguleringen i 2020.

Flere løyver og endringer i organiseringen av drosjeyrket

Siden nytt regelverk trådte i kraft 1. november 2020 har antallet løyver mer enn doblet seg. De fleste løyvene er tatt ut av enkeltpersonforetak. Ca. 76 prosent har tatt ut kun ett løyve, og det er kun et fåtall løyvehavere som har tatt ut mer enn 10 løyver. Med økt valgfrihet i drosjeaktørens valg av organisering har det blitt etablert flere formidlere av drosjetjenester som baserer seg på formidling utelukkende gjennom digitale formidlingsplattformer (app-formidlere). Flere løyvehavere kjører drosje uten tilknytning til sentral eller formidler som «friåkere» eller i kombinasjon med kjøring for sentral og/eller app-formidler. Det kan også tyde på at et fåtall selskaper har etablert seg med flere drosjebiler og løyver, der sjåførene er ansatte arbeidstakere. Omreguleringen har også hatt betydning for aktørbildet i kontraktmarkedet. De regionale helseforetakene oppgir at de i enkelte områder opplever reell konkurranse for første gang. Utover mer stabilitet i antall drosjeturer og dermed mindre variasjon i lønn, er det imidlertid lite som tyder på at øvrige arbeidsvilkår er bedre i kontraktmarkedet.

Mange små arbeidsgivere

Det er mange små arbeidsgivere i drosjenæringen. 85 prosent av respondentene i vår spørreundersøkelse som har svart at de har ansatte, har svart at de har 5 eller færre ansatte. Flere av informantene vi har intervjuet peker på små arbeidsgivere som en utfordring. Dette begrunnes blant annet med at det å være bedriftseier kommer med et betydelig arbeidsgiveransvar, blant annet i form av ordninger knyttet til overtid, ferie-, syke- og dagpenger og HMS-plan. Små arbeidsgivere kan ha mindre kompetanse på dette området og kan derfor ha begrensede forutsetninger for å ivareta de ansatte på en god måte.

Mange drosjesjåfører jobber lange dager og mer enn før – for å opprettholde samme lønn som før

Økt tilbud i drosjemarkedet har ført til at sjåfører må jobbe lengre for å opprettholde samme lønn som tidligere. Flestparten av drosjesjåfører får sin lønn gjennom overskudd som løyvehaver eller provisjon av omsetning. For de fleste drosjesjåfører har lønn følgelig en direkte sammenheng med arbeidstid. Både i intervjuer og i spørreundersøkelsen oppgir mange at de må jobbe lange arbeidsdager for å oppnå en tilfredsstillende lønn. Fluktuerende etterspørsel og mange aktører i markedet gjør at inntjeningen blir uforutsigbar og kan variere stort fra periode til periode.

Det oppleves en markant økning i antall tilbydere i perioder hvor det er høy etterspørsel. Mange sjåfører opplever at det er mange tilbydere i travle perioder, og at dette også synes å øke antallet tilbydere i mindre travle perioder. De forteller at det er lange ventetider på turer og at de dermed må ha lengre arbeidsdager for å ha samme inntjening som før.

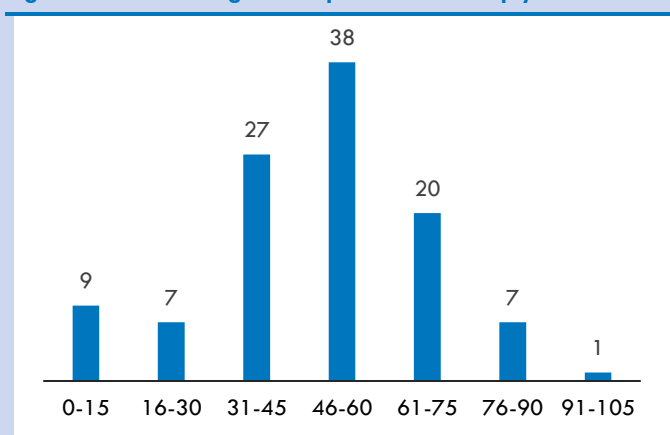
Figur 1-1 viser at over halvparten av respondentene i vår undersøkelse anslår at de jobber mer enn 46 timer i uken. Gjennomsnittlig arbeidsmengde blant respondentene er 54 timer i uken, noe som langt overstiger 35,5 timer per uke, som er fastsatt som ordinær arbeidstid i bransjen i henhold til taxioverenskomstene. Mange jobber flere timer nå enn før omreguleringen. Respondentene er imidlertid delt når det gjelder spørsmålet om de har en akseptabel arbeidsmengde – om lag halvparten av respondentene oppgir at de opplever arbeidsmengden som akseptabel.

Færre ansatte sjåfører

Tall fra SSB viser imidlertid en økning på 11 prosent i månedlig gjennomsnittslønn fra 2020 til 2021 for ansatte sjåfører. Økt gjennomsnittslønn i måneden kan forklares med både flere arbeidstimer og høyere provisjon for å tiltrekke sjåfører med økt sjåførermangel. Tallene fra SSB omfatter ikke selvstendig næringsdrivende. Egenrapporterte tall fra spørreundersøkelsen tyder på at lønnen til løyvehavere gikk en del ned i 2021 og har økt noe i 2022. Tallene må imidlertid ses i sammenheng med at det kun har gått drøyt to år siden omreguleringen trådte i kraft i november 2020, og perioden har også vært preget av restriksjoner som følge av koronapandemien.

SSBs lønnsstatistikk viser en nedgang i totale antall arbeidsforhold i drosjenæringen i årene etter omreguleringen. Nedgangen kan trolig forklares av at mange sjåfører selv har fått egne løyver, avgang i drosjeyrket som følge av redusert etterspørsel og økt usikkerhet under koronapandemien, samt at det er mer krevende å få tak i sjåfører med strengere krav til kjøreseddel.

Figur 1-1: Hvor mange timer jobber du i drosjeyrket hver uke?

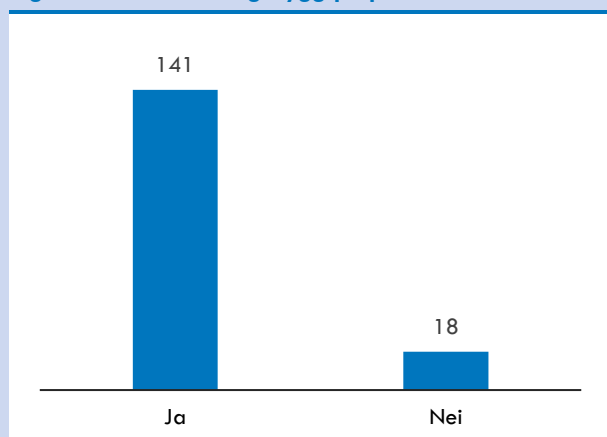


Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfører eller både løyvehaver og sjåfører (161). N=109

Hovedparten av sjåførene føler seg trygge på jobb, men flere opplever stress i arbeidshverdagen

Figur 1-2: Føler du deg trygg på jobb?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=159

Figur 1-2 viser at hovedparten av drosjesjåførene som har besvart vår spørreundersøkelse oppgir at de føler seg trygge på jobb. På spørsmål om hva som oppleves som de største utfordringene når det gjelder helse, miljø og sikkerhet i drosjeyrket er det imidlertid flere som trekker frem at det ofte kan oppstå ubehagelige situasjoner med passasjerer, særlig i situasjoner der passasjerene er under påvirkning av alkohol eller andre rusmidler.

For ansatte sjåfører gjelder reglene i arbeidsmiljøloven, som blant annet regulerer arbeidstid og stiller krav til oppfølging av HMS for de ansatte. 64 prosent av respondentene som har et arbeidsgiveransvar overfor ansatte sjåfører, har svart at de har etablerte rutiner for å sikre at ansatte sjåfører ikke jobber mer enn det som er lov i henhold til arbeidsmiljøloven eller aktuelle tariffavtaler. Det er imidlertid grunn til å anta at kun et fåtall ansatte sjåfører får overtidsbetaling.

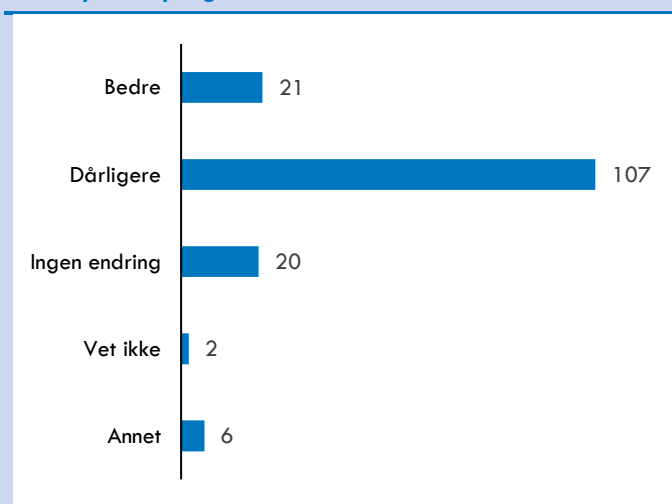
Arbeidstilsynet har gjennomført begrenset tilsynsaktivitet og kontroll av arbeidsforhold i drosjenæringen. I den senere perioden har tilsyn dreid seg om tilsyn i det forebyggende sporet sammen med Statens vegvesen. I perioden 2013-2022 har Arbeidstilsynet gjennomført 881 tilsyn i næringen der det ble avdekket brudd i 33 prosent av tilfellene. Arbeidstilsynet ga 1 068 pålegg om retting i forbindelse med disse tilsynene. En stor andel av påleggene ble gitt i forbindelse med brudd på arbeidsavtaler.

Delte meninger om behovet for særregulering av arbeidsforhold i drosjenæringen

Som Figur 1-3 illustrerer, har mange av drosjesjåførene svart at jobben har blitt dårligere etter omreguleringen. Det er imidlertid delte meninger om behovet for særregulering av arbeidsforholdene i drosjenæringen. På den ene siden mener aktører at det er ønskelig med sterkere vern, økt innslag av fast lønn og kjøre- og hviletidsbestemmelser for drosjesjåfører. På den andre siden oppgir aktører at fast lønn ikke vil gi insentiver til å ta alle drosjeturer og vil kunne virke mot hensynet til en fleksibel arbeidshverdag, samt at kabalen med vaktordning og beredskap i forbindelse med pasientkjøring ikke vil gå opp med hviletidsbestemmelser.

De fleste informantene vi har intervjuet er fornøyd med strengere krav til fagkompetanse for å få kjøreseddel, men påpeker at det ikke er tilrettelagt nok kapasitet for oppkjøring. I intervjuer er det flere som oppgir at de savner mer oversikt over drosjevirkomheten og kontroll av næringen. Rollen til sentraler og formidlere kan i større grad klargjøres og formaliseres, slik at virksomheten skjer på tydelige og like vilkår for sentraler og formidlere.

Figur 1-3: Synes du at jobben har blitt bedre eller dårligere etter at de nye drosjereguleringene kom?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=156

Forskjellig utvikling i arbeidsforholdene i ulike områder, ulike delsegmenter og på ulike tider

Det er noen sentrale forskjeller i omreguleringens innvirkning på drosjesjåførenes arbeidsforhold i ulike områder, ulike delsegmenter og på ulike tider. Drosjesjåfører opplever betydelig nyetablering og økt konkurranse i områder med høy etterspørsel. Dette har ført til større press på lønn og arbeidstid blant drosjesjåfører i byområdene. I distriktsområdene synes mye å være uendret, men at det er økt sjåførmangel, noe som har redusert drosjetilbudet i enkelte områder. Drosjesjåfører opplever størst endringer i enkeltturmarkedet og mindre grad i kontraktmarkedet. Drosjetilbudet har særlig økt på tider med høy etterspørsel. Fordi dette har utvannet omsetningen til den enkelte og aktørene må jobbe flere timer for å kjøre inn samme omsetning, har økningen i tilbudet forplantet seg også på tider med lav etterspørsel. Våre undersøkelser tyder på at det er nokså sammenfallende erfaringer blant tradisjonelle og nye aktører når det gjelder forhold knyttet til lønn, arbeidstid og HMS for drosjesjåfører.

Usikkerhet knyttet til informasjonsgrunnlaget og muligheter for videre kartlegging

Kartleggingen er basert på kvantitative undersøkelser basert på statistikk og spørreundersøkelser. I tillegg har vi gjennomført kvalitative undersøkelser i form av litteraturgjennomgang og intervjuer med drosjesjåfører og andre sentrale aktører i drosjenæringen. Hovedutfordringen med å skaffe til veie gode data i forbindelse med kartleggingen av arbeidsforholdene i drosjenæringen, har vært manglende oversikt over den samlede virksomheten i markedet. Det er trolig en betydelig andel inaktive løyver og manglende opplysninger knyttet til såkalte «friåkere» som ikke er tilknyttet verken drosjesentraler eller app-formidlere. Det er usikkert om friåkere er inkludert i datagrunnlaget til SSB om drosjenæringen, som baserer seg på innrapporterte tredjepartsopplysninger til Skatteetaten. Næringen består videre av mange små arbeidsgivere som er enkeltpersonforetak uten regnskapsplikt. Vår spørreundersøkelse er distribuert gjennom fag- og bransjeorganisasjoner i næringen. Ettersom det er lav organisasjonsgrad blant ansatte sjåfører og det trolig er færre som kjører for app-formidlere som har organisert seg, kan andelen selvstendig næringsdrivende og løyvehavere som kjører for tradisjonelle aktører være overrepresentert. Som følge av reiserestriksjoner og redusert mobilitet under koronapandemien, er det krevende å isolere effekten av koronapandemien og omreguleringen som kom i 2020.

I tabellen nedenfor oppstiller vi forhold som kan være aktuelle å utforske nærmere i fremtidige kartlegginger.

Tabell 1-1: Muligheter for videre kartlegging av arbeidsforhold i drosjenæringen

Ytterligere innsamling av data og informasjon	<ul style="list-style-type: none">• Bredere distribusjon av en spørreundersøkelse• Gjennomføre flere intervjuer• Gjennomgå krav i flere kontrakter og arbeidsavtaler og undersøke i hvilken grad offentlige oppdragsgivere benytter sin forhandlingsposisjon til å stille krav til arbeidsvilkårene for drosjesjåfører• Innhente mer data, f.eks. fra næringsoppgaver for selvstendig næringsdrivende og mikrodata om arbeidsmarkedet• Se på erfaringer av regulering av arbeidsforhold i drosjenæringen i andre land
Analysere arbeidsmarkedet for drosjesjåfører	<ul style="list-style-type: none">• Hvilke vilkår er viktige for å tiltrekke dyktige sjåfører i drosjenæringen?• Hva er flaskehalsen og etableringsbarrierene for å bli sjåfører?• Hvordan sammenligner arbeidsmarkedet seg for drosjesjåfører mot andre arbeidsmarkeder med lignende karakteristika (f.eks. budbil, turvogn og langtransport)?• Finnes særregler i andre arbeidsmarkeder for sjåfører som er overførbare til drosjenæringen?• Hvor høy turnover er det, og hvilke alternativer arbeidsmarkeder finnes for drosjesjåfører?
Vurdere effekten av omreguleringen i 2020 på et senere tidspunkt	<ul style="list-style-type: none">• Reiserestriksjoner og redusert mobilitet under koronapandemien gjør det krevende å isolere effekten av koronapandemien og omreguleringen som kom i 2020• Det tar trolig tid før markedet stabiliserer seg, og aktørene klarer å omstille seg til de nye reglene

Kilde: Oslo Economics

1. Bakgrunn og mandat

1. november 2020 ble det gjennomført omfattende endringer i drosjereguleringen. Siden den tid har antallet drosjeløyver mer enn doblet seg. For å følge opp punktene om drosje i Hurdalsplattformen har regjeringen satt ned et offentlig utvalg som skal foreta en grundig og helhetlig gjennomgang av rammeverket og reguleringen i næringen. Som grunnlag for utvalgets gjennomgang har Oslo Economics kartlagt arbeidsforholdene i drosjenæringen.

1.1 Bakgrunn for oppdraget

Våren 2022 oppnevnte regjeringen et offentlig utvalg som skal foreta en grundig og helhetlig gjennomgang av rammeverk og regulering i næringen. Som en del av arbeidet skal utvalget vurdere hvilke krav som bør stilles for å sikre en seriøs drosjenæring som blant annet gir trygghet for kundene, gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere og som bidrar til hvit økonomi. Samferdselsdepartementet har i denne sammenheng lyst ut et oppdrag om å kartlegge arbeidsforholdene i drosjenæringen som grunnlag for arbeidet i utvalget.

I budsjettforliket mellom regjeringspartiene og SV for budsjettåret 2023 ble det enighet om at Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.

1.1.1 Omregulering av drosjemarkedet etter 2020

Våren 2019 kom det en innstilling fra Transport- og kommunikasjonskomiteen om «Endring i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)». Det var da blitt jobbet i flere år med å utarbeide en ny drosjeregulering. Bakgrunnen for dette arbeidet knytter seg til flere utviklingstrekk i samfunnet; Markedet for transport med personbil har endret seg betydelig siden dagens regulering ble innført. Videre hadde ESA avgitt en grunnlagt uttalelse til norske myndigheter der de konkluderer med at Norges regler om tilgang til taximarkedet var i strid med EØS-avtalens artikkel 31 om etableringsfrihet.¹ I tillegg hadde Delingsøkonomiutvalget argumentert for å fjerne løyveplikten i drosjemarkedet og få bedre

¹ ESA mente det var problematisk med hensyn til lovverket at det er satt en begrensning på antall løyver, at vilkårene for å få innvilget løyve ikke er objektive, ikke-

konkurransen i markedet, blant annet gjennom å legge til rette for applikasjonsbaserte delingstjenester.

Fra 1. november 2020 trådte nytt drosjeregelverk i kraft. Omreguleringen av drosjemarkedet var omfattende og i lovendringene er det flere forhold som påvirker markedssituasjonen. Noen av de viktigste endringene i den nye reguleringen var:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovedverv 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 10-årige drosjeløyver.
- Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til loggføring 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.

Etter omreguleringen i 2020 har antall drosjeløyver mer enn doblet seg, fra ca. 8 000 til nær 18 000 løyver². Ettersom løyvene ikke lengre er tilknyttet et løyvedistrikt, og det ikke lengre er driveplikt, er det usikkert hvor mange av de 18 000 løyvene som er i drift.

Fra 1. januar 2023 ble enkelte av regelverksendringene fra 2020 reversert. Blant annet gjelder nå følgende regler:

- Krav om fagkompetanse – vært på høring - ikke iverksatt
- Krav om bankgaranti for drosjeløyvehaver
- Krav til taklampe på alle drosjer
- Krav om at drosjen er riktig registrert i kjøretøysregisteret
- Krav om at løyvehaver dokumenterer at taksameter er installert og at kjøretøyet er registrert i kjøretøyregisteret

1.1.2 Behov for kartlegging av arbeidsforholdene i drosjenæringen

Det er ikke fastsatt særregler om arbeidsvilkår i drosjenæringen i dag. Også før omreguleringen i 2020 ble det rapportert at arbeidsmarkedet i

diskriminerende og transparente, og at det stilles krav om at løyvehaveren skal være tilknyttet en drosjesentral.

² Per januar 2023.

drosjenæringen skilte seg fra det som ofte beskrives som den norske arbeidslivsmodellen, herunder et velfungerende trepartssamarbeid mellom arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter. Tariffavtalene i næringen regulerer relativt få aspekter ved arbeidsforholdet. Provisjonslønn, som varierer med omsetningen, er den dominerende lønnsformen. Drosjesjåfører har rapportert om lange arbeidsdager og mye tomkjøring og venting på turer. Lange perioder av arbeidsdagen kan dermed være uten lønnsinnbringende aktivitet.

Organisasjonsgraden blant ansatte drosjesjåfører har også vært lav. En hovedårsak til dette er at mange ansatte sjåfører i drosjenæringen ønsker å bli drosjeeiere på sikt og står i ansiennitetskø for å få seg sitt eget løyve. Dette gjør at de har færre incentiver til å organisere seg enn ansatte i mange andre bransjer (TØI og Fafo, 2020).

Med omreguleringen i 2020 ble det videre lagt til rette for endret organisering av drosjeaktørene i næringen. Med bortfall av løyvehavets tilknytningsrett og -plikt til drosjesentral, fikk sentralene større frihet til å innrette virksomheten etter eget ønske. Det kan for eksempel være å velge hvilke løyvehavere de vil ha tilknyttet, hvilken kvalitet de skulle levere og hvordan drosjeflåten skulle styres. Etablerte sentraler kan også organisere seg som selskaper og søke egne løyver og ansette sjåfører. Løyvehavere kan på sin side velge å gå inn i et selskap, tilknytte seg en app-formidler av drosjetjenester eller operere selvstendig. Uten krav om heltidserverv ble det også lagt til rette for å drive drosjesjåføreryrket på deltid.

I september 2020 lanserte LO, YS, Fellesforbundet, Yrkestrafikkforbundet, NHO Transport og Norges Taxiforbund en felles aksjon «Nei til løsarbeider-samfunn i Norge» med et opprop til regjeringen om å gjeninnføre kravet til sentraltilknytningsplikt. De anfører at omreguleringen vil *medføre mer deltidsarbeid og fritidskjøring og det vil være svært vanskelig å sørge for at sikkerhets- og vernebestemmelser og norske lønns- og arbeidsforhold ivaretas.*

Her vil det imidlertid kunne være forskjeller mellom enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet ettersom kriterier for lønns- og arbeidsforhold for sjåfører og løyvehavere kan reguleres i kontraktene.

Det finnes også litteratur og studier fra andre land der drosjenæringen er deregulert. Sverige gjennomførte en liberaliseringsreform i drosje-markedet allerede i 1990. I Sverige trådte det i kraft en ny lov 1. september 2020 og 1. januar 2021 der det ble innført en ny kategori av drosjevirkosomhet som ikke behøver taksameter. Slike drosjer må i stedet være tilsluttet en bestillingsentral lignende en drosjesentral. Hensikten med endringen er å legge til

rette for fremveksten av nye tekniske løsninger og forretningsmodeller uten at det svekker seriositeten i næringen, herunder hensynet til sikkerheten til arbeidstakere.

Det er ikke ren konsensus om effektene på arbeidsforholdene for sjåfører. For eksempel påpekes det at det er lite skille mellom lønnsnivå og arbeidstid blant de som kjører for app-formidlere sammenlignet med den tradisjonelle drosjenæringen (Oppegard, 2022). Videre kan mangel på en arbeidsgivers ledelse og kontroll være mer utbredt blant aktører som er tilknyttet nye app-formidlere av drosjetjenester (Kristin Alsos, 2017). Samtidig viser en studie at sjåfører som kjører for nye formidlere av drosjetjenester har høyere inntekter enn konvensjonelle drosjesjåfører (Berger, 2018). Vi gjør imidlertid oppmerksom på at resultater fra undersøkelser de siste årene kan være skjeve som følge av blant annet problemer knyttet til effekter av koronapandemien.

1.2 Formålet med kartleggingen

Oslo Economics har gjennomført en kartlegging av arbeidsforholdene i drosjenæringen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

For å følge opp punktene om drosje i Hurdalsplattformen har regjeringen satt ned et offentlig utvalg som skal foreta en helhetlig gjennomgang av rammeverket og reguleringen i næringen. For å sikre et godt fundert og solid kunnskapsgrunnlag for eventuelle lovendringer og utvalgets videre arbeid er det behov for en kartlegging av arbeidsforholdene i drosjenæringen. Kartleggingen skal blant annet redegjøre for følgende forhold:

- Arbeidsforholdene for sjåfører og løyvehavere i dag, herunder inntekts- og arbeidsvilkår og HMS for drosjesjåfører og løyvehavere.
- Hvordan arbeidsforholdene har utviklet seg og hvordan sjåfører har tilpasset seg etter omreguleringen i drosjenæringen 1. november 2020.
- Identifisere videre behov for kartlegging av ansatte sjåførers arbeidstid.
- Påpeke eventuelle svakheter ved faktagrunnlaget.

1.3 Avgrensninger

Nytt drosjeregulering har blitt innført 1. januar 2023 og krav til fagkompetanse har videre vært på høring. Denne rapporten beskriver arbeidsforholdene i drosjenæringen og effekter av omreguleringen i 2020. I denne kartleggingen peker vi ikke på effekter av gjeninnføringen av regler som trådte i kraft 1. januar 2023.

2. Metode

Kartleggingen er basert på kvantitative undersøkelser basert på statistikk og spørreundersøkelser. I tillegg har vi gjennomført kvalitative undersøkelser i form av litteraturgjennomgang og intervjuer med løyvehavere, drosjesjåfører, drosjesentraler, app-formidlere, oppdragsgivere, fylkeskommuner og organisasjoner med tilknytning til drosjenæringen.

2.1 Metode og informasjonskilder

Vi har kartlagt dagens arbeidsvilkår for sjåfører og løyvehavere ved bruk av fire primære metoder og informasjonskilder; litteraturgjennomgang, offentlige data, spørreundersøkelser og dybdeintervjuer. Disse blir nærmere gjennomgått i det følgende.

2.1.1 Gjennomgang av litteratur

Vi har gjennomgått det vi forstår som de mest sentrale dokumenter og analyser om arbeidsmarkedet i drosjenæringen for å kartlegge reguleringen av arbeids- og lønnsforhold for ansatte sjåfører og løyvehavere. En slik litteraturgjennomgang innebærer innsamling, behandling og tolkning av sekundærdata. Av hensyn til ressursrammen har vi måttet begrense litteraturstudiens innretning. De mest sentrale informasjonskildene vi har gjennomgått som en del av prosjektet er:

- Relevant regelverk, herunder arbeidsmiljøloven og yrkestransportloven
- Prop. 70 L (2018–2019) Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)
- Taxioverenskomsten mellom Norges Taxiforbund og Fellesforbundet 2020-2022
- Taxioverenskomsten mellom Norges Taxiforbund og Yrkesorganisasjonens Sentralforbund og Yrkestrafikkforbundet 2022-2024
- Drosjer i Norge fram mot 2020 (TØI og Fafo, 2020)
- Nasjonal kartlegging av drosjemarkedet (Oslo Economics, 2020)
- Kontrakter om drosjeoppdrag med offentlige oppdragsgivere

2.1.2 Offentlig tilgjengelige data

Kartleggingen av data og sentrale nøkkeltall er basert på offentlig tilgjengelige kilder der mulig, med sikte på å kunne følge utviklingen i indikatorene også i tiden fremover.

Den viktigste informasjonskilden er SSB som årlig presenterer statistikk som er godt egnet til å si noe om drosjetilbudet. Dette gjelder særlig statistikkvariablene i tabell 11271, som fra 2020 ble presentert på kommunenivå (tidligere fylkesnivå).

- Kilometer kjørt i næring i alt (1 000 km)
- Km kjørt i næring med passasjer (1 000 km)
- Omsetning (mill. kr)
- Elektronisk omsetning (mill. kr.)
- Pris per kilometer med passasjer (kr/km)
- Andel tilbakelagt med passasjer i bilen (prosent)

I tillegg har SSB oversikt over lønn gjennom innrapporteringen av a-ordningen:

- Lønnsstatistikk i drosjenæringen, basert på filtrering av NACE-kode 49.32

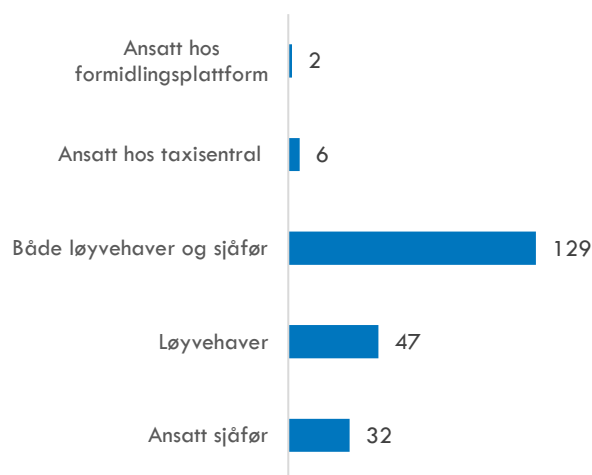
Vi har også innhentet statistikk fra transportløyve.no som viser oversikt over utviklingen i antall drosjeløyver på fylkesnivå. Til slutt har vi innhentet statistikk fra Arbeidstilsynet om tilsyn og pålegg som er utstedt knyttet til arbeidsforhold i drosjenæringen.

2.1.3 Spørreundersøkelser

Vi har utarbeidet en digital spørreundersøkelse som er sendt ut til løyvehavere, sjåfører, drosjesentraler og formidlere av drosjetjenester (se Vedlegg A: Spørsmål i spørreundersøkelse). Formålet med spørreundersøkelsen har vært å kartlegge hvordan de ulike aktørene vurderer forhold knyttet til lønn, arbeidstid og HMS i drosjeyrket. Spørsmålene ble differensiert basert på mottaker av undersøkelsen.

Spørreundersøkelsen ble distribuert gjennom Fellesforbundet, Yrkestransportforbundet, Norges taxiforbund og Abelia. Organisasjonene distribuerte undersøkelsene til medlemmer som er registrert med tilknytning til drosjenæringen og som hadde registrert e-postadresse. Til sammen 216 respondenter har besvart spørreundersøkelsen. Respondentene representerer samtlige fylker i landet.

Tabell 2-1: Antall respondenter på spørreundersøkelsen



Kilde: Oslo Economics

2.1.4 Intervjuer

Vi har intervjuet til sammen 22 aktører med ulike roller i forbindelse med drosjeyrket:

Tabell 2-2: Antall intervjuer og informanter

Aktør	Antall intervjuer
Løyvehaver	4
Ansatt sjåfør	2
Både løyvehaver og sjåfør	4
Drosjesentraler	2
App-formidlere	1
Fylkeskommune	3
Offentlige oppdragsgivere	2
NHO Transport	1
Norges Taxiforbund	1
Abelia	1
Fellesforbundet	1
Sum	22

Kilde: Oslo Economics

Intervjuene ble gjennomført som henholdsvis 11 semistrukturerte intervjuer og 11 semistrukturerte telefonintervjuer. Med semistrukturerte intervjuer utarbeidet vi en intervjuguide som ble distribuert til informantene i forkant av intervjuet. En slik metodikk muliggjør tilpasning av intervjuet til intervjuobjektet. Telefonintervjuene ble gjennomført med respondenter av spørreundersøkelsen som var forberedt på et intervju på forhånd ved å svare på ønsket om å delta på et telefonintervju.

2.2 Mulige svakheter ved faktagrunnlaget

Vi har søkt å oppnå best mulig spredning av spørreundersøkelsen gjennom distribusjon via fagorganisasjoner og bransjeorganisasjoner. Vi har videre intervjuet ulike type aktører i drosjenæringen for å sikre bred informasjonsinnhentning. Det er likevel mange usikkerhetsfaktorer knyttet til resultatene i kartleggingen. Nedenfor redegjør vi for mulige svakheter ved faktagrunnlaget om arbeidsforholdene i drosjenæringen.

2.2.1 Strukturelle forhold i næringen

Hovedutfordringen med å skaffe til veie gode data i forbindelse med kartleggingen av arbeidsforholdene i drosjenæringen, har vært manglende oversikt over den samlede virksomheten i markedet.

I **løyveregisteret** finnes tall for alle løyver som er utstedt. Når det ikke lenger er driveplikt er det trolig en betydelig andel **inaktive løyver**, men dette fremgår ikke av informasjonen i løyveregisteret. Fra intervjuene uttaler informanter at mange løyvehavere har tatt ut ekstra løyver i tilfelle dereguleringen blir reversert. Det kan også være aktører som tidlig tok ut løyve og som ennå ikke er i aktiv drift i påvente av ytterligere lempinger for å etablere seg i markedet, herunder bortfall av taksameterkrav. Løyvene har dessuten varighet på 10 år og det er ikke insentiver til å levere tilbake løyver som ikke lenger er i bruk.

Uten løyvedistrikter, stasjoneringssted og sentraltilknytningsplikt, har fylkeskommunen **manglende oversikt som løyvemyndighet** over det samlede drosjetilbudet.

Næringen består av primært **mange små arbeidsgivere** med begrenset oversikt over sitt arbeidsgiveransvar og arbeidsforholdsdata om sin virksomhet. Enkeltpersonforetak med eiendeler under 20 millioner kroner eller færre ansatte enn 20 årsverk har ikke regnskapsplikt og informasjon om omsetning og lønn er lite tilgjengelig. Selv om det har blitt enklere å etablere lovlig drosjevirkosomhet, er det trolig en god del som kjører med løyve, men uten å oppfylle kravet til taksameter. Det er derfor trolig en god del aktører som driver **svart arbeid** eller «kompisturer» der kjøreavstand og -tid ikke blir registrert. I tillegg er det trolig mange som også kjører uten løyve. Omfanget av svart kjøring er uvisst og det er krevende å skaffe til veie dokumentasjon på slike ulovfestet arbeid.

Uten sentraltilknytningsplikt, har det blitt etablert drosjevirkosomhet hos «**friåkare**» uten noen tilknytning til sentral eller formidler. Det er ikke oversikt over drosjevirkosomheten til «(fria)kerne» i markedet. Det er mulig at dette til dels kan utledes gjennom å

kombinere informasjon fra næringsoppgaver, løyverregisteret og kjøretøyregisteret. Fordi mange løyvehavere er «friåkere» i tillegg til å kjøre for drosjesentraler eller app-formidlere, kan «friåkere» være registrert under én eller flere sentraler/formidlere.

Det er usikker **kvalitet på innrapporterte tredjepartsopplysninger til Skatteetaten**. Dataene er trolig ufullstendig. Fordi «friåkere» ikke har plikt til å levere informasjon om drosjevirkksomheten, slik tredjeparter som drosjesentraler og formidlere har, er det ikke samlet kjøredata fra «friåkere». Informanter i intervjuer har også påpekt at det er usikkert om alle tredjeparter faktisk leverer opplysninger om tilknyttede løyvehavere og drosjekjøring. Registrerte data om kjøreaavstand- og tid leveres gjennom et skjema til Skatteetaten som vedlegg i xml-format. Det er dermed også mulig å rapportere feil i dataene.

Det er **ressurskrevende å gjennomføre tilsyn** og håndheve brudd på arbeidsmiljøregler i drosjenæringen. Ettersom næringen består av mange små løyvehavere med egne ansatte, er det mange foretak som i så fall kan kontrolleres. Tilsynsaktiviteten skjer derfor hovedsakelig gjennom stikkprøver og Arbeidstilsynets primære virkemiddel som har blitt benyttet er pålegg om retting. Det kan dermed synes som at det både er liten sannsynlighet og liten konsekvens dersom arbeidsmiljøregler ikke følges.

2.2.2 Usikkerhet knyttet til informasjonsinnhenting

Vi har hentet informasjon gjennom litteratur, data, spørreundersøkelser og intervjuer. Usikkerhet i forbindelse med informasjonsinnhenting gjør at en bør være varsom med å konkludere på enkelte områder.

