

Bjørn Sverre Buer
Ekspert på drosje- og pasienttransportpolitikk
Kjerkevegen 12
2090 HURDAL
90902209

Høringssvar til Forslag til endringer i drosjereguleringen

Undertegnede har hatt kjøreseddel for drosje i 50 år og har kjørt drosje fire steder i Norge. I Trondheim, Hamar, Øvre Romerike og Sarpsborg/Fredrikstad. Jeg har vært drosjeeier i Øvre Romerike Taxi i 14 år.

I Hurdalsplattformen er det slått fast at det skal fremmes tiltak for å bekjempe sosial dumping og styrke de seriøse aktørene i næringa. Antallsreguleringa skal gjeninnføres og det skal igjen bli tilknytningsplikt til sentral og generell driveplikt. Ingen av disse hovedpunktene er ivare tatt med de forslag som departementet har lagt fram i denne høringa. Enkeltpersoner og sentraler vil kunne ta ut så mange løyver de vil. En sentral i Oslo har jo tatt ut 1000 løyver i håp om at NAV skal hjelpe til med å bemanne dem med sjåførere. Så Useriøse aktører vil ikke forsvinne med dette. Og sosial dumping vil fortsette som før. Og aktører som Uber, Bolt og Yango vil heller ikke bli borte.

Departementet har åpenbart problemer med å gå mot uttalelsen til ESA fra februar 2017 der dette organet kom med langt mer liberalistiske toner enn EU-kommisjonen. Handlingsrommet i EØS-avtalen er langt videre enn det ESA påsto. Noe som er slått fast av flere jurister. Å oppnevne et utvalg som skal bekrefte dette, framstår derfor som temmelig unødvendig. Noe som også er påpekt av ett av medlemmene i Transportkomitéen. Å vente et helt år med å gjøre noe kan få skjebnesvangre følger for næringa.

Drosjepolitikken har vært grunnleggende feil siden Oslo Bystyre i november 1998 vedtok med 30 mot 29 stemmer at Oslo Taxi skulle få konkurranse. To måneder tidligere hadde direktør Per Anders Stalheim i Forbrukerrådet vært ute i Aftenposten og påstått at konkurranse ikke passa i det markedet. Fordi kundene ikke er i stand til å vurdere kvaliteten på et drosjetilbud. Men markedsfundamentalismen fikk gjennomslag. Antallsreguleringa ble undergravd og kaoset i næringa begynte ganske umiddelbart. Og har fortsatt siden. Og ble kraftig forsterka etter innføringa av nye regler i november 2020.

Et annet grep som har skapt voldsomme problemer for næringa (og for pasientene) er innføringa av anbud på pasientkjøringa i 2002. Helseforetaka har siden da ikke klart å oppdage at det bare fins en aktuell tilbyder til denne tjenesten, den lokale drosjenæringa. Det som for øyeblikket foregår i Møre og Romsdal, er ett av en rekke eksempler på hvor langt ut på viddene denne politikken kan havne. Anbudene på pasient- og skolekjøring kan imidlertid stanses uten noen lovendring. Dette er også slått fast i punkt 5.3.2.5 i Proposisjon 70L (2018-2019) som er forarbeid til den nye politikken fra 2020. Der står det i det siste avsnittet:

«Departementet viste til at det må være opp til fylkeskommunene og andre ansvarlige myndigheter, å vurdere konkret om det er hensiktsmessig å samordne ulike kontraktkjøp og tildeling av eneretter i enkeltturmarkedet innenfor rammen av gjeldende regler. Dette kan særlig være relevant for fylkeskommunene ved kjøp av skoleskyss og for helseforetaka ved kjøp av pasienttransport».

Jeg ser at Graver-utvalget blant annet har fått i oppdrag å se nærmere på dette. Departementets forslag her er sikkert ikke «gefundenes Fressen» i lokalene til ESA.

Dette var noen av hovedpoengene hva angår drosjepolitikken. Jeg pleier å sitere en fransk professor, Jean Tirole, som blant annet har fått økonominobelprisen til Sveriges Riksbank. I forbindelse med at han skrev en doktorgrad om konkurransepolitikk ved MIT, kom han med følgende gullkorn: «The best competition or regulation policy should be carefully adapted to every industrys specific conditions».

Vi som har kunnskap om drosjenæringa, har ikke problemer med å se at der er det regulation som gjelder. Konkurranseflata må gå mellom den næringa og andre persontransportører.

Forslag til tiltak:

Det må snarest mulig gjeninnføres tilknytningsplikt til sentral og driveplikt. Også må det ikke deles ut flere løyver der det allerede er for mange.

Men å stoppe sosial dumping er en mer komplisert prosess. Drosjesentraler som ikke er eid av drosjeeiere, dumper prisene på kontraktskjøringa. Dessuten driver innkjøpsbyråkatiene med diktater i konkurransegrunnlaga der de forlanger at prisene skal settes ned. Alt dette må det settes en stopper for. I de 323 kommunene der den lokale sentralen kan få enerett, må maksimalprisforskriften også brukes til å prise pasient- og skoleturer. Og i de øvrige 33 kommunene må det jobbes for å slå sammen sentralene sånn at både tomkjøringa og kostnadene til infrastruktur kan reduseres. Konkurranse mellom drosjesentraler er grunnleggende feil. Og det at nabosentraler eller andre persontransportører skal ta kontraktskjøringa fra de lokale drosjene, er fullstendig uten mening.