

Innlegg i Aftenposten (økonomidebatt) 14/4 2011:

Drosjenes plass

I dag diskuterer Stortinget drosjepolitikk. Fremskrittspartiet og Høyre vil fjerne antallsreguleringen. Er det gjennomtenkt?

Valg av regime kommer an på om drosjenæringen fortsatt skal være del av et offentlig planlagt transporttilbud, eller bare overlates til tilbud og etterspørsel. Det siste betyr at tilbudet vil bli sterkt redusert på steder og til tider der lønnsomheten er svak eller negativ.

Norges Taxiforbund mener at reguleringen er fornuftig, fordi den gir det beste tilbudet til kundene – i hele landet og til alle tider. Gjennom Yrkestransportloven begrenses antall løyver til markedets behov, slik at det er mulig å ha et levelig utkomme av drosjeyrket. På den annen side har drosjene kjøreplikt døgnet rundt i sitt område, også når turene er for få til at det går rundt.

Hvis behovsprøvingen tas bort, faller også kjøreplikten. Da blir det økt kamp om de lønnsomme stedene, mens det på mange steder og til mange tider av døgnet ikke lenger vil være mulig å få tak i drosje.

Myndighetsutøvelse

Det har vært sagt og skrevet mye om "rot" i drosjenæringen. Noe må næringen og enkeltutøvere ta på sin kappe, men mye skyldes også dårlig myndighetsutøvelse. Norges Taxiforbund har lenge pekt på løsninger. Samferdselsministeren har nå varslet gjennomgang av lov og forskrift i et høringsnotat før sommeren.

Vi har denne uken oversendt våre innspill til dette. De viktigste er objektive kriterier for løyveberegningen, obligatoriske minstekrav til utdanning, og økt styringsrett for sentralene – slik at uegnede utøvere kan fjernes.

Undergraving

Drosjetilbudet trues mange steder fordi ulike myndigheter drar i hver sin retning. Når pasienttransporten skilles fra den fleksible kollektivtransporten i utkanter, faller tilbudet bort. Eller det må erstattes av det offentlige.

I storbyene undergraves hele lovgrunnet ved at det pøses ut løyver samtidig som trafikken går ned. Det begrunnes i konkurranse, som skal gi bedre tilbud og lavere priser. Men overkapasitet gir det motsatte – økte priser, lavere kvalitet. I noen markeder nærmer vi oss sosial dumping, fordi over halve arbeidstiden går bort i ubetalt ventetid. Miljømessig er også dette svært uheldig.

Man kan ikke på den ene siden rope etter "rydding" i næringen, og på den andre føre en politikk som stimulerer de useriøse sidene av den.

Samarbeid

Norges Taxiforbund mener tiden er inne for et tverrpolitisk samarbeid for langsiktige rammevilkår som er til å leve med. Vi trenger ikke ny, opprivende og årelang usikkerhet og ideologisk dragkamp.

Derfor er det skuffende at transportkomiteen ikke har funnet fram til en eneste felles merknad i dagens innstilling. En burde også ha forventet at partier som ønsker et helt nytt regime, hadde drøftet både begrunnelsen for det og hvordan en skal møte de åpenbare konsekvensene av det.

I stedet gjentar Frp at man ikke forstår hvorfor en skal regulere drosjene ”når det ikke finnes noen instans som regulerer antall butikker eller spisesteder”. Da ønsker man åpenbart ikke å forstå drosjenes avgjørende plass i et offentlig transportsystem.

Bli man da overrasket den dagen ramaskriket kommer fra alle som ikke får tak i drosje når de trenger en? Eller er man klar til å subsidiere den døgnberedskapen drosjene nå gir uten vederlag?

Drosjenæringen ønsker at det stilles krav til oss, og vi ønsker hjemler til å skjerpe kravene innad. På den annen side må vi kunne kreve dialog, innsikt og argumentasjon fra de politikere som ønsker å forme våre rammebetingelser.

Tor Johannessen, leder av Norges Taxiforbund