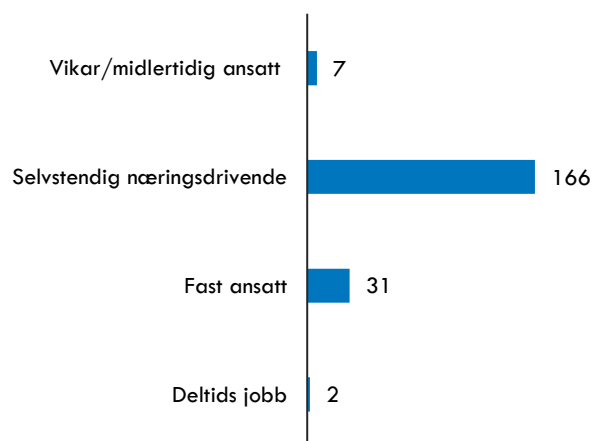
Spørreundersøkelsen er distribuert gjennom fag- og bransjeorganisasjoner.³ Dette kan ha gitt et **skjevt utvalg** og/eller **lite utvalg av enkelte aktørgrupper**. Næringen kjennetegnes av lav grad av fagorganiserte sjåførere. Fagforeningene Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet har henholdsvis om lag 300 og 100 medlemmer. Av disse var det flere som mangler registrering til bransjetilhørighet. Spørreundersøkelsen ble dermed distribuert til om lag 130 sjåførere og kun 32 ansatte sjåførere har svart. Når det gjelder løyvehavere har det vært en høy organisasjonsgrad der ca. 70 prosent av løyvehaverne var medlemmer i Norges Taxiforbund. Etter omreguleringen opplever Norges Taxiforbund synkende medlemstall, samtidig som det er tatt ut mange flere løyver. Det er grunn til å tro at **løyvehavere som kjører for app-formidlere i mindre**

³ Ved en inkurie ble ikke spørreundersøkelsene distribuert til NHO Transport og dermed ikke til deres medlemmer.

grad er representert som følge av valgte distribusjonsmetode.

De aller fleste respondentene i spørreundersøkelsen (81 prosent) oppgir at de er selvstendig næringsdrivende, se Figur 2-1. Nesten alle respondentene (95 prosent) har svart på dette spørsmålet. Dermed er det en høy andel i vår undersøkelse som er selvstendig næringsdrivende. Anslaget på andelen selvstendig næringsdrivende i næringen var på 30-50 prosent før omreguleringen i 2020 (TØI og Fafo, 2020). Denne andelen har trolig økt noe som følge av bortfallet av antallsbegrensningen på løyver. Vi vurderer imidlertid at **andelen selvstendig næringsdrivende er overrepresentert** i vår undersøkelse, blant annet som følge av at det er krevende å få oversikt over ansatte sjåførere. Av respondentene jobbet 87 prosent i drosjenæringen før omreguleringen. 13 prosent startet i yrket etter 1. november 2020 og har trolig lite direkte erfaring med hvordan arbeidsforholdene i dag oppleves sammenlignet med før omreguleringen.

Figur 2-1: Jobber du som fast ansatt, vikar/midlertidig ansatt, selvstendig næringsdrivende eller annet?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som løyvehaver, ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (208). N=206

Vi har intervjuet en rekke aktører i bransjen som samlet sett har gitt uttrykk for mange av synspunktene om arbeidsforhold i næringen. Synspunktene varierer betraktelig. Variasjonene kan skyldes hvilken aktørgruppe informanten representerer, geografi, demografi, sosioøkonomiske forhold, politisk overbevisning eller andre individuelle forhold. Ettersom vi kun har snakket med en liten gruppe informanter og spørreundersøkelsen også er besvart av et begrenset utvalg, er det **usikkerhet knyttet til**

representativitet i synspunktene blant de ulike aktørgruppene.

Intervjuobjektene som er sjåførere eller løyvehavere er plukket ut basert på en oversikt over respondenter som har svart at de kunne tenke seg å delta i intervju. Respondenter med sterke meninger kan ha en tendens til å svare oftere og være villige til å stille i intervju, noe som kan medføre større grad av **polariserte synspunkter** eller at man går glipp av omfanget av nøytrale synspunkter.

Data fra SSB kan også være beheftet med feilkilder som følge av manglende eller feil innrapportering. SSB innhenter data om drosjevirkosomhet basert på innrapporterte tredjepartsopplysninger til Skatteetaten via skjema RF-1301. Som nevnt ovenfor er dataene trolig ufullstendig fordi kjøring fra «friåkere» ikke er representert. Selv om sentraler og formidlere har plikt til å levere informasjon om drosjevirkosomheten, har det vært rapporter om mangelfull innrapportering (Dagens Næringsliv, 2022).

Lønnsstatistikken fra SSB gjelder dessuten bare ansatte lønsmottakere og en stor andel av drosjesjåførere som er **selvstendig næringsdrivende blir ikke fanget opp i lønnsstatistikken**. Fordi mange ikke har plikt til å levere regnskaper til Regnskapsregisteret, er det dermed behov for strenge hjemler for å innhente næringsoppgaver som kan bekrefte omsetning og utbytte blant denne aktørgruppen.

2.2.3 Eksterne faktorer

Usikkerhet i faktagrunnlaget kan også skyldes eksterne hendelser som vanskelig er påvirkbare eller forutsette. I dette tilfellet er koronapandemien en kilde til betydelig usikkerhet i datagrunnlaget. Opprinnelig skulle omreguleringen tre i kraft 1. juli 2020, men ble utsatt til 1. november 2020 som følge av nedgang i etterspørselen på opp mot 90 prosent under koronapandemien. Også i slutten av 2020 og store deler av 2021 var det betydelige reiserestriksjoner. Data for 2020-2021 er derfor preget av redusert aktivitet sammenlignet med et normalår. Først mot slutten av 2022 så det ut til at etterspørselen nærmet seg nivået før pandemien.

3. Drosjemarkedet og regulering av arbeidsforhold

Drosjemarkedet består av flere delmarkeder og det kan være store forskjeller mellom by og distrikt. Våre funn i kartleggingen tyder på at drosjesjåfører har begrenset arbeidsmiljøvern. Dette er imidlertid ikke nytt som følge av nytt regelverk. Drosjesjåførene rapporterer om både positive og negative effekter av omreguleringen på arbeidsforholdene for drosjesjåfører. Mange sjåfører opplever imidlertid at arbeidsforholdene har blitt dårligere som følge av økt tilbud i markedet, som igjen fører til at de må jobbe lengre dager for å oppnå samme lønn som før.

3.1 Drosjemarkedet

Det er upresist å prate om drosjemarkedet som ett homogent marked. I dette kapitlet redegjør vi for sentrale karaktertrekk ved drosjemarkedet.

3.1.1 Flere delmarkeder

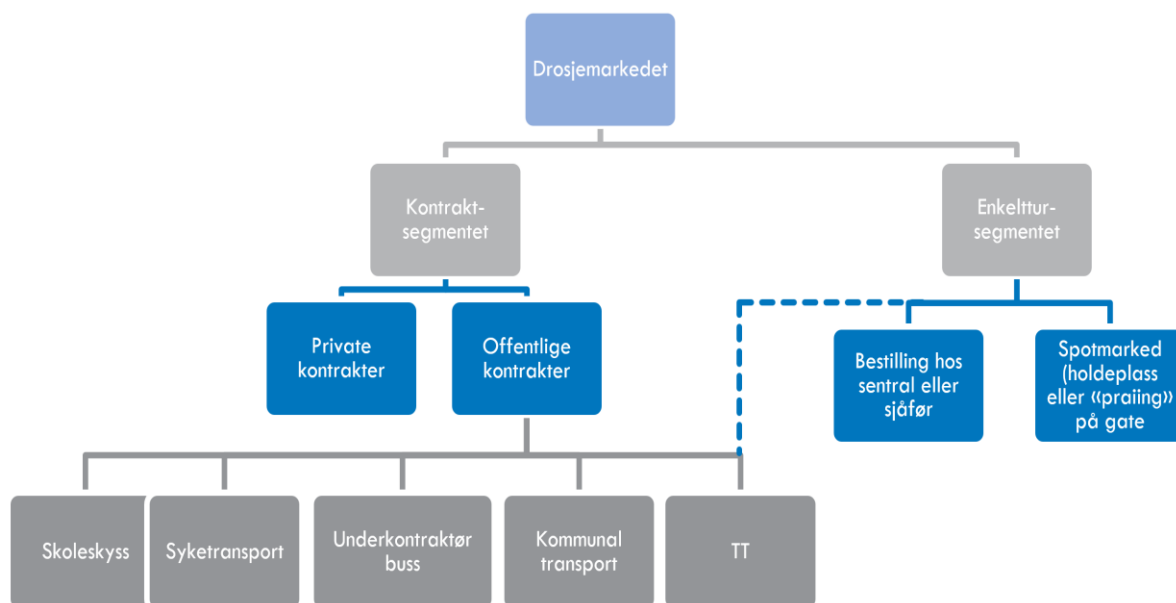
Drosjemarkedet består av en rekke ulike tjenestemarkeder. Figur 3-1 viser ulike tjenester som leveres i drosjemarkedet. I hovedsak skiller vi mellom *enkelttursegmentet*, som er kjøring basert på bestilling av en enkelt reise, og *kontraktsegmentet*, som er kjøring basert på inngåtte avtaler med store kunder etter forhandlinger eller anbudskonkurranser.⁴

Enkelttursegmentet kan igjen deles inn i ulike tjenester, herunder forhåndsbestilte turer og praiing av ledig drosje på holdeplass eller på gaten (spotmarkedet). Kontraktsegmentet omfatter også ulike tjenester som pasientreiser, skoleskys, TT-tjenesten⁵ og andre offentlige og private kjørekontrakter

3.1.2 Fluktuerende etterspørsel

En viktig karakteristika ved drosjemarkedet er at etterspørselen etter de ulike tjenestene varierer betydelig over tid, både gjennom døgnet, uken og mellom sesonger. Variasjonen i etterspørselen over døgnet og uken kan illustreres ved hjelp av data over antall turer fra Hedmark taxi, se Figur 3-2.

Figur 3-1: Drosjemarkedets ulike delmarkeder



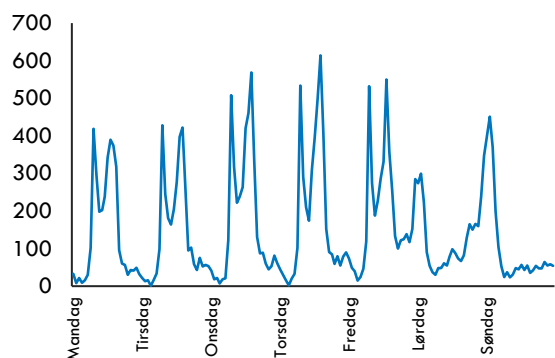
Illustrasjon: Oslo Economics.

⁴ Her kan drosjetilbydere i flere tilfeller konkurrere med andre aktører som turbuss-operatører og busselskaper.

⁵ TT-ordningen er et todelt system der én del gjelder kjøp av transporttjenester med spesialtutstyr, og én del

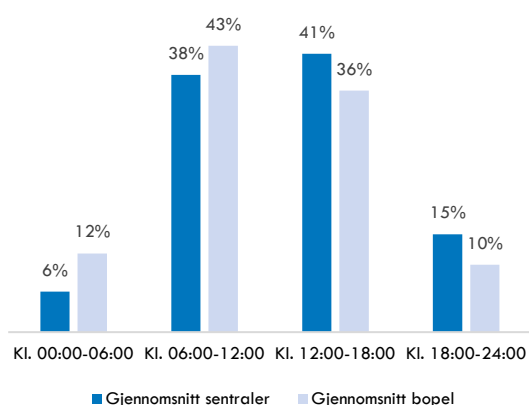
(hovedparten av ordningen) er en avtale knyttet til refusjoner der TT-bruker kun betaler en egenandel og løyvehaver får refundert resterende beløp for reisen.

Figur 3-2: Etterspørsel etter drosjetjenester, illustrert gjennom antall turer per time over uken i Hamar



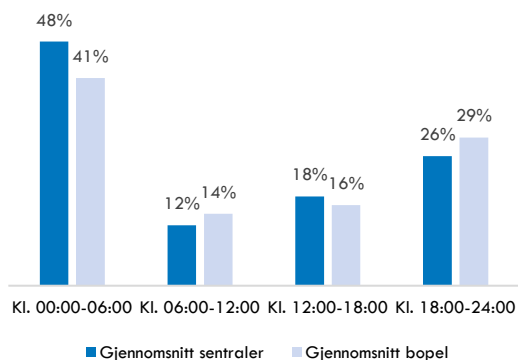
Kilde: (Oslo Economics, 2017)

Figur 3-3: Fordeling av turer over døgnet på hverdager i Viken



Kilde: Oslo Economics (2020)

Figur 3-4: Fordeling av turer over døgnet i helgen i Viken



Kilde: Oslo Economics (2020)

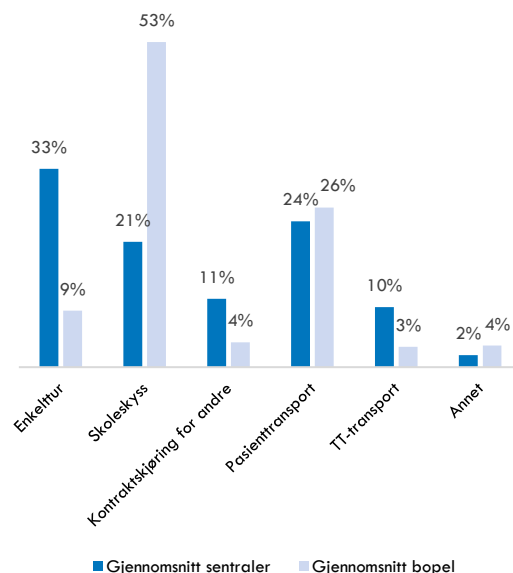
⁶ Før omreguleringen i 2020 kunne drosjeeiere søke bopelsløyver i geografiske områder med lav etterspørsel der det ble gitt unntak for tilknytningsplikt til sentral.

Undersøkelser i Viken fylkeskommune viser tilsvarende fluktueringer i etterspørselen. Figur 3-3 og Figur 3-4 viser at turene fordeler seg på ulike tider av døgnet i henholdsvis ukedagene og helgene. Etterspørselen etter drosjer er størst på dagtid i ukedagene og kveld/natt i helgene. I ukedagene fordeler mesteparten av turene seg fra 06:00 på morgenen til 18:00 på kvelden. Dette har sammenheng både med at både kontraktskjøring (skoleskys og pasientreiser) og enkeltturer (TT-tjenesten, jobbreiser mv.) i hovedsak foregår på dagtid.

3.1.3 Variasjon i type drosjeturer

I kartleggingene fra 2020 så Oslo Economics også på hvordan omsetningen fordeler seg på type turer, eksemplifisert i Figur 3-5 ved fordelingen av drosjeturene i Viken. Vi fant at kontraktskjøring er langt viktigere enn enkeltturer for drosjesentralene og bopelsløyvehavere generelt⁶. For drosjesentralene utgjorde enkeltturer i gjennomsnitt 33 prosent av antall turer mot 56 prosent kontraktskjøring. For bopelsløyvehavere derimot utgjorde enkeltturer kun ni prosent av turene, mens kontrakter utgjorde 84 prosent. Dette viser at det kan være store variasjoner i løyvehaveres og sjåførers typiske arbeidshverdag basert på type kjøring. Forskjellen i andel kontraktskjøring for bopelsløyvehavere og sentraler indikerer også at det er store variasjoner mellom by og distrikt.

Figur 3-5: Gjennomsnittlig fordeling av turer for sentraler og bopelsløyver i Viken



Kilde: Oslo Economics (2020)

3.1.4 Et marked med markedssvikter

I tillegg til variasjonen i etterspørselen er det ulike former for markedssvikter i drosjemarkedet, som også har gitt et ytterligere behov for regulering. Markedet kjennetegnes blant annet av **asymmetrisk informasjon**, herunder at informasjon om pris og kvalitet ofte er vanskelig tilgjengelig for kunden. Videre er det **stordrifts- og skalafordeler** i markedet. Det er betydelige kostnadsfordeler for sentraler med mange løyvehavere, noe som trekker i retning av få og store sentraler i markedet. Videre er det sterke **nettverkseffekter** i drosjemarkedet. Drosjevirkomhet har også enkelte negative **eksterne virkninger** som er kostnader markedsaktørene ikke nødvendigvis tar hensyn til. Dette inkluderer uheldige effekter på klima og miljø, samt negative virkninger i bybildet, som tomkjøring og kødannelse. Til slutt kjennetegnes særlig praimarkedet av store **byttekostnader** for kundene. Køordninger og usikkerhet knyttet til når neste bil kommer gjør at kunden i liten grad kan velge tilbyder.

3.2 Organiseringen av drosjeyrket

Yrkestransportregleverket oppstiller en rekke krav for å kunne tilby persontransport mot betaling i Norge. I det følgende beskriver vi noen sentrale rammevilkår for organiseringen av drosjeyrket.

3.2.1 Løyveordningen

For å drive med drosjevirkomhet i Norge, må man ha et løyve⁷. Det er registrert om lag 18 000 løyver i Løyveregisteret per januar 2023.

Drosjeløyvene utstedes av fylkeskommunene som er løyvemyndighet. Løyvene er imidlertid nasjonale, det vil si at det i utgangspunktet ikke er begrensninger til hvor i landet drosjeløyvene kan brukes.

Fylkeskommunene har imidlertid adgang til å tildele eneretter med eksklusiv adgang til kjøring i områder med lavt befolkningsantall og befolkningstetthet. For å få løyve, må løyvehaver oppfylle krav til varig virksomhet i Norge, god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse.

Løyvehaver kan være en person eller et selskap (juridisk person). Løyvehaver kan selv kjøre drosje, ha ansatte drosjesjåførere eller velge en kombinasjon med å selv kjøre drosje og supplere med ansatte sjåførere.

Mange løyvehavere kjører egen drosjebil og opererer som selvstendig næringsdrivende. Avhengig av

⁷ Løyve er i denne sammenheng en tillatelse til å transportere mennesker i personbil mot betaling.

⁸ Ca. 50 prosent av løyvehavere var medlemmer i Norges Taxiforbund per november 2020, som kan være en øvre indikasjon på andelen av løyvehavere som var selvstendig næringsdrivende. Etter omreguleringen i 2020 er det trolig mindre relevant å bruke medlemstallet som indikasjon på

regnemåte kan man estimere at mellom 30-50 prosent av arbeidsstyrken i drosjenæringen var selvstendig næringsdrivende før omreguleringen i 2020.⁸ I spørreundersøkelsen som vi har gjennomført er det om lag 60 prosent som har svart at de både er løyvehaver og sjåfør.

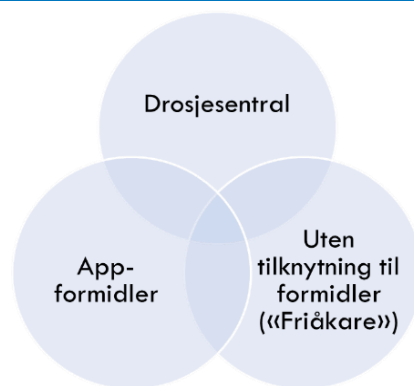
Ansatte sjåførere er ansatt i et selskap eller hos en selvstendig næringsdrivende der arbeidsvilkårene reguleres gjennom en arbeidsavtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Ifølge SSB er det i overkant av 7 000 arbeidsforhold i drosjenæringen.⁹

For å kunne kjøre drosje må man ha en kjøreseddel, noe som blant annet innebærer krav til at drosjesjåføreren har relevant faglig kompetanse. Dette inkluderer både en teoretisk prøve og en oppkjøring.

3.2.2 Formidling av drosjetransport

I dag er det ikke lenger sentraltilknytningsrett- og plikt og aktørene i drosjemarkedet kan selv velge hvordan de vil organisere seg. De mest utbredte måtene for aktørene å organisere drosjevirkomheten på, er å i) være tilknyttet en drosjesentral, ii) være tilknyttet en applikasjonsbasert formidler («app-formidler») eller iii) starte et eget selskap uten tilknytning til formidler (såkalt «friåkkare»). Disse tre formidlingsmetodene er ikke gjensidig utelukkende.

Figur 3-6: Formidling av drosjetransport



Illustrasjon: Oslo Economics

Som Figur 3-6 illustrerer, er det mulig for aktørene å skaffe drosjeturer gjennom flere kombinasjoner av disse tre formidlingsmetodene.

Drosjesentraler og app-formidlere formidler drosjetransport til passasjerene på vegne av løyvehavere.¹⁰ Formidlere av drosjetjenester er

andelen selvstendig næringsdrivende, ettersom det blant annet er usikkerhet om antall løyver som er i aktiv drift.

⁹ Tallene er hentet fra SSBs årlige lønnsstatistikk. Yrke er lik 8322 Bil-, drosje- og varebilførere og næring for virksomheten er lik 49.320 – Drosjebiltransport.

¹⁰ Før regelverksendringen i 2020 var det løyvemyndigheten som fastslo hvilken drosjesentral den

dessuten forpliktet til å gi opplysninger om tilknyttede løyvehavere, jf. skatteforvaltningsforskriften.

De «tradisjonelle» drosjesentralene fordeler bestilte turer til drosjene, koordinerer løyvehavere og driver flåtestyring gjennom GPS-sporing av drosjebilene. Sentralene inngår også ofte kontrakter med offentlige og private oppdragsgivere på vegne av løyvehaverne som er tilknyttet sentralene. Drosjesentraler kan praktisere med strengere krav for sine tilknyttede løyvehavere enn det som er lovpålagte krav til aktører i drosjenæringen.

Uten sentraltilknytningsplikt er det flere drosjeaktører som tar i bruk nye forretningsmodeller for å formidle kontakt med kundene. Dette er som regel rene applikasjonsbaserte formidlere («app-formidlere») der drosjeturer fordeles ved bruk av digitale plattformløsninger og sofistikerte algoritmer. Slike app-formidlere har normalt lite formaliserte regler for tilknyttede løyvehavere og løyvehaver betaler for formidlingstjenesten gjennom en provisjon av omsetningen.

Aktører som driver drosjevirkosomhet uten tilknytning til en formidler av drosjetjenester, kalles ofte for «friåkare». Dette kan være selskaper eller selvstendig næringsdrivende der drosjeturer først og fremst erverves gjennom praiing, holdeplasser eller direkte kontakt.

3.2.3 Tilsynsmyndighet

Arbeidstilsynet er ansvarlig for å føre tilsyn med at virksomhetene holder et høyt nivå med hensyn til helse, arbeidsmiljø og sikkerhet. Arbeidstilsynet har gjennomført et begrenset antall tilsyn i drosjenæringen de seneste årene. Arbeidstilsynet har sammen med Statens vegvesen gjennomført enkelte tilsyn i det forebyggende sporet med oppmerksomhet på kjøre- og hviletid for sjåførene, samt om virksomheten oppfylte sine forpliktelser knyttet til krav om bedriftshelsetjeneste (BHT). Ifølge Arbeidstilsynets erfaringer, er tidsregistrering av sjåførens arbeidstid en stor utfordring, inkludert vurderingen av hva som er arbeidstakerens reelle arbeidstid (Arbeidstilsynet, 2022).

Kontroller og tilsyn gjennomført av Statens vegvesen, Justervesenet og Skatteetaten knyttet til øvrige forhold utover arbeidsforhold, har avdekket uregelmessigheter som tilsier at drosjenæringen fremdeles må betraktes som en risikobrånse.

Uten driveplikt, løyvedistrikter og stasjoningssted, samt sentraltilknytningsplikt, har det blitt mer krevende

enkelte løyvehaver skulle være tilknyttet. Med sentraltilknytningsplikt måtte enhver løyvehaver være tilknyttet en sentral. Med sentraltilknytningsrett kunne ikke sentralene nekte løyvehavere tilknytning.

å holde oversikt over det samlede drosjetilbudet etter omreguleringen. Samtidig som det har blitt enklere å etablere lovlig virksomhet, kan mangel på oversikt bidra til at det er mer krevende å føre tilsyn. Dersom det oppleves som lite risikofyllt å bli tatt, kan det i seg selv bidra til økt omfang av ulovlig virksomhet (svart kjøring). Blant annet kan vi observere at vennekjøring er et utbredt fenomen, og vi estimerer at det er nær 500 000 medlemmer i ulike kompiskjøring-grupper på Facebook alene.¹¹ Dette kan ytterligere bidra til manglende oversikt over arbeidsforholdene i næringen.

3.3 Regulering av arbeidsforhold i drosjenæringen

Det finnes ikke særregler for regulering av arbeidsforhold i drosjenæringen. Nedenfor gjengir vi noen sentrale regler som har betydning for drosjesjåførers vern knyttet til arbeidsmiljø. Regelverk og tariffavtaler som gjelder ivaretagelse av arbeidsforholdene i drosjenæringen er i all hovedsak uendret fra før omreguleringen i 2020.

3.3.1 Gjeldende lover og forskrifter

De generelle reglene i arbeidsmiljøloven om alminnelig arbeidstid og overtid gjelder for ansatte sjåførere på lik linje med arbeidstakere i andre næringer. Det gjør også ferieloven, lønnsgarantiloven og loven om yrkesskadeforsikring. Disse lovene gjelder for arbeidstakere i ansattforhold, men de gjelder ikke for selvstendig næringsdrivende. Mellom 30-50 prosent av sjåførene i drosjemarkedet antas å være selvstendig næringsdrivende (TØI og Fafo, 2020). Det er dermed mange sjåførere i drosjeyrket som faller utenfor vernet av generelle regler for arbeidstakere.

Arbeidsmiljøloven regulerer blant annet den ansattes arbeidstid, med fastsatte grenser for den alminnelige arbeidstiden og bestemmelser om overtid.

Arbeidsmiljøloven oppstiller videre krav til HMS gjennom blant annet krav til systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid, generelle krav til arbeidsmiljøet og bedriftshelsetjeneste når risikoforholdene i virksomheten tilsier det. Ellers stiller arbeidsmiljøloven krav til at arbeidsgiver skal vurdere risiko knyttet til alenearbeid og iverksette tiltak som er nødvendig for å forebygge og redusere eventuell risiko ved alenearbeid.

Yrkestransportloven angir regler om at hver drosjetur skal loggføres med start og slutt med GNSS-sporing av kjøretøyet som benyttes til persontransport, samt krav til kjøreseddel og kompetansekrav til

¹¹ Ifølge Norges Taxiforbund var det rundt 420 000 medlemmer i ulike kompiskjøring-grupper landet over i 2019 (NRK, 2019)

sjåførere. Kravet til å loggføre kjørte drosjeturer med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS), er ment å blant annet sikre trygghet for sjåføren i forbindelse med reisen ved at reisen blir sporet og at uønskede hendelser kan oppklares.

I yrkestransportloven § 37 c. fremgår vilkårene for tildeling av kjøreseddel, herunder må sjåføren være fylt 20 år, ha god vandel, oppfylle helsekrav tilsvarende førerkort klasse D og DE, samt ha tilstrekkelig faglig kompetanse og ha hatt førerkort klasse B uten avbrudd i minst to år.

Forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS gjelder kun for persontransport på vei med kjøretøy registrert for mer enn ni personer, og hviletidsregler gjelder dermed ikke for ordinær drosjetransport som kjøres med personbil.

Alle førere av kjøretøy, uavhengig av om de er yrkessjåførere, må også forholde seg til regler om trygg kjøring i trafikken. Generelle regler knyttet til trafiksikkerhet følger av **vegtrafikkloven**. Her stilles f.eks. krav til at fører av kjøretøy ikke kan kjøre i en tilstand der han eller hun ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte.

Drosjebiler skal dessuten være registrert i kjøretøyregisteret hos Statens vegvesen. I henhold til **forskrift om periodisk kjøretøykontroll** skal kjøretøy som er registrert som drosjer gjennomføre kjøretøykontroller årlig, mens det for andre personbiler gjennomføres hvert andre år.

3.3.2 Aktuelle tariffavtaler og overenskomster

Organisasjonsgraden i drosjenæringen er lav. En bransje med mange selvstendig næringsdrivende, samt nære relasjoner mellom arbeidstakere og arbeidsgivere og dermed svake insentiver, kan være noen av forklaringene til dette (TØI og Fafo, 2020). Fagforeningene Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet har henholdsvis om lag 300 og 100 medlemmer. Norges Taxiforbund den største arbeidsgiverorganisasjonen med i overkant av 3 000 medlemmer. Norges Taxiforbund registrerer imidlertid synkende medlemstall etter omreguleringen. Abelia representerer i hovedsak plattformsselskaper og større drosjeselskaper. NHO Transport organiserer i hovedsak drosjesentraler.

I drosjenæringen finnes det to taxioverenskomster mellom:

- Norges taxiforbund og Fellesforbundet
- Norges taxiforbund og Yrkestrafikkforbundet

Overenskomstene gjelder for de lokalforeninger av Norges Taxiforbund hvor det er organisert drosjesjåførere og inneholder minimumsbestemmelser omkring arbeidstid, lønn, uniform- og arbeidstøy, oppgjør og avlønning, ferie, sykdom og ulykker, interkontroll, HMS og arbeidsreglement.

Taxioverenskomstene er ikke tariffavtaler som er allmenngjort for hele næringen. Som følge av såkalte ufravikelighetsnormer, vil samme lønns- og arbeidsvilkår imidlertid ofte gjelde for uorganiserte arbeidstakere som er ansatt i Norges Taxiforbunds medlemsbedrifter. Nedenfor følger noen viktige punkter som reguleres i overenskomstene:

Arbeidstid:

- Ordinær arbeidstid er satt til 35,5 timer per uke.
- Arbeid utover dette regnes som overtidsarbeid og skal godtgjøres etter arbeidsmiljølovens regler.

Lønnsbestemmelser:

- I områder som er omfattet av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosje, skal sjåføren lønnes med 41 prosent (41,7 prosent) av brutto innkjørt beløp, eks. mva.
- Prosentsatsen er å anse som en minimumssats.
- Stipulert brutto gjennomsnittsbetrag for innkjørt per time: 507,60 kr (18 019 kr per uke).

Lønnen til ansatte sjåførere består dermed i all hovedsak av provisjon som andel av omsetningen. Fagforeningene oppgir at det har vært gjort forsøk på å sikre mer stabil lønn i form av andre avlønningsformer, men uten hell. Blant informantene i intervjuene er det også advokater for provisjonslønn, ettersom det kan gi sjåførene insentiver til å påta seg oppdrag når det høy etterspørsel på ugunstige tider og unngå uvirksom drift.

3.3.3 Avtaler mellom arbeidsgiver og arbeidstaker

For virksomheter som ikke er bundet av tariffavtale¹² vil det være arbeidsmiljøloven og de individuelle avtalene sammen med eventuelle bedriftsinterne reguleringer som bestemmer de ansattes lønns- og arbeidsvilkår.

Mange arbeidsgivere i drosjenæringen er små enkeltpersonforetak der løyveholder kun har én eller et fåtall ansatte. Flere informanter som vi har intervjuet, bekrefter dette. Disse informantene påpeker i denne sammenheng at drosjesentralene typisk har bistått med kursing innenfor forretningsdrift, malverk knyttet til arbeidsavtaler, oppfyllelse av HMS-plikter og andre oppgaver knyttet til arbeidsgiverrollen. Det påhviler imidlertid ikke en plikt for sentraler eller formidlere å tilrettelegge for slik støtte, og det er

¹² I tilfeller der arbeidsgiver verken er medlem i en arbeidsgiverorganisasjon eller har inngått en direkteavtale.

Løyvehaver som selv har det endelige arbeidsgiveransvaret.

Arbeidstilsynet har utført tilsyn med varierende antall de siste årene i drosjenæringen. Av de totalt 1 070 reaksjonene som Arbeidstilsynet har gitt i perioden 2013-2022, er brudd knyttet til arbeidsavtaler den klart største enkeltårsaken til reaksjoner. Reaksjoner er i denne sammenheng primært at Arbeidstilsynet gir pålegg om å rette opp forholdet innen en bestemt frist. 24 prosent av påleggene innenfor drosjenæringen i denne perioden er relatert til brudd på arbeidsavtaler. Informasjon fra intervjuer gir, i likhet med funn fra Arbeidstilsynet, grunn til å anta at ansattforhold i drosjenæringen ikke i alle tilfeller er formalisert og at det er ulik praktisering med hensyn til arbeidsavtaler.

3.3.4 Offentlige og private kontrakter

En stor andel av drosjeturene i markedet skjer i forbindelse med kontraktskjøring. Dette vises blant annet i vår spørreundersøkelse, se Figur 3-11. Blant de offentlige virksomheter er de regionale helseforetakene og fylkeskommunene, gjerne ved administrasjonsselskap eller kollektivselskap, de største oppdragsgiverne. Trolig utgjør pasientreiser, skoleskyss og TT-reiser mer enn 20 prosent av alle drosjeturer (SSB, 2016). Fylkeskommunene har også adgang til å tildele eneretter i områder med lav befolkning og befolkningstetthet. Hittil er det kun Viken fylkeskommune som har benyttet seg av denne adgangen.

Offentlige kjøreoppdrag blir lyst ut som anbud i tråd med reglene om offentlige anskaffelser. Som oftest er det drosjesentraler som er kontraktsmotpart. Fra 2022 har imidlertid Agder kollektivtrafikk også inngått avtale om skoleskyss og TT-reiser i Kristiansand kommune med en ny aktør som opererer med en forretningsmodell tilsvarende app-formidler. Drosjenæringen opplever også hard konkurranse fra turvognselskaper når det gjelder anbud om offentlige innkjøp av transporttjenester.

Kommuner, private bedrifter og andre inngår også kontrakter om drosjeturer. For eksempel er det ikke uvanlig å inngå avtaler om kjøring til og fra flyplass.

I kontrakter som vi har fått innsikt i, kan det synes som om kontraktene oppstiller få krav for å ivareta arbeidsforholdene for drosjesjåførene. Det stilles krav om at ansatte skal lønnes i henhold til gjeldende tariff. Utover dette stilles en rekke krav til sjåfør, blant annet når det gjelder opplæring for å sikre tilfredsstillende servicenivå, norskkunnskaper og gjennomføring av førstehjelpskurs. Kontraktene inneholder også generelle henvisninger til gjeldende arbeidsmiljøregler, arbeidslivskriminalitet og sosial

dumping. Vi opplever at det ikke stilles særskilte bestemmelser om sjåførenes arbeidsvilkår utover dette.

Det er opp til arbeidsgiver å sørge for at krav til sjåfører i kontraktene blir fulgt opp. Fordi kontraktene gjerne inngås med sentraler eller formidlere, er det som oftest et mellomledd mellom oppdragsgiver og løyvehaver som er arbeidsgiver. Vi oppfatter at oppdragsgivere dermed ikke styrer lønnen til sjåførene direkte og overlater kontroll av sjåførers arbeidsforhold til løyvehaverne som er arbeidsgiverne.

