

Bjørn Sverre Buer

Ekspert på drosje- og pasienttransportpolitikk

Kjerkevegen 12

2090 HURDAL

90902209

Sirmione 07.09.23

Høringssvar til Graver-utvalgets forslag lagt fram 30. juni 23.

I juni i fjor sendte jeg inn høringssvar til det som da ble foreslått av endringer og der det ble fortalt at et utvalg skulle bruke et år på å følge opp det som står på side 44 om drosjenæringa i Hurdalsplattforma. Der pekte jeg blant annet på at det måtte være unødvendig å opprette et utvalg som skulle finne ut noe som var opplagt: At ESA hadde tatt feil i 2017 da det påsto at artikkel 31 i EØS-avtalen gjorde det ulovlig å beholde antallsreguleringa av drosjeløyver.

Utvalget har ikke kommet med forslag som kan oppfylle noen av de 7 kulepunktene som regjeringa presenterte i Hurdalsplattforma. Det har heller ikke egentlig foreslått at det skal være obligatorisk med tilknytning til drosjesentral. Når 10 av 12 medlemmer mener at Gig-økonomi- selskapene, med Uber i spissen, skal få anledning til å ikke registrere appbestilte turer i en sentral, da er dette påbudet uten innhold.

Det er to hovedpoenger som gjør at drosjepolitikken nå er så feil som den kan bli. Den ene feilen er konkurranse- og frislippspolitikken. Den andre er at anbud på pasientkjøring ikke gir mening, og dessuten tar knekken på drosjenæringa i hele distriktsnorge.

Hvis vi nå tar utgangspunkt i Toulouse-professor Jean Tirole sitt utsagn: «The best competition or regulation policy should be carefully adapted to every industrys specific conditions», da er det ikke vanskelig for en som har kjent drosjenæringa i 50 år, å slå fast at restriktive tiltak som begrenser etableringsfriheten kan begrunnes (for ikke å si bevises som nødvendige) ved hjelp av «læren om tvingende allmenne hensyn». Jfr. Det som står på side 47 i høringsnotatet. Det kan lett påvises, både teoretisk og empirisk, at regulering må til for å unngå de feilene som blir konsekvensen av de to hovedpoengene jeg nevner over.

Konkurranspolitikken som ble påbegynt på slutten av nittitallet, førte ganske umiddelbart til trøbbel for den etablerte delen av drosjenæringa. Og drosjekundene fikk også problemer. De nye sentralene, som ikke var eid av de som skulle kjøre turene, førte til dumping av prisene og til at mange sjåførere drev med juks og fanteri fordi de tjente for dårlig. Likevel ble denne fiaskopolitikken akselerert voldsomt gjennom det totale frislippet i 2020. Påstanden om at det var for lite konkurranse var jo totalt feilaktig. Det var for mye konkurranse. Og verre skulle det bli. En drosjeeier som kjører for Norgestaxi, Norges største drosjeselskap, som jeg nylig kjørte med som pasient fra Ahus til Hurdal, fortalte at han hadde kjørt ei hel fredagsnatt uten å få en tur. Problemet er at Gig-økonomiselskapene kjører billigere. Og mange sjåførere i drosjesentraler som ikke er eid av drosjeeierne, bruker appene til disse selskapene for i det hele tatt å få turer. Konkurransen har altså gått helt over styr. Og en lang rekke sjåførere må åpenbart få inntektene sine fra NAV.

Når det så gjelder det andre hovedproblemet, ble det sagt av flere fra høyresida i Stortinget under debatten i juni 2019 at det ikke skulle bli noen endring i distriktene. Det skulle bli eneretter som stort sett ville bli tildelt de etablerte sentralene. Men problemet er at ingen ville ha enerett når det stort sett var ulønnsomme turer som fulgte med eneretten. Utvalget konstaterer på side 67 i notatet at det i dag ikke finnes tilfeller av at pasientkjøringen er inkludert i eneretten i et område. 29. august fikk vi opplyst i lederartikkelen til redaktøren i lokalavisa Bygdeposten at pasient- og skolekjøring var fratatt drosjene i Sigdal og Modum. Slike meningsløsheter er det masse eksempler på. Ingen kan jo kjøre slike turer verken bedre eller billigere enn de lokale drosjene. Når andre får anbudet, dreier det seg derfor om prisdumping. Slik prisdumping ble også drosjeeieren som kjørte meg fra Ahus utsatt for. I områder der det ikke er konkurranse, får de det dobbelte for pasientturene av det han får. Problemet her er at drosjesentraler som ikke er eid og styrt av drosjeeierne, dumper prisene. Eierne av Norgestaxi holder til i Miami, Florida. De bryr seg ikke om hvor mye eiere og sjåførere tjener. Sentralavgifta er det de bryr seg om. Og den blir satt opp selv om det blir mindre kjøring. Nylig gikk en av eierne i Norgestaxi konkurs. Han hadde 100 av de 400 løyvene i sentralen til Norgestaxi i Oslo. Så da er det nok fare for at de 300 gjenværende får enda høyere sentralavgift.

Jeg avslutter med et forslag til framtidig organisering av drosjenæringa.

Antall sentraler bør reduseres til 8-10. Ca. en i hvert fylke. Stordriftsfordeler er det som gjelder i drosjenæringa. Ikke konkurranse. Sentralene eies i fellesskap mellom drosjeeierne og fylkeskommunen. Det etableres profesjonelle styre med 9 til 13 medlemmer. 3 til 5 må være drosjeeiere. Det utvikles dataprogrammer som prioriterer biler som er et stykke unna der de hører hjemme, på turer som går i retning tilbake til opprinnelsesstedet. Her kan maskinlæring/kunstig intelligens komme inn som støtte. Drosjenæringas viktigste utfordring i framtida er å utnytte returkapasiteten langt bedre. Det får man ikke til med konkurranse mellom drosjesentraler. Jeg kunne tatt med flere detaljer, men avslutter her.

Dette utvalget har åpenbart ikke funnet opp kruttet. Det regjeringa bør gjøre nå er å innkalle til en høring om drosjepolitikken der de som virkelig har greie på drosjekjøring, kan komme med fortellinger fra sine områder. Og deretter diskutere hvordan utfordringene til næringa bør løses. Å bare høre på dette utvalget vil ikke føre noen vei.

Mvh Bjørn Sverre Buer 90902209