

## Sammendrag:

# Drosjeløyver i nedre Buskerud

Denne rapporten gir en vurdering av dagens drosjeløyvesituasjon og behov for drosjer i nedre Buskerud, og presenterer en modell for framtidig fasetting av antall drosjeløyver.

Rapportens hovedkonklusjoner er:

- Dagens antall drosjeløyver synes å være i tråd med yrkestransportforskriftens bestemmelser og er forenlig med dagens etterspørsel av drosjetjenester.
- Rapporten anbefaler bruk av en modell for fastsetting av antall drosjeløyver. Modellen gir grunnlag for en handlingsregel som vil gi mer forutsigbarhet både for kjøpere og for selgere av drosjetjenester. "Buskerudmodellen" er utviklet av TØI med dette formålet.
- Antall og størrelse på drosjesentralene foreslås regulert gjennom videreføring av dagens praksis med å tillate nyetableringer og overgang mellom sentralene. I tillegg foreslår vi å supplere dagens praksis med en handlingsregel for fordeling av nye løyver mellom sentralene.

## Drosjemarkedet

Drosjemarkedet er et sammensatt marked. For å analysere drosjemarkedet er det vanlig å dele markedet inn i flere mindre delmarkeder. Et viktig skille er mellom enkeltreisemarkedene og kontraktmarkedene. I enkeltreisemarkedet møter én kunde én drosje for én reise. Avtale om reisen gjøres enten direkte, eller via en drosjesentral (for eksempel med telefon). I kontraktmarkedet gjøres det avtaler for flere reiser. Et eksempel er at sykehuset Buskerud arrangerer en anbudskonkurranse for pasienttransport i et bestemt område for en bestemt tidsperiode. I denne utredningen blir både forhold i enkeltreise- og kontraktmarkedet behandlet.

Drosjesentralene konkurrerer med hverandre både om passasjerer og om drosjeløyvehavere. Konkurransen om løyvehaverne påvirker hvordan sentralene setter priser og i hvilke delmarkeder de er aktive. Konkurransen om løyvehaverne blir derfor inkludert i analysene av drosjemarkedet.

## Vurdering av dagens antall drosjeløyver

Første del av utredningen gir en vurdering av dagens antall løyver med bakgrunn i dagens markedssituasjon og utviklingstrekk i nedre Buskerud, sammenlignet med erfaringer fra andre deler av landet. I denne vurderingen finner vi at antallet drosjeløyver i nedre Buskerud er forenlig med Yrkestransportforskriftens § 45,

som stiller krav om hovederverv. Justeringer i antall drosjeløyver innenfor denne betingelsen er en avveining mellom eksisterende løyvehaveres- og kundenes interesser. Kravet til at drosjeyrket skal være hovederverv betinger at løyvehaverne har en inntekt som muliggjør dette. På den andre siden må det sikres at det er et tilstrekkelig antall drosjeløyver for å dekke behovet for drosjetjenester.

Antall drosjeløyver per 1000 innbyggere er relativt lavt i nedre Buskerud. Det er også inntjeningen per løyve. Det ser altså ikke ut til at det er en overetablering av drosjer i nedre Buskerud, men det er heller ikke slik at drosjeeierne i nedre Buskerud har høy inntjening, sammenlignet med drosjeeiere i andre deler av landet. Maksimalt antall drosjer tilgjengelig i dag, er ikke mye høyere enn antallet som var tilgjengelig i 2001. Men det har vært en forholdsvis rask økning i antallet løyver de siste årene. Samlet omsetning ser ikke ut til å ha økt like raskt og antallet turer per bil ser ut til å ha falt.

Antall drosjeløyver i nedre Buskerud virker altså å være rimelig. Det kan argumenteres for å øke antall løyver, siden antall løyver per 1000 innbyggere er relativt lavt. Men også argumenteres for å redusere antallet løyver, siden inntjeningen er moderat og har hatt en negativ utvikling siste år. Denne avveiningen mellom løyvehavernes ønske om god inntjening og publikums ønske om kortest mulig ventetid for ledige drosjer er et politisk spørsmål.

