

## Taxinæringen - Fr.p sin næringspolitikk i praksis ?

Taxinæringen i Oslo har gjennom en årrekke vært regulert med en Fr.p byråd som regulerende myndighet. Noen vil kunne hevde at taxinæringen i Oslo er et utdrag av Fr.p sin næringspolitikk i praksis.

Taxinæringen i Oslo har siden 1998 bestått av et fast antall privilegerte taxier som har fått lov til å ha markedet for seg selv. Det er i hovedsak Fr.p-byråden som beskytter taxiene i Oslo mot å bli utsatt for konkurranse, nyskapning og dynamikk, og som sørger for at taxiene er fritatt fra å drive markedsorientert, effektivt og miljøvennlig. Selv om taxinæringen er beskyttet mot konkurranse og andre ubekvemligheter, står de allikevel fritt til å skru opp prisene sine som de vil.

Vi tror imidlertid ikke at overnevnte tilstand i taxinæringen skyldes at Fr.p-byråden ønsker det slik. Heller tror vi at tilstanden i taxinæringen kan skyldes politisk tilbakeholdenhet, usikkerhet eller et stort arbeidspress på andre felter for Fr.p-byråden. Da har det kanskje vært enklest for byråden å overlate styringen av taxinæringen og reguleringene til byråkratiet? Byråkratiet sørger for at det ikke skjer noen endringer, utvikling og dynamikk og at taxinæringen reguleres akkurat slik den alltid har blitt regulert, siden 1948. Dette er våre spekulasjoner.

En kunne naturligvis forsøkt å fraskrive Fr.p-byråden ansvar ved å skylde på at taxinæringen er regulert av lover som står over den myndighet som er gitt byråden og at byråden i så måte har begrenset myndighet til å foreta seg noe i forhold til taxinæringen. Dette blir i så tilfelle bare en delvis relevant fraskrivning.

Av yrkestransportforskriften § 46, fremgår det at den gir løyvemyndigheten (Fr.p-byråden) mulighet til å foreta foranstaltninger for å sikre "*trafikantenes interesse*" og "*sikre en effektiv drosjetjeneste*", se forskriftens § 46, 5 og 6 ledd.

Fr.p-byråden er følgelig som løyvemyndighet gitt vid myndighet og kompetanse til å bestemme hvordan drosjenæringen i Oslo skal organiseres. Videre ligger det mye rom for fortolkninger i lovverket som gir byråden muligheter til å tolke ting i henhold til politisk ståsted og overbevisning og ikke minst for å få gjennomslag for Fr.p sin politikk. Det finnes mange tunge argumenter som understøtter nye fortolkninger, bl.a. for å konkurranseutsette taxinæringen.

Hvordan taxinæringen reguleres og organiseres, samt hvilke muligheter som er tilgjengelig for byråden til å endre og fornye noe, handler altså i stor grad om politisk evne og vilje. Det fordres også politisk mot og beslutsomhet til å tørre å utfordre gamle mosegrodde fortolkninger og et rigid reguleringsbyråkrati, samt mot til å tørre å fatte beslutninger basert på egne politiske standpunkter.

Slik vi kjenner Fr.p sin politikk, er det *miljøet, kundenes og publikums interesser* som har første prioritet og fremste fokus, ikke tjenestetilbyderens interesser og behov for beskyttelse. For å dekke de reelle behovene i markedet må taxinæringen konkurranseutsettes.

Det at de samme taxiene i samme antall de siste årene har omroket seg og blitt til flere sentraler og fått det til å se ut som konkurranse, kalles skinnkonkurranse. Taxinæringen verken kan eller vil konkurranseutsette seg selv.

Fr.p-byråden må slippe til en eller flere nye aktører som har ønske, evne og vilje til å konkurrere. Bare det kan presse frem virksom konkurranse i taxinæringen.

Fr.p-byråden har myndighet og kan i praksis, nærmest ved et pennestøk, gi konsesjon til nye aktører i markedet om ønskelig. Det har vokst frem en rekke tungtveiende argumenter for å gi konsesjon til nye innovative aktører i dag.

Økotaxi er en slik aktør. Økotaxi representerer en nytenkende, tidsriktig, fornuftig, kundevennlig, miljøbesparende og økonomisk taxidriftsmodell som har et oppriktig ønske om å konkurrere om kundene. Bortsett fra dagens drosjeeiere som naturligvis ikke ønsker å bli konkurranseutsatt, er Økotaxi noe ”alle” vil ha, både næringsliv, turister, publikum, myndigheter, konkurransetilsyn m.fl.

Slik taxinæringen i Oslo fremstår i dag, er den neppe egnet som et showroom eller en case for å vise hvordan næringspolitikken til Fr.p virker i praksis. Men med Økotaxi og eventuelt andre tidsriktige, innovative, miljøbesparende og konkurransedyktige taxier i bybildet vil derimot inntrykk bli et helt annet – et positivt inntrykk som også byråden vil kunne ta en del av æren for på vegne av Oslo by om han viser mot og tør å slippe til nyskapende aktører.