

Fylkeskommuner som har mottatt søknad om drosjeløyver til DartRide AS

Søknad om drosjeløyver til DartRide AS

Fravær av offentlig materiale, med informasjon som grunnlag for spesifisering av søknader om drosjeløyver, førte til at våre søknader ble utformet universelt og sendt til 16 Fylkeskommuner.

Vi fant ingen oversikt over hvilke løyvedistrikter som var unntatt maksimalprisforskriften eller hvordan løyvedistriktene var inndelt. Offentlig informasjon om hvordan landets mange drosjemarkeder forvaltes og reguleres, samt informasjon om prosedyrer for å søke om løyver og adgang til markedene, fant vi heller ikke.

Norge består av mange lukkede lokale drosjemarkeder som styres og forvaltes av lokale løyvemyndigheter, som utøver varierende praksiser for å regulere.

Vårt anliggende er å lansere et nytt og annerledes konsept for taxitjenester som er landsdekkende.

På bakgrunn av informasjon fra løyvemyndigheter selv, om at det ikke finnes løyvedistrikter i Telemark -og Møre og Romsdal fylke som er unntatt maksimalprisforskriften, har vi trukket søknaden i disse to respektive Fylkene.

Vi har også mottatt avslag på søknader, med ulike fylkeskommunale begrunnelser, samt en avvisning av søknad, med en helt annen begrunnelse.

Vi har også søkt om et vilkårlig antall drosjeløyver i de 16 Fylkeskommunene, men antallet er ikke vesentlig for oss. Hvilket antall som er mest egnet, så vi for oss å kunne drøfte med fylkeskommunene fortløpende, under behandlingen. Vi ønsker å være fleksible, diplomatiske og samarbeidsvillige, men foreløpig har vi ikke mottatt noen forespørsler om dialog og har hittil ikke mottatt annet enn enkelte bastante avslag. Det er heller ingen av søkefylkene som har forespurt oss om selve konseptet, til tross for at vi har utviklet en verdensnyhet. Vi har bl.a. tatt høyde for å kunne utkonkurrere Uber. Innovasjon forekommer ikke bar i Silicon Valley, men også her på berget.

I enkelte avslag refereres det til en uttalelse i brev fra Departementet, der departementet understreker at norsk lov, forskrift og forvaltningspraksis på området gjelder inntil eventuelle endringer er iverksatt.

Det er imidlertid umulig for oss å forstå hva departementet mener med «endringer», når alle tidligere endringer av praksiser for å regulere i fylkeskommunene har blitt foretatt gjennom vedtak som er fattet på selvstendig grunnlag av fylkeskommunene selv. Mener departementet at fylkeskommunene nå skal slutte med å endre sine praksiser for å regulere, eller fryse dem?

Uansett, har det oppstått en situasjon der DartRide AS, som søker om adgang til markedet, ikke vet hvem som er ansvarlig motpart, og hvem som har det reelle ansvaret for å hindre selskapet adgang til markedene. Våre interesser har blitt kasteball mellom Departement og lokale løyvemyndigheter.

Det kan ikke være slik at gründere som søker adgang til markedet blir skadelidende som følge av at regjering og fylkeskommuner forsøker å skyve ansvar over på hverandre. Regjeringen fraskriver seg ansvar ved å peke på at fylkeskommunene er løyvemyndigheter i et brev, mens fylkeskommunene viser til at departementet har uttrykt at gjeldende praksis skal fortsette å gjelde.

At gjeldene praksis gjelder, er opplagt. Det betyr imidlertid ikke at fylkeskommunene ikke kan endre den som følge av at enkelte sider ved praksisen, etter ESAs -og vårt syn, strider med EØS-avtalen. Det

er ikke departementet som gir direktiver til Fylkeskommunene om hvilke praksiser for å regulere som de skal utøve. Det har, så vidt oss bekjent, aldri tidligere skjedd.

Til tross for at vi altså er helt ordinære gründere, som ønsker å lansere noe nytt i drosjemarkedet, basert på egne oppfinnelser og å gjøre det for egen regning og risiko, så opplever vi å bli møtt med fiendtlige holdninger fra forvaltningen, både på lokalt og nasjonalt nivå. Fortsatt har vi til gode å møte positiv og nysgjerrig respons fra de løyvemyndigheter som har mottatt våre søknader.

Hvorfor har eksempelvis ikke en eneste byråkrat stilt spørsmål om hva vår innovasjon består av og inneholder? Vi trodde entreprenørskap var noe som ble verdsatt som drivkraft for all positiv utvikling i alle markeder. Det gjelder kanskje ikke for taximarkeder som rådes av byråkratiske forvaltninger?

Det har derfor vært vanskelig for oss å forstå hva som er formålet med å regulere, når løyvemyndighetene virker å opptre som voktere av -og velgjørere for landets løyvemonopoler.

«Voktere» som følge av å bruke alle virkemidler for å beskytte løyvemonopolet mot søkere om adgang til markedet og behandle løyvesøknader nærmest som fiendtlige angrep.

«Velgjørere» som følge av at alle endringer av praksis for å regulere har kommet løyvemonopolet til gode, ofte på bekostning av publikums behov. Vi har registrert at endringer i praksisen for å regulere har gitt løyvemonopolet stadig mer markedsmakt og frihet til å forlange priser på fritt grunnlag.

Vi trodde det norske løyvebyråkratiet hadde til oppgave å regulere og forvalte med formål om å optimalisere drosjetilbudet til beste for publikum og samfunnet. Dersom oppgaven hadde vært å regulere til beste for samfunnet, ville den også ansett ESAs krav som svært fornuftige og rasjonelle.

ESAs brev «*Letter of reasoned opinion*» i fritt oversatt versjon, kan leses her:

<https://ridesite.wordpress.com/2017/03/06/brev-fra-esa-fritt-oversatt/>

Etter vårt syn, og slik det fremgår av vår søknad om drosjeløyver, er ikke norsk lov til hinder for å endre reguleringspraksisen for å gjøre den kompatibel med EØS-avtalen. Yrkestransportloven § 9, «*behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute*», har et iboende fortolkningsrom. Etter vårt syn, kan løyvemyndigheten anvende dette til fordel for å tilpasse sin reguleringspraksis til EØS-avtalen, slik også ESA krever.

Vi anmoder derfor landets løyvemyndigheter om må ta tak, vise ansvar og handle.

Endringer er ikke til å stoppe lenger. De kan oppleves som smertefulle i en periode. Men så lenge endringene kommer publikum og markedene til gode, så vil disse også svare positivt tilbake. Et mer markedstilpasset drosjetilbud vil utvide markedet og øke etterspørselen, noe som gir økt sysselsetting, flere tilfredse kunder og derigjennom økt trivsel for både kunder og sjåførere.

Men dersom våre søknader munner ut i avslag, begrunnet med gammel praksis, så har vi allerede gjort det klart at alle avslag vil bli prøvd rettslig, noe som også kan medføre erstatningskrav rettet mot de gjeldende fylkeskommuner.

Et slikt utfall vil kun skape tapere. Norsk innovasjon vil råtne på rot i tidkrevende rettsprosesser, mens fylkeskommuner kan komme i en situasjon der de må betale erstatning.

Roger Dørum Pettersen, for DartRide AS