### **Modell for fastsetting av drosjeløyveantall**

I denne utredningen har TØI utarbeidet en modell kalt "Buskerudmodellen" for fastsetting av antall drosjeløyver. Den er basert på tre hovedindikatorer: Utvikling i antall turer for drosjene i nedre Buskerud, befolkningsutviklingen i nedre Buskerud og utviklingen i privat konsum.

Modellen er utformet slik at den gir en hovedlinje for antall løyver, en høy linje (+10 prosent) og en lav linje (-10 prosent). Intervallet mellom høy og lav linje definerer et handlingsrom med muligheter for å utvise skjønn, samtidig som den langsiktige utviklingen i antall løyver blir forutsigbar.

Modellen er tenkt 1) å gi forutsigbare rammebetingelser for drosjenæringen i nedre Buskerud og 2) bidra til å ivareta konkurransen i markedet. En kombinasjon av en hovedlinje og et definert handlingsrom, er ment å ivareta begge interessene. Modellen bidrar til å redusere variasjonen i samlet inntjening per drosjeløyve. Altså å gi løyvehaverne og sjåførene en jevnere og mer forutsigbar inntektsutvikling. Hvilket nivå denne inntekten skal ligge på, er et politisk spørsmål.

Ved bruk av modellen må det settes et startpunkt/basisår. Det vil si hvilket antall løyver en skal ta utgangspunkt i for framtidig fastsetting av antall drosjeløyver. TØIs forslag er å legge startpunktet til 2009. Det var da 237 løyver i nedre Buskerud. Forslaget er basert på en avveining mellom løyvehavernes interesse av å opprettholde inntjeningen og bremse en observert reduksjon i antall turer per løyve, samt en interesse for å ha tilstrekkelig mange drosjer til å opprettholde dagens tilbud til befolkningen. 2009 som startpunkt vil gjøre at dagens løyvetall (247) ligger innenfor handlingsrommet i modellen. Hvis en velger å føre en noe restriktiv politikk, vil en nærme seg midten av handlingsrommet og oppnå større fleksibilitet med hensyn til framtidige hendelser som krever ekstra

løyvetildelinger. Det viktige ved ekstraordinære tildelinger av løyver, for eksempel i forbindelse med opprettelse av en ny sentral, er at det gjøres innenfor modellen. Slik vil den nye sentralen bidra til skjerpet konkurranse i markedet, men ikke fungere som en trussel for langsiktige investeringer.

### Sentralstrukturen

Spørsmål om regulering av antallet sentraler eller maksimal andel løyver til største sentral har vært diskutert i flere utredninger de senere årene. Den informasjonen som TØI har fått tilgang til, tyder på at konkurransesituasjonen i nedre Buskerud er tilfredsstillende. Særlig synes konkurransen å være god i deler av kontraktmarkedet og telefonbestillingsmarkedet.

I denne utredningen diskuteres ulike alternativer for regulering av sentralstrukturen. TØIs tilråkning er at en fortsetter dagens praksis med å tillate nyetableringer av sentraler. For å få en mest mulig gjennomsluttig tildeling av nye drosjeløyver, og samtidig stimulere konkurransen, foreslår TØI å fordele nye løyver til sentralene etter utviklingen i antall utførte turer. Dette kan gjøres ved at sentralen som har den største relative veksten i antall turer (sammenlignet med fjorårets), får tilbud om den største andelen av de nye løyvene. En slik løsning vil gi fortrinn til små sentraler. Dette kan bedre deres konkurransesituasjon i forhold til større sentraler.

I forbindelse med nyoppsetting av sentraler og overfor sentraler hvor tilfredsstillende datamateriale mangler, må det utvises skjønn. Tilråningen er at sentralene kan tildeles ekstra løyver hvis dette sees som nødvendig. En slik tildeling bør skje innenfor modellens handlingsrom slik at tildelingen ikke går utover de langsiktige forventningene til markedsutviklingen. Det forutsetter at tilstrekkelig gode data gjøres tilgjengelige for fylkeskommunen. Dette er ikke tilfelle per i dag, men kan løses ved å tydeliggjøre hva sentralen plikter å innrapportere, jf § 9 i vedtekter for organisering og drift av drosjesentraler i Buskerud. Ut fra en vurdering av incentivene sentralene står overfor, bør dette ikke være noe stort problem.