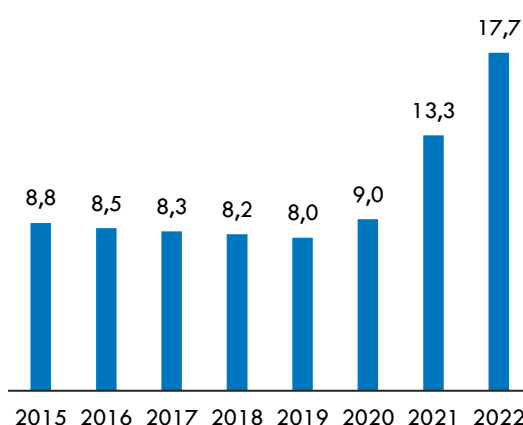
3.4 Arbeidsforhold for drosjesjåfører i dag og utvikling etter 1. november 2020

I dette kapitlet vil vi nærmere gjennomgå hvordan drosjesjåfører og løyvehavere som selv jobber som sjåfør, opplever arbeidsforholdene i næringen. Vi ser på utviklingstrekk i relevante nøkkeltall for de seneste årene og beskriver ulikheter mellom ulike geografiske områder, tider i uka/døgnet eller mellom delsegmenter der det er konstatert.

3.4.1 Flere løyver

Et tydelig observerbart utviklingstrekk etter omreguleringen i november 2020, er at det har blitt mange flere løyver og løyvehavere.

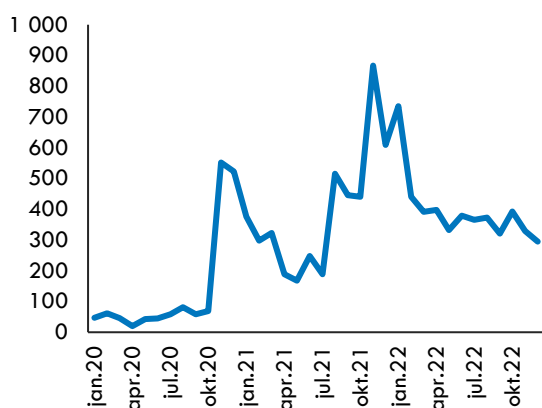
Figur 3-7: Utvikling i antall løyver på landsbasis (2015-2022) (tusen)



Kilde: Transportloyve.no. Merknad: Antall løyver ved årsslutt.

Fra 2015 til 2019 var det en stabil nedgang antall løyver på landsbasis fra 8 800 til 8 000, se Figur 3-7. Etter at begrensningen på antall løyveomreguleringen ble fjernet, har antall løyver på landsbasis mer enn doblet seg fra rundt 8 000 i 2019 til nær 18 000 i 2022.

Figur 3-8: Antall utstedte løyver per måned (2020-2022)



Kilde: Transportloyve.no.

I Figur 3-8 viser vi utviklingen i antall utstedte løyver på landsbasis per måned de siste årene. I sammenheng med omreguleringen i november 2020, steg antall utstedte løyver kraftig. Deretter var det en fallende utvikling før det igjen ble utstedt flere løyver høsten 2021 med et toppunkt på 868 nye løyver i november 2021. De store svingningene i antall utstedte løyver kan ha en sammenheng med lavere mobilitet og reiseaktivitet under koronapandemien. I 2022 har det vært en svak nedadgående trend der antall utstedte løyver ser ut til å ha stabilisert seg på rundt 300 nye løyver per måned.

Tabell 3-1: Antall løyver per fylke før og etter omreguleringen

Fylke	Løyver per 31.12.2019	Løyver per 31.12.2022
Oslo	1808	5059
Viken	1274	3584
Vestland	1059	1783
Trøndelag	779	1553
Rogaland	625	1487
Troms og Finnmark	393	879
Innlandet	533	824
Agder	472	712
Vestfold og Telemark	416	682
Møre og Romsdal	314	585
Nordland	322	520

Kilde: Transportloyve.no.

Det har vært en økning i antall løyver i alle fylker, og det er særlig fylker med større byområder som har opplevd den største økningen, se Tabell 3-1. I Oslo har antall løyver nesten tredoblet seg målt mot utgangen av 2019, før omreguleringen trådte i kraft. Det har vært en likende utvikling i Viken, mens det i flere andre fylker har det vært om lag en dobling av antall løyver i etterkant av omreguleringen. Et drosjeløyve er nasjonalt og kan brukes hvor som helst i landet uavhengig av i hvilket fylke det er utstedt (med unntak for områder hvor det er tildelt eneretter). Dette gjør det vanskelig å vurdere om nye løyver i et fylke også innebærer flere aktive drosjer i samme område. Tabell 3-1 gir likevel en pekepinn på hvor omreguleringen kan ha hatt størst betydning for drosjemarkedet.

Tabell 3-2: Fordeling av løyvehavere som har tatt ut ett eller flere løyver etter 1.11.2020 på landsbasis

Antall løyver per løyvehaver	Antall løyvehavere
1	4196
2	680
3-5	424
6-10	116
11-20	39
21-50	21
51-100	9
101-150	1

Kilde: Transportloyve.no.

Fjerning av antallsbegrensningen på løyver har gjort det enklere tilgjengelig for en løyvehaver å ha flere løyver. De fleste løyvener er tatt ut av enkelt-personsforetak. Som vist i Tabell 3-2, har 76 prosent av løyvehaverne kun tatt ut ett løyve. Om lag 1 300 løyvehavere har tatt ut mer enn ett løyve, der de fleste har tatt ut 2-10 løyver. Et fåtall løyvehavere har tatt ut mer enn dette, og disse ser i stor grad ut til å være organisert som større drosjeselskaper.

Det er stor usikkerhet knyttet til hvor mange av løyvener som er i bruk og hvor mange som kan karakteriseres som inaktive løyver. Uten driveplikt, løyvedistrikter og stasjoneringssted, samt sentraltilknytningsplikt, har det blitt mer krevende å holde oversikt over det samlede drosjetilbudet etter omreguleringen.

Representanter for både fylkeskommuner, sentraler og app-formidlere, samt sjåførere vi har snakket med opplever også at det er mange løyvehavere som sitter på flere ubrukte løyver. Økningen i antallet inaktive løyver kan relateres til at det er mange løyvehavere som har vært opptatt av å «sikre seg løyver», fordi

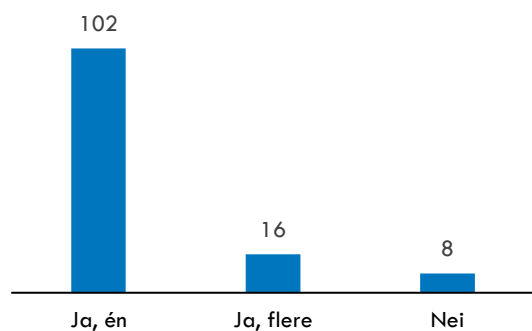
det har vært en oppfatning at omreguleringen fra 2020 kan bli reversert. Videre ble det i forbindelse med omreguleringen varslet et pågående arbeid om å vurdere alternativer til kravet om taksameter. Det kan derfor være at flere aktører søkte drosjeløyve i påvente av ytterligere lempinger for å etablere seg i markedet.

3.4.2 Aktørbildet i drosjenæringen er endret

Med omreguleringen i 2020 ble det lagt til rette for mer valgfrihet i drosjeaktørenes valg av organisering. Dette har ført til at aktørbildet i drosjenæringen er endret, noe som både kan observeres i markedet og bekreftes av informanter som vi har intervjuet:

- Det er etablert flere formidlere av drosjetjenester som baserer seg på formidling utelukkende gjennom digitale formidlingsplattformer (app-formidlere).
- Flere tidligere ansatte sjåførere har tatt ut egne løyver og blitt selvstendig næringsdrivende.
- Flere løyvehavere kjører drosje uten tilknytning til sentral eller formidler som «friåkere» eller i kombinasjon med kjøring for sentral og/eller formidler.
- Det kan tyde på at et fåtall selskaper har etablert seg med flere drosjebiler og løyver, der sjåførene er ansatte arbeidstakere.

Figur 3-9: Kjører du for en drosjesentral eller formidler?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de er både løyvehaver og sjåfør (129). N=126

I spørreundersøkelsen som vi har gjennomført svarte 81 prosent av respondenter som både er løyvehaver og sjåfør, at de kun kjører for én drosjesentral eller app-formidler, se Figur 3-9.

Av de som sier at de kjører for flere sentraler eller formidlere oppgir de fleste at de kjører for 2-3 ulike app-formidlere. Det er kun 15 respondenter som har oppgitt anslag på fordelingen mellom de ulike sentralene eller formidlerne. De fleste som har svart kjører i varierende grad for ulike app-formidlere. Det er også et mindretall som oppgir at de kjører for flere

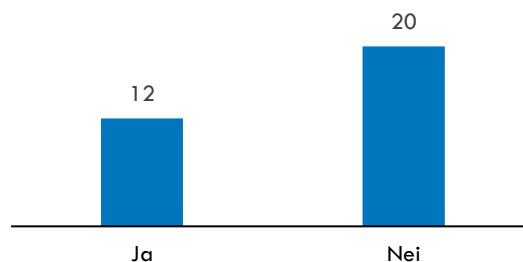
etablerte drosjesentraler eller som «friåker» i tillegg til å kjøre for sentral eller app-formidler. Fra intervju fremgår det at enkelte app-formidlere tilbyr kampanjer med lavere provisjon for formidlingstjenester i en periode for å tiltrekke seg flere drosjebiler og -sjåførere.

Noen av de etablerte sentralene stiller krav om eksklusivitet dersom de skal være tilknyttet sentralen. Dette kan være én forklaring for hvorfor det ikke er flere som oppgir at de kjører for flere. Ettersom spørreundersøkelsen er distribuert gjennom fag- og bransjeorganisasjonene, kan det også være at mange «friåkere» og de som kjører for flere sentraler eller formidlere, ikke har valgt å organisere seg.

En god del tidligere ansatte sjåførere har selv tatt ut egne løyver og blitt selvstendig næringsdrivende. Der løyver før var et begrenset gode med lange ansiennitetskrav for å få løyve, er det nå kun oppstilt objektive løyvekrav for å få løyve. Det kan fremstå attraktivt å være løyvehaver og dermed styre virksomheten selv. Samtidig innebærer dette et ansvar som forretningsdrivende til rapportering og med høye driftskostnader til forsikringer og bilhold, må hver drosjebil bringe en betydelig omsetning før virksomheten blir lønnsom. Det er usikkert i hvilken grad tendensen til å selv ta ut løyve har stabilisert seg i markedet.

Løyvehaverne som selv er sjåfør, er i all hovedsak organisert som selvstendig næringsdrivende og er dermed ikke underlagt reglene i arbeidsmiljøloven. Med sentraltilknytningsplikten og eksklusiv tilknytning av løyvehavere, hadde de tradisjonelle drosjesentralene til en viss grad oversikt over kjøretid i forbindelse med vaktordninger og flåtestyring. Sentraler hadde imidlertid ikke plikt til å følge opp at løyvehaverne sørger for å kjøre innenfor det som er forsvarlig arbeids- og kjøretid. Uten sentraltilknytningsplikt har det blitt mindre oversikt over arbeidstiden som er kjørt blant selvstendig næringsdrivende.

Figur 3-10: Kjører du for flere arbeidsgivere?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør (32). N=32

Det er kun 32 av respondentene i vår spørreundersøkelse som har svart at de er ansatte sjåførere. Av disse, oppgir 38 prosent at de kjører for mer enn én arbeidsgiver, se Figur 3-10. De fleste av ansatte sjåførere som kjører for flere oppgir at de kjører for to arbeidsgivere.

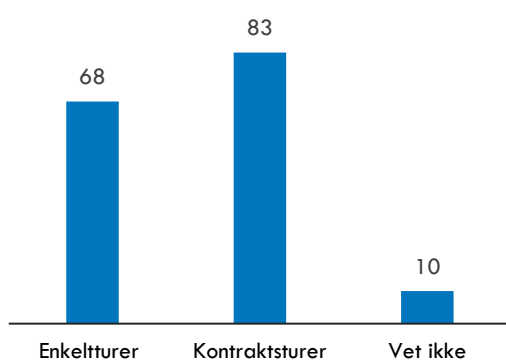
Fordi flere ansatte sjåførere kjører for flere arbeidsgivere kan det være utfordrende for hver enkelt arbeidsgiver å ha fullstendig oversikt over den totale arbeidsbelastningen til hver enkelt sjåfør, noe som igjen kan gjøre det utfordrende å sikre at fastsatte grenser for den alminnelige arbeidstid overholdes.

Enkelte informanter har erfart at større selskaper søker å ansette sjåførere. Begrepene «flåteeiere» og «flåtepartnere» er også innført, som tilsvarer selskaper med flere drosjebiler der sjåførere kan benytte drosjebilene basert på ansettelseskontrakter.

3.4.3 Omreguleringen har hatt betydning for kontraktmarkedet

Både representanter for oppdragsgivere og drosjenæringen vi har intervjuet oppgir at mange sjåførere er avhengige av kontraktskjøring, enten i form av pasientreiser eller skoleskyss, for å sikre nok inntjening. Dette stemmer også overens med svarene fra spørreundersøkelsen, hvor litt over halvparten (52 prosent) av respondentene oppgir at de kjører mest kontraktsturer, se Figur 3-11.

Figur 3-11: Kjører du mest enkeltturer eller kontraktsturer?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=161

Det har så langt vært et begrenset antall nye app-formidlere som har begitt seg inn i kontraktmarkedet. Eksempler er Bolt, Uber og Yango. De regionale helseforetakene oppgir imidlertid at dereguleringen har bidratt til at flere drosjesentraler som opererer på nasjonal basis deltar i anbuds konkurranser og at de etter egen vurdering opplever reell konkurranse, i enkelte områder, for første gang. Selv om det har

kommet inn relativt få nye aktører opplever de regionale helseforetakene at de eksisterende aktørene har anstrengt seg i større grad og profesjonalisert seg sammenlignet med hva de gjorde tidligere. Et nytt formidlingselskap har dessuten vunnet anbud om skoleskyss og TT-kjøring i Agder fylkeskommune.

«Etter at frislippet ble en realitet, mistet vi pasientkjøringen noe som var hovedinntektsgrunnlaget. Da sluttet flere sjåførere på grunn av at det ikke ble samsvar mellom antall timer og utbetalt lønn.»

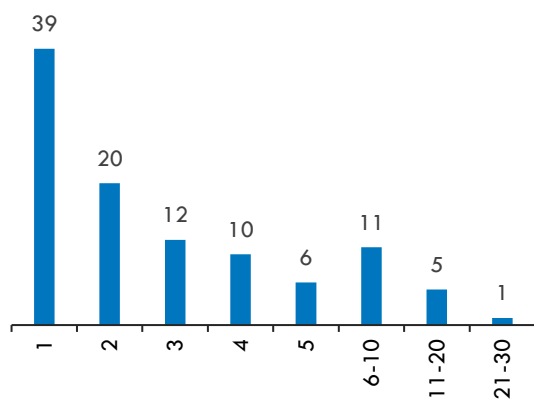
Respondent spørreundersøkelse

Behovet for kontraktskjøring blant sjåførere virker særlig å gjelde i distriktene, hvor etterspørselen etter enkeltturer i perioder er lav. Kontraktmarkedet gir fordeler, i form av mye kjøring og relativt sikker inntjening, men kan også gi krevende arbeidstider som følge av krav til beredskap og responstid. Utover mer stabilitet i drosjeturer og dermed mindre variasjon i lønn, er det lite som tyder på at øvrige arbeidsvilkår er bedre i kontraktmarkedet.

3.4.4 Det er mange små arbeidsgivere

Ifølge yrkestransportforskriften § 1 bokstav f) gir drosjeløyve («innehaveren en rett til å drive transport utenfor rute med motorvogn registrert for høyst åtte sitteplasser i tillegg til førerretten»). Denne retten er tilknyttet hver enkelt drosjebil. En løyvehaver kan følgelig ikke benytte flere drosjebiler på samme drosjeløyve, men har mulighet til å være arbeidsgiver for flere ansatte sjåførere.

Figur 3-12: Antall løyvehavere fordelt på hvor mange ansatte sjåførere løyvehaveren har



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de er løyvehaver og som har ansatte sjåførere (105). N=105

Tidligere var løyvene også knyttet opp mot person og mange drosjeeiere har derfor blitt etablert som små foretak. Dette reflekteres også i resultatene av spørreundersøkelsen vi har gjennomført, hvor 85 prosent av de som har svart at de har ansatte, har svart at de har 5 eller færre ansatte, se Figur 3-12.

Av 105 respondenter som har svart at de er løyvehavere og har ansatte, har de svart at de har 1,4 ansatte per drosjebil i gjennomsnitt. Flere av informantene vi har intervjuet peker på små arbeidsgivere som en utfordring. Dette begrunnes blant annet med at det å være bedriftseier kommer med et betydelig arbeidsansvar, blant annet i form av ordninger knyttet til overtid, ferie-, syke- og dagpenger og HMS-plan. Små arbeidsgivere kan ha mindre kompetanse på dette området og kan derfor ha begrensede forutsetninger for å ivareta de ansatte på en god måte.

Det pekes videre på i intervjuer at det ofte kan være tette relasjoner mellom løyve/drosjeeier og ansatte, noe som kan føre til at det praktiske rundt arbeidsforholdet blir «løst på kammerset». I TØI sin rapport *Drosjer i Norge fram mot 2020* påpekes det at det er mange som begynner i drosjeyrket gjennom venner eller bekjente (TØI og Fafo, 2020). Tette forhold fører også til at organisering for mange sjåførere blir komplisert.

