

Taxi! Overalt! Alltid!

Eller?



Dette bør du vite om drosjepolitikk:

- Taxi er en viktig og nødvendig del av et offentlig transporttilbud.
- Taxi er "limet i kollektivtrafikken".
- Tilgjengelig taxi – overalt – alltid – er ingen selvfølge. Det krever en bevisst politikk.

I Norge er Yrkestransportloven uttrykk for en samfunnskontrakt som har til hensikt "å sikre et tilbud også når og hvor det ikke er privatøkonomisk lønnsomt og som motytelse for dette sikre at de eksisterende drosjeløyyvene har tilstrekkelig inntjening". (Transportøkonomisk Institutt's formulering).

Derfor fungerer drosjemarkedene i Norge generelt godt, men det rives og slites i regelverket fra mange hold. All erfaring, nasjonalt og internasjonalt, viser at regulering – i form av konsesjonskrav og behovsprøving - er nødvendig for å sikre et godt drosjetilbud og en seriøs næring.

"Frislipp" gir motsatte resultater av det mange tror: Prisene stiger og servicen senkes i byene. Tilbudet forsvinner på ulønnsomme tider og steder.

Frislipp er ikke forenlig med "Taxi – overalt, alltid".

Tilgjengelighet og kvalitet i drosjenæringen trues av myndighetene selv, ved at samfunnskontrakten undergraves. Det skjer blant annet på disse områdene:

- **Mangel på respekt for loven:**
 - Antallsreguleringen undergraves ved bruk av tilfeldig politisk skjønn og sidehensyn i enkelte fylker. For mange løyyver, uten dekning i en reell, faglig basert behovsanalyse, bidrar til svekket lønnsomhet, svekket rekruttering og høyere priser til forbrukerne.
- **Mangel på kunnskap:**
 - Noen politikere og byråkrater forstår ikke hvordan drosjemarkedene fungerer og setter seg ikke inn i etablert kunnskap om markedssvikt.
 - Ideologisk begrunnede forslag fremmes uten prøving av argumentene og vilje til reell debatt.
- **Sprikende myndighetskrav:**
 - Konkurransetilsynet vil ha konkurranse for dens egen skyld, uansett resultat for forbrukeren. Tilsynet undergraver samfunnskontrakten.
 - Noen lokale løyyvemyndigheter (og taxiforbundet) ønsker minstekrav til utdanning og kunnskap, og kontroll med at reglene følges. Samferdselsdepartementet motsetter seg dette og politiet foreslår å fjerne kunnskapskravet som ligger i lokale kjentmannsprøver.
- **Konkurranse på ulike vilkår:**
 - Helseregioner, fylker og kommuner setter offentlig kjøring ut på anbud og aksepterer konkurranse på ulike vilkår. Turbiler kan vinne anbud, uten å ha drosjenes kjøreplikt døgnet rundt alle dager i uka, krav til taksameter osv. Det fratrar drosjene en vesentlig del av inntektsgrunnlaget og fører til at tilbudet svekkes eller forsvinner helt.
- **Manglende helhetssyn:**
 - Deler av forvaltningen tar ikke inn over seg at drosjer er en del av et kollektivt transporttilbud – helt avgjørende for at øvrig kollektivtrafikk skal kunne fungere og for at flere kan redusere bruk av personbil.

- Drosjer pålegges økte avgifter begrunnet i miljøhensyn, men som rammer tilbud til rullestolbrukere – uten at det finnes alternativer med lavere utslipp.
- Miljøhensyn brukes som begrunnelse for konkurransevridning og detaljstyring, uten forståelse og respekt for andre krav som stilles til drosjer, som framkommelighet på alt slags føre, plass til bagasje, krav til soliditet og driftssikkerhet.
- Respekten for næringens lønnsnivå er tidvis lav, til tross for at det er en grunnleggende del av samfunnskontrakten som Yrkestransportloven bygger på. Lønnsnivå, attraktivitet og kvalitet henger sammen. Løyvepolitikken er nøkkelen.
- Næringen har for lengst lagt bak seg skattesvindelen i Oslo for over 10 år siden, og støtter alle lovendringer som skjerper kontrollen. Det er urimelig å bruke denne saken for å karakterisere drosjenæringen generelt. Det skygger også for oppmerksomhet om de reelle truslene mot taxitilbudet.

Hva bør gjøres?

Yrkestransportloven er til revisjon og ventes til Stortinget våren 2013. Norges Taxiforbund forventer en helhetlig gjennomgang av rammevilkårene og har stilt følgende hovedkrav til denne revisjonen:

1. Sentrale, faglig baserte kriterier for behovsprøvingen. Loven og samfunnskontrakten skal følges, ikke utsettes for "politisk skjønn" og spill med utøvernes inntekter. Respekt for loven er forutsetning for kvalitet i næringen.
2. Samordning av offentlig transport. Slutt på at den ene myndigheten undergraver den andre, f. eks slik at helseforetakene raderer ut drosjetilbudet. Jfr uttalelser fra Møre og Romsdal fylkesting 2012.
3. Bedre styringsrett for sentraler, slik at de blant annet kan si nei til utøvere som ikke innfrir deres forventninger.
4. Lovhjemler for kvalitetskrav i form av utdanning, kontroll av løyveeksamen, tillatelse til drift som AS.
5. Samarbeid om miljøutvikling i lys av faktisk tilgjengelige biler og respekt for drosjenes ulike funksjonskrav. Nei til miljøavgifter på rullestolbiler hvor det ikke finnes lavutslippsalternativer.

Ingen næring fremmer så billige krav som drosjenæringen. Våre krav vil spare offentlige utgifter. Antallsreguleringen er tilnærmet gratis for samfunnet – og gir beredskap og tilgjengelighet til kundene døgnet rundt, overalt i landet. Derfor:

