

Svarinnlegg i Stavanger Aftenblad, 17/2 2012. (Jfr oppr innlegg 3/2):

## Politisk valg for drosjenæringen

I snart 50 år har drosjenæringen i Norge vært regulert, som ledd i en politikk "for å fremje eit tranporttilbod til ulike trafikantgrupper i ulike delar av landet", som det het i den gamle Samferdselslovens formålsparagraf. Det er dette fundamentet som angripes av Samferdselsutvalget i Rogaland og direktøren av Norgestaxi Stavanger AS, Thor B. Jåsund (Aftenbladet 10/2).

Loven forutsetter en reell behovsprøving, det vil si en faglig basert analyse av drosjemarkedet og dets utvikling. En slik analyse forelå også før Samferdselsutvalgets møte, med følgende konklusjon:

**"Fylkesrådmannen konkluderer med at det for 2012 ikke er sannsynliggjort behov for etablering av nye drosjeløyver i Rogaland".**

Hvis man ikke anerkjenner denne loven og dens krav, så må man gå veien om lovendring, ikke lovbrudd i enkelte fylkeskommuner. Politikere som vil ha en annen politikk må delta i debatt, sette seg inn i konsekvensene og begrunne sine holdninger.

I stedet har flertallet basert seg på informasjon fra direktør Jåsund, som har økonomisk egeninteresse av flere løyver. Hans argumenter om "monopol på løyver" er helt på siden av saken. Det finnes ikke noe "monopol", det finnes en antallsbegrensning. Innenfor denne er taxiforbundet for konkurranse i storbyene, og vi ønsker endringer i lovverket som kan gi sentralene økt mulighet til å konkurrere om løyvehaverne.

Jåsund forsøker å så tvil om min omtale av Menon-rapporten om Oslo. Utrederens utsagn om mislykket politikk falt under presentasjonen av rapporten. Når rapporten dokumenterte en prisøkning på 65 prosent fra 2007 til 2010, er det godt nok grunnlag for uttalelsen, siden det uttalte målet var lavere priser.

Alle som driver næring har "kommersielle" interesser. Jåsund forstår selvsagt poenget: Tradisjonelle sentraler er eid av drosjeeierne som samvirkeforetak. Overskudd disponeres av eierne gjennom demokratiske fora. Norgestaxi og andre nye sentraler er eid av andre, og lever derfor av høyest mulig inntekt fra løyvehaverne. Følgelig vil de ha flest mulig av dem.

For eierne selv er det viktigere at antall drosjer er tilpasset markedet og gir en anstendig lønn, både til eier og sjåfører. Jo flere som skal dele på den samme trafikken, jo dårligere blir inntjeningen for hver enkelt. Jo mer vil man måtte kjøre for å opprettholde levebrødet. Folk vi trenger vil rømme yrket.

Her ligger nøkkelen til å forstå også enkelte uheldige utslag i næringen. Man hever ikke kvaliteten ved å gjøre det enda verre å oppnå en lønn til å leve av, slik Samferdselsutvalget, med direktør Jåsund som politisk rådgiver og talsmann, i realiteten går inn for.

Vi håper og tror på en mer fornuftig behandling i neste møte.

**Knut Thomassen**  
**Leder i Norges Taxiforbund.**