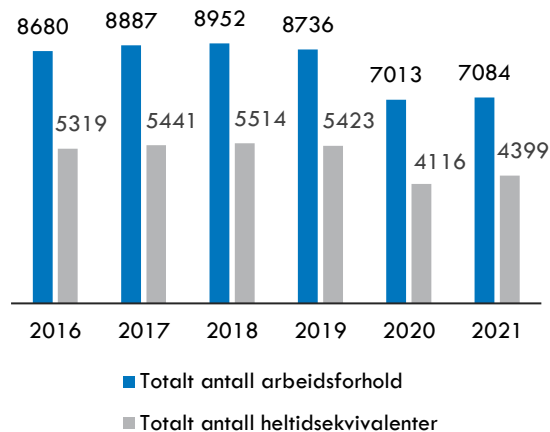
3.4.5 Det er færre ansatte sjåførere

SSBs lønnsstatistikk fanger opp alle ansatte sjåførere i drosjenæringen. Statistikken bygger på data fra a-ordningen til Skatteetaten som pålegger arbeidsgivere (her løyvehavere) å rapportere

¹³ SSBs definisjon av heltidsekvivalent er «en omregning av deltidsansattes lønn til hva den ville vært hvis de jobbet heltid. Dette gjøres ved å benytte stillingsprosenten som

opplysninger om inntekt og lønn til ansatte til skattemyndighetene. Dataene omfatter derfor ikke sjåførere som har eget løyve og kjører som selvstendig næringsdrivende. Statistikken viser en nedgang i totale antall arbeidsforhold og heltidsekvivalenter¹³ i årene etter omreguleringen, se Figur 3-13.

Figur 3-13: Årlig arbeidsforhold



Kilde: SSBs lønnsstatistikk, «49.320 – Drosjebiltransport».

Nedgangen kan trolig delvis forklares av at et økende antall sjåførere selv har fått egne løyver og er dermed gått over fra å være ansatt sjåfør til selvstendig næringsdrivende. Videre har flere informanter i intervjuer erfart atskillig mer avgang i drosjeyrket som følge av redusert etterspørsel og økt usikkerhet under koronapandemien. Disse informantene har også påpekt at det er mer krevende å få tak i sjåførere etter at strengere krav til kjøreseddel ble innført i 2020.

I vår spørreundersøkelse varierer ansienniteten i drosjeyrket alt fra sjåførere som nettopp har startet i drosjenæringen til sjåførere som har arbeidet hele karrieren sin i yrket og nærmer seg pensjonsalder. 81 prosent av de som har svart at de er ansatt sjåfør har svart at de har jobbet hos siste arbeidsgiver i fire år eller mindre. Fordi det er kun et mindre utvalg som er ansatte sjåførere er resultatene fra undersøkelsen trolig ikke representative for næringen som helhet.

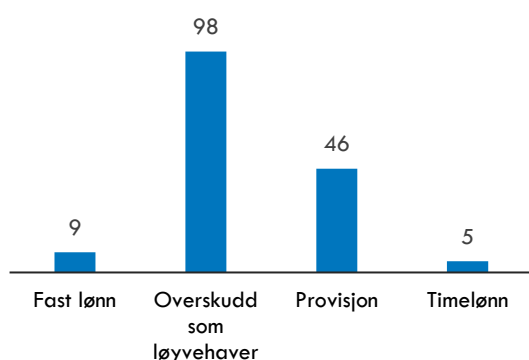
3.4.6 Økt tilbud gjør at sjåførere må jobbe lengre dager for å opprettholde samme lønn

Figur 3-14 viser svar fra spørreundersøkelsen om drosjesjåførenes avlønningsform. 62 prosent av respondentene som har besvart undersøkelsen oppgir at overskudd som løyvehaver utgjør mesteparten av lønnen deres. Mens 29 prosent oppgir at provisjon utgjør mesteparten av lønnen deres. For mange

omregningsfaktor og gjør det mulig å sammenlikne månedslønnen til deltids- og heltidsansatte.»

drosjesjåfører har lønn følgelig en direkte sammenheng med arbeidstid.

Figur 3-14: Hva utgjør mesteparten av lønnen din?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=158

Både i intervjuer og i spørreundersøkelsen oppgir mange at de må jobbe lange arbeidsdager for å oppnå en tilfredsstillende lønn. For sjåfører som opererer som selvstendig næringsdrivende skal også drivstoff, bompenger, vedlikehold av bil, forsikringer og merverdiavgift dekkes før overskudd kan tas ut som utbytte. Høy prisstigning den siste tiden har også ført til at en større andel av inntjeningen går til drift av bil, noe som stiller ytterligere krav til omsetning.

«Jeg må ofte jobbe 15 timer for å få en anstendig lønn tilsvarende 7,5 timer. Problemet er ikke at det ikke er nok kunder, men det er for mange konkurrerende selskaper og løyvehavere»

Respondent spørreundersøkelse

Både i fritekstsvar i spørreundersøkelsen og i enkelte intervjuer fremgår det at det ikke synes å være vesentlige forskjeller i inntjening hos løyvehavere som er tilknyttet en drosjesentral eller app-formidler.

«Med så mange drosjer i markedet må man jobbe mer enn vanlig. Når man kjører for plattformer har vi veldig dårlige priser og plattformer trekker 20-25 prosent så vi sitter igjen med veldig lite penger. Derfor må vi kjøre flere turer og timer.»

Respondent spørreundersøkelse

Fluktuerende etterspørsel og tidvis mange aktører i markedet gjør at inntjeningen blir uforutsigbar og kan variere stort fra periode til periode. Det pekes i intervjuer på at oppheving av antallsbegrensningen i kombinasjon med bortfall av driveplikt og krav til heltidserverv, trolig er hovedårsakene til en markant økning i antall tilbydere i perioder hvor det er høy etterspørsel. Bortfall av sentraltilknytningsplikten har også fjernet sentralenes mulighet til å regulere drosjetilbudet etter etterspørselen.

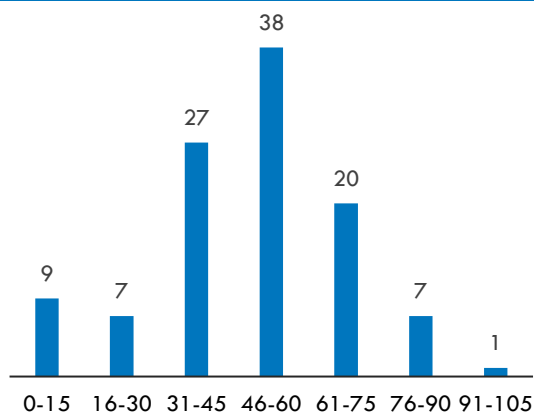
Sjåfører opplever at det er mange tilbydere i travle perioder, og at dette også synes å øke antallet tilbydere i mindre travle perioder. De forteller at det er lange ventetider på turer og at de dermed må ha lengre arbeidsdager for å ha samme inntjening som før. Dette gjør det ytterligere utfordrende for mange sjåfører, særlig de som jobber heltid, å oppnå en tilfredsstillende inntjening innenfor normal arbeidstid. Både sjåfører, arbeidsgivere, sentraler og app-formidlere, samt løyvemyndigheter oppgir at det er et særlig økt tilbud i de større byene og i enkelttursegmentet.

«Arbeidsmengde er den største utfordringen da yrket er et lavtlønnsyrke med provisjonsbasert lønn på 45 % av lønnsgrunnlaget.»

Respondent spørreundersøkelse

På spørsmål om hvor mange timer sjåfører jobber i drosjeyrket hver uke, oppgir 35 prosent av respondentene at de anslår å jobbe 46-60 timer i uken, se Figur 3-15. 25 prosent anslår å jobbe 31-45 timer i uken, mens 18 prosent anslår å jobbe så mye som 61-75 timer i uken. Gjennomsnittlig arbeidsmengde blant respondentene er 54 timer i uken. Dette er langt over 35,5 timer per uke, som er fastsatt som ordinær arbeidstid i bransjen i henhold til taxioverenskomstene. Mange kommenterer i spørreundersøkelsen at de jobber flere timer nå enn før omreguleringen. De aller fleste respondentene er selvstendig næringsdrivende og dermed ikke omfattet av arbeidsmiljøloven.

Figur 3-15: Hvor mange timer jobber du i drosjeyrket hver uke?

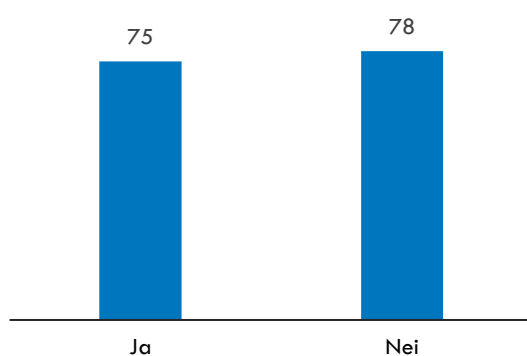


Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=109

Respondentene er delt når det gjelder spørsmålet om de har en akseptabel arbeidsmengde – om lag halvparten av respondentene oppgir at de opplever arbeidsmengden som akseptabel, se Figur 3-16. I fritekstsvar kommenterer en del av de som oppgir at de ikke har akseptabel arbeidsmengde at de jobber for lange dager, at de jobber for mye i forhold til inntekt og/eller at de har for lite fritid til familie og venner. Det er imidlertid også enkelte som påpeker at bortfall av driveplikten har ført til at de opplever arbeidsmengden som mer akseptabel, i og med at dette tillater dem å arbeide når det er høy etterspørsel i markedet og til å ta fri når etterspørselen er lavere.

Figur 3-16: Føler du at du har en arbeidsmengde som er akseptabel?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=153

Intervjuer avdekker også at det trolig er en del forskjell i arbeidsmengde avhengig av om drosjevirkomheten skjer i distrikt/kontraktsegmentet eller i byområder/enkelttursegmentet.

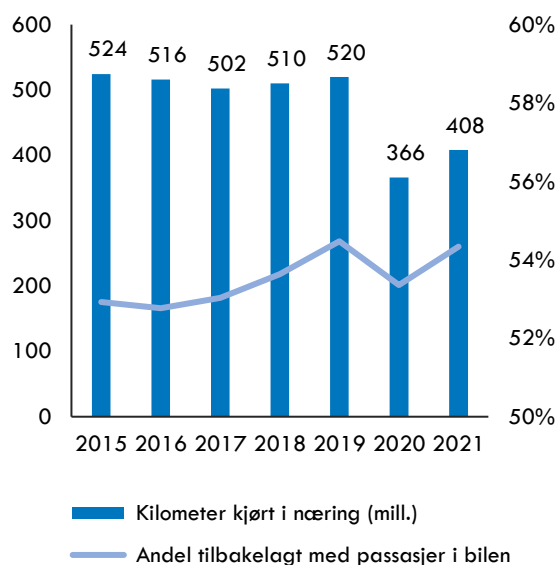
Kontraktsegmentet oppleves mer stabilt ettersom vinner av anbud er sikret kjøring i en lengre periode. I distriktene er skoleskys og pasientreiser bærebjelken i drosjesjåførenes virke. Det rapporteres også om mindre etablering av nye løyvehavere og deltidskjøring i distriktene. Med bortfall av driveplikten kan det synes som om det er flere i drosjeyrket er mer fornøyd og opplever økt fleksibilitet eller opplever arbeidshverdagen som uendret. Flere respondenter og informanter understreker at nettopp fleksibilitet er en av hovedårsakene til at drosjeyrket kan være attraktivt for noen. I enkelte distriktsområder har det også blitt erfart drosjeturer med drosjer der løyvet er utstedt i annet fylke. På grunn av bortfall av løyvedistrikt og stasjoneringsssted har imidlertid fylkeskommunene mer problemer med å holde oversikt over drosjevirkomheten i fylket.

«Har det [akseptabel arbeidsmengde] nå når det ikke er kjøreplikt, då kan en jobbe når det er noe og kjøre på og ta fri når det er stille.»

Respondent spørreundersøkelse

Statistikk om drosjetransport fra SSB viser at antall kilometer kjørt i næring falt betydelig i 2020, med rundt 150 millioner km, se Figur 3-17.

Figur 3-17: Kilometer kjørt i næring og andel tilbakelagt med passasjer i bilen



Kilde: SSB kildetabell 11271: Drosjer.

Nedgangen må ses i sammenheng med mindre reiseaktivitet og mobilitet i samfunnet generelt grunnet

koronapandemien og tilhørende restriksjoner. Antall kilometer kjørt i næring tok seg noe opp i 2021, men var fortsatt langt under nivået fra før pandemien. Andelen kilometer kjørt med passasjer i bilen har vært relativt stabil over tid i intervallet 53-55 prosent. Det er derfor ikke tegn i statistikken til økt omfang av tomkjøring blant drosjer i 2021.¹⁴ Det er ikke nødvendigvis ensbetydende med at det ikke er økt arbeidstid, ettersom det også kan være betydelig ventetid der drosjebilen er i stillstand. Informanter i intervjuer forteller at først i 2022 har drosjeaktiviteten tatt seg opp på nivå med før koronapandemien.

Man vil vente at løyvehavere og sjåførere forsvinner ut av næringen og finner seg alternative inntektskilder over tid som følge av at mange nye sjåførere har strømmet til og inntjeningen per time har blitt konkurrert ned. Det ville ført til høyere inntjening per time på de som blir igjen. Mange drosjesjåførere opplever imidlertid at de ikke har reelle alternative inntektskilder og dermed blir i næringen og inntjeningen i timen holder seg lav (Skollerud, 2019). Våre informanter peker også på at de som føler de har reelle alternative inntektskilder og skifter jobb, ofte er ansett å være blant de dyktigste sjåførene. De blir erstattet med mindre dyktige sjåførere og drosjenæringen sitter igjen med en arbeidsstyrke som kan oppfattes som uprofesjonell. Ved en eventuell økning i arbeidsledigheten kan flere søke seg til drosjenæringen ettersom etableringshindringer er lave.

13 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen har svart at de jobber deltid i drosjeyrket. Av de 21 respondentene som har svart på dette er det en relativt jevn spredning når det gjelder andelen av tiden de bruker på drosjeyrket. Det kan imidlertid være en liten antydning til at mange jobber ca. 50 prosent i drosjeyrket og annet yrke, at drosjeyrket er hovederhvervet supplert med noe biinntekt eller at drosjeyrket er biinntekten til annet hovederhverv. Intervjuer har også avdekket at enkelte sjåførere har tatt en annen jobb ved siden av drosjeyrket for å være sikret en akseptabel lønn hver måned.

«Siden det er kun provisjonslønn varierer lønnen veldig mye, har i mange tilfeller hatt kun en fjerdedel av gjennomsnittlig lønn, noe som gjør det veldig uattraktivt å drive

¹⁴ SSB angir at undersøkelsen er en tilnærmet fulltellingsundersøkelse av foretak som har blitt tildelt et løyve til å drive drosjetryktransport og baserer seg på tredjepartsopplysninger (sentraller og formidlere) innrapportering til Skatteetaten. Det er spørsmål om

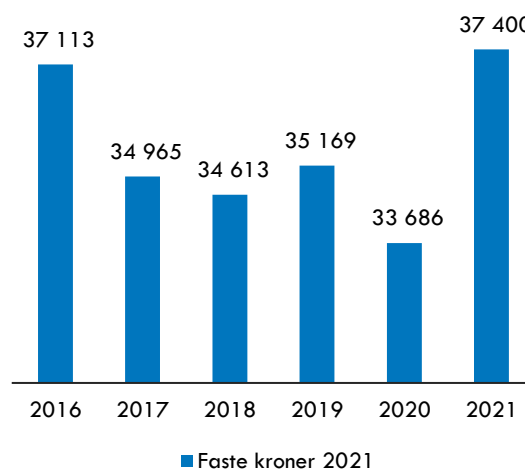
med det. Må jobbe ved siden av selv om det bli alt for mye timer.»

Respondent spørreundersøkelse

3.4.7 Gjennomsnittslønnen til ansatte sjåførere har økt i 2021

Selv om flere respondenter, herunder ansatte sjåførere, i spørreundersøkelsen opplever dårligere inntjening, viser tall fra SSB en økning på 11 prosent i månedlig gjennomsnittslønn fra 2020 til 2021 for ansatte sjåførere, se Figur 3-18. Det kommer etter en periode der gjennomsnittslønnen i hovedsak har vært fallende siden 2016.¹⁵

Figur 3-18: Gjennomsnittlig månedslønn for ansatte sjåførere



Kilde: SSB. Inflasjonsjustert etter konsumgruppe «passasjertransport på vei».

Økt gjennomsnittslønn i måneden kan forklares med flere arbeidstimer, høyere provisjon/timelønn eller begge deler. Resultater fra spørreundersøkelsen tyder på at økt arbeidstid er en av forklaringene til at statistikken ikke viser en lønnsnedgang etter omreguleringen.

I spørreundersøkelsen kommenterer flere respondenter at det også har blitt mer utfordrende å skaffe ansatte sjåførere etter omreguleringen. Strengere krav til kjøreseddel kan være én av årsakene til mangel på sjåførere i distriktene. Dette begrunnes blant annet med at søknadsprosessen ofte tar lang tid, samt at det kan være begrensninger i kapasitet hos, og lange avstander til, nærmeste oppkjøringskontor.

datafangsten derfor inkluderer kjøring som utføres av f.eks. «friåkare».

¹⁵ Årsregnskapene til foretak i drosjenæringen som er underlagt regnskapsplikt, viser også et lignende bilde der lønnskostnaden økte frem til 2019, ble redusert i 2020 og økte igjen til over 2019-nivå i 2021.

