

Innlegg i Stavanger Aftenblad, 3. februar 2012:

En seriøs drosjepolitikk, takk

Samferdselsutvalget i Rogaland ønsker høyere kvalitet i drosjenæringen. Det kan vi enes om. Kan vi få be om høyere kvalitet fra politikerne?

Like mye som det må stilles minstekrav til drosjesjåfører om å beherske norsk, kjenne sitt lokalsamfunn og yte god service, må vi kunne kreve av politikere som skal bestemme over drosjenæringen, at de kan loven, forstår drosjenes samfunnsrolle og har respekt for dens utøvere.

Vedtaket som et flertall i samferdselsutvalget gjorde den 25. januar bryter dessverre med alt dette. Vi håper det kan avskrives som et arbeidsuhell, og at vi kan få en god dialog om drosjenæringens framtid og rammer.

Tas som en selvfølge

Sist sommer hadde vårt medlemsblad TAXI en evaluering av de politiske partienes drosjepolitikk. "Politisk venstrehåndsarbeid" var overskriften. Vi tror dette skyldes at folk flest, politikere inkludert, tar drosjetilbudet som en selvfølge.

I de fleste fylkene går det veldig bra, fordi både administrasjon og politikere forstår drosjenes viktige rolle som det fleksible leddet i kollektivtrafikken, og som en viktig velferdsfaktor for mange – spesielt skolebarn, funksjonshemmede, eldre, pasienter, møtedeltakere i offentlig og privat virksomhet. Drosjene er del av et uunnværlig, offentlig transporttilbud.

Ikke som frisører

Men noen politikere forstår ikke dette, og kan avsløre sin kunnskapsløshet på denne måten: "Jeg forstår ikke hvorfor det skal være nødvendig å regulere drosjene når vi ikke regulerer frisørsalonger eller dagligvareforretninger". Dette er sagt fra Stortingets talerstol og fra flere ledende politikere i de større byene våre.

Poenget burde være enkelt: Ingen frisør blir avkrevd tjenester døgnet rundt, sju dager i uka. Ingen dagligvareforretning kommer hjem til deg natt til torsdag kl 2 om du ber om det.

Det er også slik at mekanismer i drosjemarkedet er annerledes enn i andre markeder. Redusert etterspørsel gir ikke tilpasning i form av redusert tilbud, men tvert om økt, fordi sjåførene må kjøre mer for å opprettholde en inntekt. På samme vis er overetablering prisdrivende og kvalitetssenkende.

Klar dokumentasjon på dette foreligger nå i Menon Economics analyse av drosjemarkedet i Oslo og Akershus. Utrederen sier klart at politikken har vært mislykket sett fra forbrukerens sted. Men i Rogaland vil man åpenbart gjenta feilene, mens Oslo nå ser ut til å snu på flisa.

Ulogisk vedtak

Vi har sagt at vedtaket i Rogaland er det verste vi har sett av politisk behandling av drosjesaker. Det skyldes både innhold og form:

Innholdet viser total mangel på forståelse for den samfunnskontrakten som har vært fundamentet i over 50 år, og som Yrkestransportloven er uttrykk for. Drosjeløyver antallsreguleres for å tilpasses etterspørselen og gi et anstendig utkomme. På den annen side aksepterer næringen kjøreplik, slik at

det er et tilbud også på tider og steder som isolert sett ikke lønner seg. Loven er altså til for befolkningen, ikke for drosjeeierne.

Dersom alle som vil kan få løyve, kan selvsagt ikke myndigheten pålegge noen kjøreplikt, slik flertallet i samferdselsstyret synes å tro. Da blir vi som frisører, kan stenge butikken når vi vil og kjøre der det lønner seg.

Byer og land som har prøvd å deregulere, har som regel gått tilbake på det etter å ha sett konsekvensene. De om vil prøve det i Norge må vise at de forstår og aksepterer en dramatisk reduksjon av drosjetilbudet i hele landet og en stor overetablering i bysentra. Vi har så langt ikke møtt én eneste politiker som kan eller vil ta den debatten.

Samarbeid!

Norges Taxiforbund har i årevis krevd strengere krav til, og mer kontroll med utdanning av sjåførere og løyvehavere. Problemet har vært at myndighetene ikke har villet være med på det, og det har vært alt for lett å omgå kravene. Her kan vi samarbeide om et bedre regime.

Vi kan også samarbeide om miljøutviklingen i bransjen. Teknologiutviklingen går med stormskritt og næringen er med. Men verken miljøhensyn eller konkurransekraav opphever behovsprøvingen. Vi ber bare om én ting: Hør etter hva næringens utøvere sier, diskutér med oss, delta i samarbeid for å løse problemene, ikke vedta diktat som bare skaper nye.

Redelig saksbehandling

Det er høyst uvanlig at et politisk organ trekker konklusjonene på forhånd, for så å be administrasjonen lage argumentene. Vi har tillit til at administrasjonen kan klargjøre lovreglene, men det er betenkelig at de nærmest skal arbeide med påholden penn.

Enda mer betenkelig er det når vi får vite at vedtaket er utformet i samarbeid med lederen for et selskap som har økonomisk egeninteresse av flest mulig løyver. Den motsatte interesse av alle drosjeeiere og sjåførere, inkludert deres egne, og altså i motsetning til lovens fundament.

Vi håper denne arbeidsulykken kan glemmes. Dialog og kunnskap vil gi bedre resultat for alle parter.

Norges Taxiforbund

Knut Thomassen, leder