

Er løyvemyndigheten pålagt å sette et øvre tak på antallet drosjeløyver?

Det kommer helt an på

Fastsetting av et øvre tak på antall drosjeløyver ble innført som en praksis for å gi de med løyver monopol/enerett i et løyvedistrikt. Eneretten var en kompensasjon til løyvehaverne for å måtte yte "universell tilgjengelighet" i løyvedistriktet, -herunder med forpliktelse til å betjene etterspørsel på steder -og til tider som ikke alltid forsvarte seg økonomisk.

Intensjonen bak «gjenytelsesordningen» var å gi alle innbyggere i distriktet lik tilgang til taxi.

Antallsbegrensning utgjorde imidlertid kun en av fire «reguleringskomponenter» som hang logisk sammen, der tre komponenter alltid utgjorde ulik grad av forutsetning for den ene:

1. Myndigheten bestemte taksameterprisene
2. Løyvehaverne forpliktet å yte «universell tilgjengelighet» i løyvedistriktet
3. Alle drosjer var tilsluttet en og samme formidlingsentral
4. Løyvemyndigheten satte tak på antall for å gi enerett/monopol

De fire komponentene var rigget som hjørnesteiner i en helhetlig reguleringsstrategi, med et felles funksjonelt formål som harmonerte med lovens intensjon om at løyvemyndigheten skulle regulere for å legge til rette for et drosjetilbud til beste for publikum og samfunnet.



Figuren viser de fire komponentene, slik de er rigget for en helhetlig reguleringsstrategi

I takt med innføring av fri prissetting og etablering av flere sentraler i norske byer, forsvant to av komponentene.

Den tredje komponenten - kravet til å yte universell tilgjengelighet - ble også stadig mer oversett av myndigheten -og til slutt helt utvannet.

I Oslo og andre byer forvart kravet til å yte tilgjengelighet. I dag kan eksempelvis en løyvehaver i Oslo parkere taxien sin i månedsvis for å dra på ferie, uten at noen reagerer.

Til tross for at tre av komponentene i den opprinnelige reguleringspraksisen opphørte, holdt løyvemyndighetene den fjerde i hevd, -den som gikk ut på å sette tak på antallet løyver, for å gi drosjeløyvehaverne enerett/monopol.

Til tross for at antallsbegrensningen ikke lenger ga noen mening, og til tross for at den ikke lenger tjente noe formål, ved at de tre øvrige komponentene som forutsetninger for den hadde opphørt, så opprettholdt løyvemyndigheten i Oslo og andre byer anvendelsen av den.

Slik ble reguleringen ikke bare dysfunksjonell, men også markedsdestruktiv og forbrukerfiendtlig - og dermed stikk i strid med lovens formål for å regulere.

Som følge av den amputerte praksisen, utviklet drosjemarkedet i norske byer seg til stadig større ulempe for både publikum og næringen, noe den ekstreme prisveksten og dramatiske etterspørselssvikten, som SSBs drosjestatistikker viser, er et ettertrykkelig bevis for.

Våre inntrykk og erfaringer med drosjeforvaltningen i Oslo, tilsier at reguleringsmyndigheten kan ha sett seg blind på den ene av de fire komponentene i den opprinnelige strategien, samtidig som praktiseringen av de tre andre ble oversett og avvirket. Kanskje som følge av utilbørlig press fra bransjen selv, fordi den ønsket å beholde monopol-privilegiet sitt?

Til tross for at antallsbegrensningen, over en lang tidsperiode, viste seg som meningsløs, stadig mer ødeleggende for funksjonaliteten i drosjemarkedet og til stadig større ulempe for alt og alle, så har drosjeforvalterne ikke løftet blikket en millimeter for å forsøke å se «det store bildet» og markedet som helhet, og selve formålet med å regulere. Minner igjen om at lovens formål tilsier at drosjemarkedet skal reguleres til beste for publikum -og samfunnet.

Spørsmålet er ikke lenger om antallsbegrensningen er pålagt men om den, i det hele tatt, er berettiget og legitim.

I beste fall kan en anta at dagens praktisering av antallsbegrensningen ligger innenfor kommunenes frie skjønnsmyndighet, til tross for at konsekvensen av den strider mot det nasjonale lovverkets overordnede formål.

Løyvemyndighetene, der drosjene er unntatt maksimalprisforskriften (som tidligere beskyttet forbrukerne mot ågerpriser), og der løyvehaverne ikke lenger er pålagt å yte ulønnsom tilgjengelighet, er neppe forpliktet til å opprettholde antallsbegrensningen - snarere tvert om. Praktiseringen bør oppheves like raskt som de tre øvrige komponentene.

Nå som ESA har vedtatt at antallsbegrensningen også strider mot EØS-avtalen, er det ikke lenger et snev av tvil. Antallsbegrensningen må avvikes, med umiddelbar virkning.

Eventuelle avslag på søknader om nye løyver, begrunnet med innarbeidet praktisering av antallsbegrensning, vil ikke lenger være holdbart. I hvert fall ikke i retten.

Ihht EØS-avtalen, må avslag på søknader om løyver -og derigjennom adgang til markedet, begrunnes med «tvingende allmenne hensyn».

Roger D. Pettersen og Joachim Svenstad McLean, for DartRide AS