«Veldig bra at man må dokumentere kunnskap for å få kjøreseddel. Det er vanskeligere å få kjøreseddel, ikke bare fordi man trenger å dokumentere kunnskap, men for oss i Nord- Norge må vi til Bodø eller Tromsø for å kjøre opp og da snakker vi om avstander på over 300 km.»

Respondent spørreundersøkelse

Ettersom sjåfører er en knapp ressurs i visse områder, viser også informanter til at provisjonen har økt sammenlignet med minimumskravet i taxioverenskomsten.

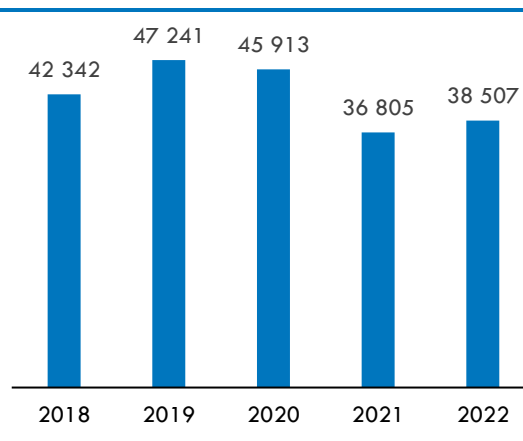
Det er også stor usikkerhet til hvor stor endring i lønnsomhet man kan tilskrives omreguleringen, da koronapandemien og tilhørende restriksjoner i stor grad har sammenfalt med den første perioden etter omreguleringen. Flere løyvehavere oppgir at lav inntjening og lange arbeidsdager har ført til mangel på arbeidskraft i bransjen og mange sliter med å bemanne drosjebilene sine. Dette virker særlig å være et problem i distriktene. Bemanningsutfordringer har ført til at mange løyvehavere må jobbe lange arbeidsdager for å sikre døgnbemanning.

«For meg som eier er problemet med å tjene penger et spørsmål om sjåførenes mulighet til å tjene penger. Den er per i dag så lav at det er vanskelig å fremskaffe sjåfører.»

Respondent spørreundersøkelse

Når det gjelder lønnen til sjåfører som er selvstendig næringsdrivende er det begrenset tilgang til informasjon om dette fra offentlige registre. Selvstendig næringsdrivende blir ikke fanget opp som arbeidstakere i SSBs lønnsstatistikk og de fleste ikke har plikt til registrering i Regnskapsregisteret. I vår spørreundersøkelse ble derfor løyvehavere bedt om å oppgi sitt beste anslag på brutto månedslønn. Ut fra løyvehaveres egenrapportering kan det tyde på at lønnen til løyvehaverne gikk ned i 2021 og har smått begynt å ta seg opp i 2022, se Figur 3-19. Dette kan gi en indikasjon på størrelsesnivå og utvikling, resultatene må imidlertid ses under forbehold om at utvalget er lite.

Figur 3-19: Gjennomsnittlig månedslønn for løyvehavere (kroner)



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som løyvehaver eller både løyvehaver og sjåfør (176). N₂₀₁₈=114, N₂₀₁₉=115, N₂₀₂₀=125, N₂₀₂₁=127, N₂₀₂₂=143

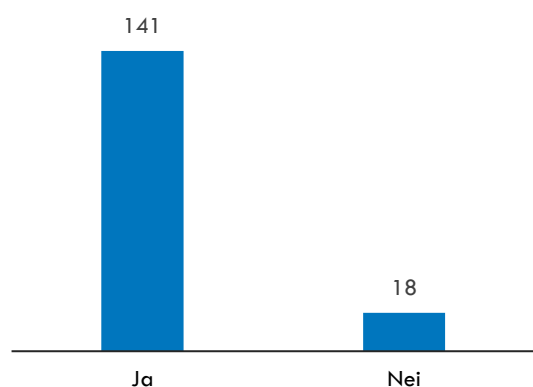
Spørreundersøkelsen viser videre at det er stor variasjon i hvor mye overskudd som løyvehavere tar ut av foretaket. Av 126 respondenter som svarte på spørsmål om uttak av overskudd, svarte 81 prosent at de ikke tok ut overskudd utover alminnelig lønn. Undersøkelsen tyder på at både omsetningen og utgiftene kan variere en del fra år til år og at løyvehavere kan oppleve underskudd ett år og overskudd neste år.

3.4.8 Hovedparten av sjåførene føler seg trygge på jobb, men flere opplever stress i arbeidshverdagen

Det finnes flere regler som har til hensikt å verne om passasjerers sikkerhet i drosjemarkedet, blant annet krav til fagkompetanse for sjåfører og loggføring av turer. I kontraktmarkedet er det også utformet krav som skal sikre ivaretagelse av passasjersikkerhet og servicenivå. Det finnes imidlertid færre regler uformet for å ivareta sjåførenes sikkerhet. Som tidligere nevnt er det ikke fastsatt særregler om arbeidsvilkår i drosjenæringen, men de generelle reglene i arbeidsmiljøloven gjelder imidlertid også for arbeidstakere i drosjenæringen.

Resultatene fra spørreundersøkelsen gir ikke indikasjoner på at drosjesjåfører føler seg utrygge på jobb. 89 prosent oppgir at de føler seg trygge på jobb, se Figur 3-20.

Figur 3-20: Føler du deg trygg på jobb?

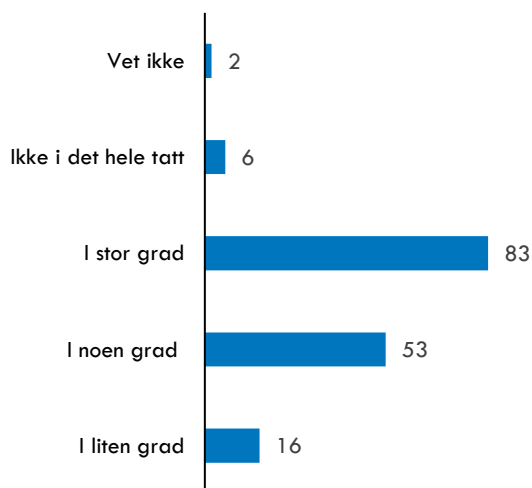


Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=159

Basert på resultatene fra spørreundersøkelsen fremstår det videre som at majoriteten av drosjesjåfører er kjent med lover, regler og avtaleverk som gjelder helse, miljø og sikkerhet i drosjeyrket, se Figur 3-21. 85 prosent av respondentene oppgir at de i stor eller noen grad er kjent med regelverket, mens kun 14 prosent oppgir at de kjenner til dette i liten grad eller ikke i det hele tatt.

Figur 3-21: Hvor godt kjenner du til lover, regler og avtaleverk som gjelder helse, miljø og sikkerhet i drosjeyrket?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=160

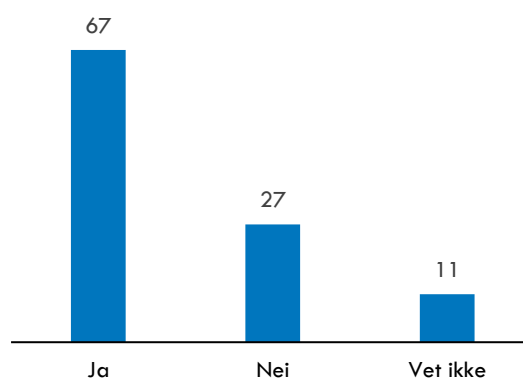
I intervju påpekes det at det er liten kompetanse, særlig blant små bedrifter, når det gjelder hvilke lover og forskrifter drosjenæringen omfattes av. Dette innebærer også at mange arbeidsgivere i næringen

har liten oversikt over hvilke krav som stilles til dem som arbeidsgiver. Drosjesentralene har fungert som en uformalisert tilrettelegger for felles støttefunksjoner, herunder kurs for løyvehavere, maler for arbeidsavtaler og bedriftshelsetjeneste.

«Vi har jevnlig kurs for de ansatte, dette gjelder sjåfører og løyvehavere. Her gjennomgår HMS i detaljer både i bil, øvrige trafikanter, tunell sikkerhet og arbeidsgiver ansvar som forsikringer, helse og behandlingssikring gjennom bedriftshelsetjeneste m.m.»

Respondent spørreundersøkelse

Figur 3-22: Har din bedrift rutiner for å sikre at ansatte sjåfører ikke jobber mer enn det som er lov i arbeidsmiljøloven eller aktuelle tariffavtaler?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåfører.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som er løyvehaver og har én eller flere ansatte (105). N=105

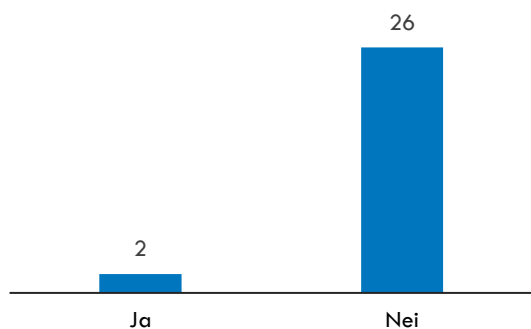
I vår spørreundersøkelse oppgir 64 prosent av respondentene som har et arbeidsgiveransvar overfor ansatte sjåfører, at de har etablerte rutiner for å sikre at ansatte sjåfører ikke jobber mer enn det som er lov i henhold til arbeidsmiljøloven eller aktuelle tariffavtaler, se Figur 3-22.

«Som eier/sjåfør kan jeg ikke slutte å kjøre. Fordi jeg må ta over når sjåførene har arbeidet opp mot grensen.»

Respondent spørreundersøkelse

Samtidig er det få ansatte sjåførere (av et begrenset utvalg av respondenter) som oppgir at de får overtidsbetaling, se Figur 3-23. Taxioverenskomstene fastslår at overtidsarbeid skal godtgjøres i tråd med bestemmelsene i arbeidsmiljøloven.

Figur 3-23: Får du overtidsbetaling?

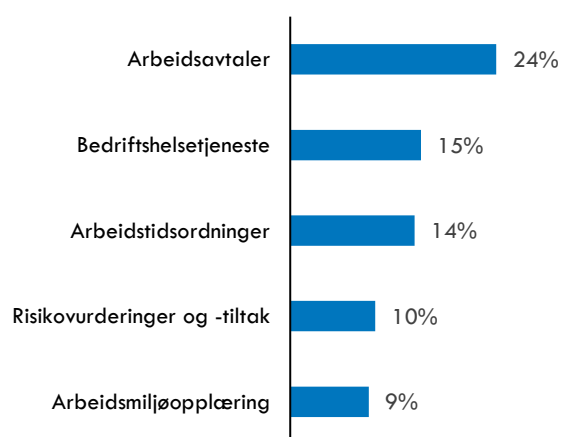


Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør (32). N=28

Arbeidstilsynet har kun hatt begrenset tilsynsaktivitet innenfor drosjenæringen i det forebyggende sporet. I perioden 2013-2022 har Arbeidstilsynet gjennomført 881 tilsyn i næringen der det ble avdekket brudd i 33 prosent av tilfellene. Arbeidstilsynet ga 1 068 pålegg om retting i forbindelse med disse tilsynene. I Figur 3-24 vises en fordeling av forekomstene av brudd fordelt på hvilket grunnlag påleggene ble gitt.

Figur 3-24: De vanligste begrunnelsene for Arbeidstilsynets pålegg



Kilde: Statistikk fra Arbeidstilsynet.

På spørsmål om hva som oppleves som de største utfordringene når det gjelder helse- miljø og sikkerhet i drosjeryrket er det imidlertid flere som trekker frem at det ofte kan oppstå ubehagelige situasjoner med passasjerer, særlig i situasjoner der passasjerene er under påvirkning av alkohol eller andre rusmidler. Flere beskriver at de har opplevd situasjoner der

passasjerene oppfører seg aggressivt og/eller truende. Andre beskriver situasjoner der alkohol eller rus får passasjerer til å oppføre seg uberegnelig, for eksempel i form av å forstyrre kjøringen. Informanter har fortalt i intervju at sjåførere i større grad rapporterer at de opplever arbeidshverdagen som stressende etter omreguleringen. Informantene peker på at sjåføreryrket kan bli opplevd som mer uprofesjonell og at sjåførene som er seriøse også får merke dette på passasjerenes holdninger.

«De største utfordringene som vi opplever kan være i direkte konfrontasjoner med kunder hvor ofte rus/alkohol er de medvirkende faktorene som utløser konfrontasjonen. Ofte skjer disse tilfellene i helgene eller på nattestid i midtuke»

Respondent spørreundersøkelse

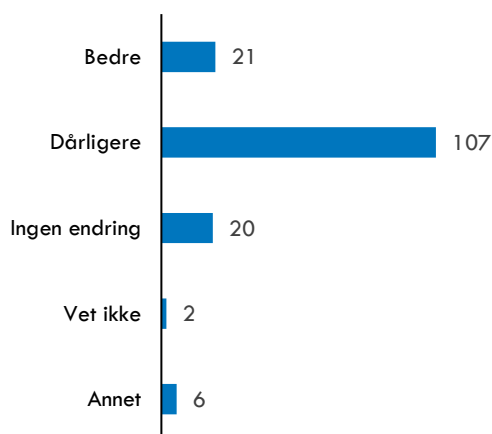
3.5 Utvikling i arbeidsforholdene etter 1. november 2020

I det følgende redegjør vi for sentrale effekter som omreguleringen har hatt på drosjesjåførens arbeidsforhold. Vi påpeker også forskjeller i omreguleringens innvirkning i ulike områder, ulike delsegmenter og på ulike tider. Våre undersøkelser tyder på at det er nokså sammenfallende erfaringer blant tradisjonelle og nye aktører når det gjelder forhold knyttet til lønn, arbeidstid og HMS for drosjesjåførere. Vi har derfor ikke gjort et skille mellom erfaringene hos henholdsvis eksisterende og nye løyvehavere og drosjesjåførere.

3.5.1 Mange drosjesjåførere opplever at arbeidsforholdene har blitt dårligere etter omreguleringen

I spørreundersøkelsen vår oppgir 69 prosent av respondentene at arbeidsforholdene har blitt dårligere, se Figur 3-25. 13 prosent av respondentene oppgir at arbeidsforholdene har blitt bedre, mens 13 prosent mener at det ikke er noen endring. Mens det er 75 prosent av de som har svart at de både er løyvehaver og sjåfør som mener at arbeidsforholdene har blitt dårligere, er det 39 prosent av de ansatte sjåførene som mener det samme.

Figur 3-25: Synes du at jobben har blitt bedre eller dårligere etter at de nye drosjereguleringene kom?



Kilde: Spørreundersøkelse til drosjesjåførere.

Merknad: Spørsmålet er kun besvart av respondenter som har oppgitt at de jobber som ansatt sjåfør eller både løyvehaver og sjåfør (161). N=156

Intervjuer vi har gjennomført understøtter at det er splittede synspunkter om effekten av omreguleringen på arbeidsforholdene. Som positive effekter trekkes frem at mange sjåførere opplever det som fordelaktig at driveplikten er borte. Det fører til at sjåførere kan la bilen stå i perioder hvor det ikke er profitabelt å kjøre. Dermed får sjåførene hvilt mer og opplever mer fleksibilitet når det gjelder arbeidstidspunkter. En viss andel sjåførere kjører også drosje på deltid. Uten krav til sentraltilknytningsplikt har de også større valgfrihet når det gjelder organisering og ikke er avhengig av tilknytning til en spesifikk sentral. Fleksibilitet fremheves som en av de viktige fordelene med drosjeyrket. Ansatte sjåførere står også i en sterkere posisjon i arbeidsmarkedet og erfarer at provisjonssatsen kan presses opp som følge av sjåførmangel.

Den negative effekten som trekkes mest frem er at det er flere tilbydere og økt konkurranse i markedet. Dette fører til mer ventetid på drosjeturer. Fordi de aller fleste i drosjeyrket mottar lønn som provisjon av omsetning eller overskudd fra driften, må de ha lengre arbeidsdager for å oppnå en tilfredsstillende inntekt. Gjennomsnittlig arbeidsmengde blant respondentene i vår spørreundersøkelse er 54 timer i uken og veldig mange kommenterer at de har økt hvor mye de jobber etter omreguleringen. Variabel inntekt gjør at sjåførere som ønsker større sikkerhet for inntekten også tar annet lønnet arbeid. Enkelte opplever også mer negative holdninger til drosjesjåføreryrket fra publikum og at deres oppfatninger om at næringen er med useriøs og uprofesjonell, påfører mer stress.

3.5.2 Delte synspunkter om behov for særregulering av arbeidsforholdene i næringen

Omreguleringen berørte få direkte regler om vernet av arbeidsforholdene for drosjesjåførene. Informantene i intervjuene har også delte meninger om hvordan arbeidsforhold eventuelt bør reguleres i næringen. På den ene siden mener noen at det er ønskelig med sterkere vern, økt innslag av fast lønn og kjøre- og hviletidsbestemmelser for drosjesjåførere. På den andre siden oppgis det at fast lønn ikke vil gi insentiver til å ta alle drosjeturer og vil kunne virke mot hensynet til en fleksibel arbeidshverdag. Det bedyres også at kabalen med vaktordning og beredskap i forbindelse med pasientkjøring ikke vil gå opp med hviletidsbestemmelser.

De fleste informantene vi har intervjuet er fornøyd med strengere krav til fagkompetanse for å få kjøreseddel. Det er imidlertid ikke tilrettelagt for oppkjøring i distriktområdene og det kan være lang ventetid for å få oppkjøringstime og lang avstand til nærmeste oppkjøringskontor. Enkelte ønsker derfor at andre mer fleksible ordninger vurderes, for eksempel oppkjøring i samarbeid med trafikkskoler.

I intervjuer peker videre informanter på at de opplever at flere ansatte sjåførere kjører for flere arbeidsgivere etter omreguleringen. Dette kan gjøre det utfordrende for hver enkelt arbeidsgiver å ha fullstendig oversikt over arbeidsmengden til hver enkelt sjåfør og dermed passe på at de ikke jobber for mye. Videre er det mange som kjører som «friåkere» og den samlede virksomheten i næringen er uoversiktlig. Det er også informanter som opplever et oppsving i såkalt «kompiskjøring». Det er altså flere som savner mer oversikt og kontroll av næringen.

Vi opplever at det er noe uklare rammevilkår for sentraler og formidlere, og hvilken rolle de skal ha. Kartleggingen viser at de etablerte drosjesentralene, og til en viss grad nye app-formidlere, sørger for fellesløsninger knyttet til arbeidsgiveransvaret til tilknyttede løyvehavere. Dette er imidlertid ikke en plikt og foregår på uformalisert bakgrunn og i varierende utstrekning. En klargjøring av sentraler og formidlers rolle på like vilkår kan også bidra til mer oversikt over arbeidsforholdene i næringen.

3.5.3 Drosjesjåførere opplever større endringer i byområdene enn i distriktområdene

Etter omreguleringen og fjerning av antallsbegrensningen på løyver, har antallet løyver på landsbasis mer enn doblet seg. Det har vært en økning i antall løyver i alle fylker, men det er særlig fylker med større byområder som har opplevd den største økningen. Dette gir en pekepinn på hvor omreguleringen kan ha hatt størst betydning for drosjemarkedet, til tross for at et drosjeløyve er nasjonalt og kan brukes hvor som helst i landet. Det er

også flere aktører som peker på at drosjer fra andre områder kjører inn til mer sentrale områder på tider med høy etterspørsel. Vår kartlegging tyder på at en konsekvens av omreguleringen har vært at mange sjåførere må jobbe flere arbeidstimer i byområdene for å oppnå en akseptabel lønn, sammenlignet med før omreguleringen.

Det rapporteres om færre og mindre endringer i distriktene. Distriktsområder karakteriseres av en større andel kontraktskjøring og det er derfor mindre svingninger i etterspørselen. Distriktene kjenner konsekvensene av sjåførermangelen i større grad og enkelte steder er drosjetilbudet redusert en god del. Dette kan trolig delvis forklares av færre som ønsker å jobbe som ansatte sjåførere, blant annet som følge av frafall under koronapandemien og at mange har tatt ut eget løyve.

3.5.4 Drosjesjåførere opplever størst endringer i enkeltturmarkedet og i mindre grad i kontraktmarkedet

Nye aktører med nye forretningsmodeller har etablert seg i størst grad i enkeltturmarkedet. En stor andel passasjerer benytter seg av forhåndsbestilte turer gjennom apper. Det har blitt rapportert at enkelte aktører tar høye priser i praie- og holdeplassmarkedet dersom en passasjer ikke ber om forhåndsavtalt pris. Dette kan ha bidratt til at noen drosjetilbydere velger å både kjøre for etablerte sentraler, nye app-formidlere og som «friåker» for å optimalisere sin inntjening.

Med økt tilbud og konkurranse i markedet er det dermed også blitt mer ventetid på turer. Med mange tilbydere fremstår det som nødvendig å ha rask responstid for å ta turer, slik at sjåførere ikke kan bedrive andre aktiviteter i påvente av turer.

I kontraktmarkedet har det blitt mer konkurranse som følge av nasjonale løyver og til dels etablering av nye aktører. Det har medført mer reell konkurranse for oppdragsgivere i distriktsområder og til en viss grad skifte i leverandører for pasientreiser, skoleskyss og TT-reiser. Det synes imidlertid at denne effekten ikke har hatt særlig betydning for drosjesjåførenes arbeidsvilkår.

3.5.5 Det er størst tilbud på tider med høy etterspørsel, men også økt tilbud på tider med lav etterspørsel

Vi observerer en markant økning i antall tilbydere i perioder hvor det er høy etterspørsel. Informanter opplever at det er etablert flere nye aktører uten at like mange aktører har gått ut av næringen. Press i markedet når det er høy etterspørsel forsterkes ytterligere av at drosjer fra mindre sentrale områder kjører inn til mer sentrale områder på tider med høy etterspørsel. Dette har igjen ført til at mange ser et

behov for å kompensere for manglende inntjening ved å kjøre i perioder med lavere etterspørsel. Flere oppgir at dette gjør det utfordrende for å oppnå en tilfredsstillende inntjening innenfor normal arbeidstid, spesielt for de som jobber heltid. I byområdene merkes derfor høyere drosjetilbud både på tider med høy og lav etterspørsel.

3.6 Muligheter for ytterligere kartlegging av arbeidsforhold i næringen

Den innhentede informasjonen danner et godt overordnet bilde av arbeidsforholdene i drosjenæringen. Innenfor rammen av oppdraget har det ikke vært mulig å danne et fullstendig bilde av arbeidstiden som løyvehavere og sjåførere faktisk kjører. Vi anser at det er flere forhold som bør utforskes nærmere.

3.6.1 Ytterligere data- og informasjonsinnsamling

I dette oppdraget har vi gått gjennom regelverk og sentrale dokumenter, hentet offentlig tilgjengelige data, gjennomført en spørreundersøkelse og gjennomført intervjuer. Innhenting av data og informasjon om arbeidsforholdene i næringen kan gjøres i mer utstrakt form med mer tid til disposisjon.

- Ved å distribuere en spørreundersøkelse bredere, til flere selvstendig næringsdrivende, arbeidsgivere og arbeidstakere i næringen, f.eks. gjennom løyvehavere i løyveregisteret, kan man oppnå et større utvalg og dermed bedre representasjon.
- Gjennom flere og mer dyptgående intervjuer kan man i større grad dekke synspunktene blant de ulike aktørene og samle mer informasjon og mer nøyaktig informasjon fra flere deler av næringen.
- En større gjennomgang av kontrakter i kontraktsegmentet og arbeidsavtaler ville også ha gjort det mulig å konkretisere hvilke forhold som faktisk reguleres utenom lover og tariffavtaler. Det offentlige kontraktmarkedet utgjør en betydelig andel av de totale drosjemarkedet. Gjennom koordinering, samordning og bruk av sin sterke forhandlingsposisjon, kan det være nyttig å se på grad av standardisering av krav for å ivareta arbeidsforholdene for sjåførere.
- Gjennomgang av Arbeidstilsynets tilsynsrapporter kan gi dypere innsikt i forekomst av brudd på arbeidsmiljøregler og arbeidslivskriminalitet i næringen.
- Offentlige myndigheter har samlet sett et rikt datagrunnlag for å kunne se nærmere på utvikling i sysselsetting, arbeidstid, omsetning, lønn og andre relevante data. Gjennom

næringsoppgaver kan det hentes ut detaljerte regnskapsdata også knyttet til selvstendig næringsdrivendes virksomhet. SSB tilbyr også tilgang til mikrodata, herunder data knyttet til a-ordningen, arbeidsmarkeder, lønn, kjøretøyregisteret og regnskap.¹⁶ Intervjuene har også avdekket utfordringer med å få oversikt over det samlede omfanget av virksomheten i næringen. Det er flere relevante innrapporteringer og registre, men informasjonen ligger spredt og er ikke komplett. Særlig ser vi et kunnskapshull knyttet til «friåkere» og antallet inaktive løyver. Ved å tette dette kunnskapshullet vil det trolig være enklere å utrede forhold i drosjenæringen i fremtiden.

- Litteratur om regulering og effekter av regulering i andre land kan belyse erfaringer om arbeidsforhold for drosjesjåfører i andre land. Dette kan danne grunnlag for å se på hva som kan være årsaker til manglende vern og etterlevelse av vern for drosjesjåfører og hva som kan være formålstjenlige endringer. For eksempel kan det være interessant å undersøke om andre land har annen type organisering enn løyveordningen, om det er andre markedsmekanismer som rår, bruk av andre avlønningssystemer eller måter å håndheve regelverk på.

3.6.2 Analysere arbeidsmarkedet

Gjennom ytterligere informasjonsinnhenting er det også mulig å analysere arbeidsmarkedet for drosjesjåfører.

- Hvilke vilkår er viktige for å tiltrekke dyktige sjåfører i drosjenæringen?
- Hva er flaskehals og etableringsbarrierene for å bli sjåfør?
- Hvordan sammenligner arbeidsmarkedet seg for drosjesjåfører mot budbilsjåfører eller andre arbeidsmarkeder med lignende karakteristika?
- Finnes særregler i andre arbeidsmarkeder for sjåfører som er overførbare til drosjenæringen?
- Hvor høy turnover er det og hvilke alternativer arbeidsmarkeder finnes for drosjesjåfører (for eksempel sjåfører i tilgrensende markeder som budbil-, turvogn- og langtransportmarkeder)

3.6.3 Vurdere effekten av omreguleringen i 2020 på et senere tidspunkt

Det har gått drøyt to år siden omreguleringen trådte i kraft 1. november 2020. Som følge av reiserestriksjoner og redusert mobilitet under koronapandemien, er erfaringene i store deler av denne to-årsperioden beheftet med mye støy. Det er krevende å isolere effekten av koronapandemien og omreguleringen som kom i 2020. Ettersom det kan tyde på at etterspørselen etter drosjeturer først mot slutten av 2022 har begynt å ta seg opp på et normalnivå, kan det være gode grunner til å vurdere arbeidslivseffekter av omreguleringen når reglene har fått virke i mer normale tider. Det vil også trolig ta tid før markedet stabiliserer seg og arbeidsgivere, selvstendig næringsdrivende og arbeidstakere klarer å omstille seg til de nye reglene.

¹⁶ Se fulle variabellister på Variabellister (ssb.no)

4. Referanser

- Arbeidstilsynet, 2022. *Høring - forslag til endringer i løyvekav for drosje mv..* [Internett]
Available at: <https://www.regjeringen.no/contentassets/3e0f3b54f6c74f84a3bd3c5bc84ad99e/annen-offentlig-etat/arbeidstilsynet.pdf?uid=Arbeidstilsynet>
[Funnet 16 januar 2023].
- Berger, C. o. F., 2018. Drivers of Disruption? Estimating the Uber Effect. *European Economic Review*.
- Dagens Næringsliv, 2022. *Tidligere Skattekrimsjef om taxibransjen: – Det er cowboytilstander.* [Internett]
Available at: <https://www.dn.no/digitalisering/tidligere-skattekrimsjef-om-taxibransjen-det-er-cowboytilstander/2-1-1370905>
[Funnet 27 januar 2023].
- Kristin Alsos, K. J. B. S. Ø. o. T. N., 2017. *Når sjefen er en app - Fafo-rapport 2017:41*, Oslo: Allkopi AS.
- Norges Taxiforbund og Fellesforbundet, 2022. *Taxioverenskomsten 2022-2024.* [Internett]
Available at: <https://www.fellesforbundet.no/globalassets/lonn-og-tariffsaker/tariffoppgjoret-2022/overenskomstene-tariff2022/taxi2022/33190-taxioverenskomsten-2022-2024-nett.pdf>
[Funnet 16 januar 2023].
- Norges Taxiforbund og Yrkestrafikkforbundet, 2022. *Taxioverenskomsten 2022-2024.* [Internett]
Available at: <https://ytf.no/assets/pdfs/Taxioverenskomsten-2022-2024.pdf>
[Funnet 16 januar 2023].
- NRK, 2019. *No skal politiet slå ned på ulovleg kompiskøyning.* [Internett]
Available at: <https://www.nrk.no/rogaland/no-skal-politiet-sla-ned-pa-ulovleg-kompiskoyring-1.14730357>
[Funnet 27 januar 2023].
- Oppegaard, E. T. V. o. S. M. N., 2022. *Framveksten av plattformmediertgigarbeid i Norgeogden «norskearbeidslivsmodellen»*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Oslo Economics, 2017. *Behov for antallsregulering av drosjeløyver*, Oslo: Oslo Economics.
- Oslo Economics, 2020. *Nasjonal kartlegging av drosjemarkedet*, Oslo Economics rapport 47/2020, Oslo: Oslo Economics.
- Oslo Economics, 2020. *Utredning av sikringstiltak for drosjetransport i Viken*, Oslo: Oslo Economics.
- Prop. 70 L (2018–2019) *Endringer i yrkestransportlova.*
- Skollerud, A. o., 2019. *Drosjeregulering i norske byer – utfordringer og alternativer*, s.l.: TØI.
- SSB, 2016. *Færre drosjekundar gjev høgare prisar.* [Internett]
Available at: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/faerre-drosjekundar-gjev-hogare-prisar>
[Funnet 27 januar 2023].
- TØI og Fafo, 2020. *Drosjer i Norge fram mot 2020*, TØI-rapport 1802/2020, Oslo: TØI.

Vedlegg A: Spørsmål i spørreundersøkelse

Nr.	Spørsmål	Løyvehaver	Ansatt sjåfør	Løyvehaver og sjåfør	Ansatt hos taxisentral	Ansatt hos app-formidler
1	Hva er din jobb?	✓	✓	✓	✓	✓
2	Er du medlem av en bransje- eller fagforening?	✓	✓	✓		
3	Hvilken organisasjon er du medlem i?	✓	✓	✓		
4	Kjører du for en taxisentral eller formidlingsplattform?	✓		✓		
5	Hva heter taxisentral(ene) og/eller formidlingsplattform(ene) du kjører for	✓		✓		
6	Kjører du for flere arbeidsgivere?		✓	✓		
7	Hvor mange arbeidsgivere kjører du for?		✓	✓		
8	Jobber du som fast ansatt, vikar/midlertidig ansatt, selvstendig næringsdrivende eller annet?	✓	✓	✓		
9	Når startet du å jobbe i drosjenæringen?	✓	✓	✓		
10	Kjører du mest enkeltturer eller kontraktsturer?		✓	✓		
11	Hvilket fylket du kjører mest i?		✓	✓		
12	Når kjører du mest?		✓	✓		
13	Hvor mange drosjebiler har du?	✓		✓		✓
14	Hvor mange ansatte sjåførere har du?	✓		✓		✓
15	Hvor stor del av arbeidstiden tror du at du kjører for de ulike taxisentralene/formidlingsplattformene?	✓		✓		
16	Hvor mange timer jobber du i drosjeyrket hver uke?		✓	✓		
17	Hvor mange år har du jobbet som drosjesjåfør?		✓	✓		
18	Hvor mange år har du vært ansatt som drosjesjåfør hos siste arbeidsgiver? Legg inn eventuell kommentar		✓			
19	Hvor mye tror du at du tjener i måneden i 2022, 2021, 2020, 2019 og 2018?	✓	✓	✓		
20	I tillegg til lønn, hvor mye tror du at du tar ut i utbytte per år?	✓		✓		
21	Hva utgjør mesteparten av lønnen din? Legg inn eventuell kommentar		✓	✓		
22	Får du overtidsbetaling?		✓			

23	Jobber du heltid eller deltid i drosjeyrket?		✓	✓		
24	Hvor stor del av arbeidstiden bruker du på annen lønnet jobb?		✓	✓		
25	Hvilke problemer opplever du når det gjelder arbeidstid og lønn?	✓	✓	✓		
26	Har din bedrift rutiner for å sikre at ansatte sjåførere ikke jobber mer enn det som er lov i arbeidsmiljøloven eller aktuelle tariffavtaler?	✓	✓	✓		✓
27	Har din bedrift egen statistikk om arbeidsforhold i drosjenæringen?	✓	✓	✓	✓	✓
28	Hvilke problemer opplever du at gjelder for drosjeyrket når det gjelder arbeidstid og lønn?	✓	✓	✓	✓	✓
29	Hvor godt kjenner du til lover, regler og avtaleverk som gjelder helse, miljø og sikkerhet i drosjeyrket?	✓	✓	✓		
30	Føler du deg trygg på jobb? Legg inn eventuell kommentar		✓	✓		
31	Føler du at du har en arbeidsmengde som er akseptabel? Legg inn eventuell kommentar		✓	✓		
32	Har din bedrift rutiner for å oppfylle krav til helse, miljø og sikkerhet i drosjeyrket?				✓	✓
33	Kan du nevne HMS-rutinene som du er kjent med at bedriften din gjennomfører?				✓	✓
34	Hvilke problemer opplever du når det gjelder helse, miljø og sikkerhet i drosjeyrket?	✓	✓	✓		
35	Synes du at jobben har blitt bedre eller dårligere etter at de nye drosjereglene kom?	✓	✓	✓		
36	Har du gjort noen endringer etter at nye drosjeregler trådte i kraft?	✓	✓	✓		
37	Hvilke endringer har du gjort?	✓	✓	✓		
38	Hadde du annen jobb i tillegg til drosjeyrket før de nye drosjereglene kom?	✓	✓	✓		
39	Hvor mange timer jobbet du i drosjeyrket i gjennomsnitt per uke før de nye drosjereglene kom?		✓	✓		
40	Hvordan merker du at nye drosjeregler trådte i kraft 1. november 2020?				✓	
41	Hva mener du er de største forskjellene før og etter nye drosjeregler kom?	✓	✓	✓	✓	✓
42	Har du andre kommentarer?	✓	✓	✓	✓	✓
43	Ønsker du å delta i et telefonintervju med Oslo Economics?	✓	✓	✓	✓	✓

oslo**economics**

www.osloeconomics.no

E-post og telefon:
post@osloeconomics.no
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:
Klingenberggata 7A
0161 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562 Vika
0118 Oslo