

Sammendrag:

Drosjer i Grenland – marked, løyver og sentraler

*TØI rapport 1144/2011
Forfattere: Jørgen Aarhaug og Kåre H Skollerud
Oslo 2011 41 sider*

Denne rapporten gir en vurdering av dagens drosjeløyvesituasjon og behov for drosjer i Grenland.

- *Dagens antall drosjeløyver synes å være i tråd med yrkestransportforskriftens bestemmelser og er forenlig med dagens etterspørsel av drosjetjenester, innenfor dette finnes det et handlingsrom for omfordeling på politisk grunnlag.*
- *Rapporten anbefaler bruk av en beregningsmodell for fastsetting av framtidig antall drosjeløyver som en støtte til fylkeskommunens beregning av løyvetall og behovsprøving.*
- *Antallet drosjesentraler i Grenland i dag, er slik at det ligger til rette for konkurranse på flere delmarkeder. Det er ikke sikkert at en ekstra sentral vil styrke konkurransen.*
- *Det er et behov for mer systematisk statistikk og felles retningslinjer for drift av drosjeløyver og drosjesentraler i området.*

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 enkeltreisemarkedene møter kunden én drosje for én reise. Avtale om reisen gjøres enten direkte, eller via en drosjesentral (for eksempel gjennom telefon, internett el.l.). I kontraktmarkedet gjøres det avtaler for flere reiser. Et eksempel er at sykehuset Telemark arrangerer en anbudskonkurranse for pasienttransport for en bestemt type oppdrag, i et definert område over en definert tidsperiode. I denne utredningen blir både enkeltreise- og kontraktmarkedet behandlet.

Drosjesentralene konkurrerer med hverandre både om passasjerer og, i alle fall i teorien, om løyvehavere. I Grenland, som i det meste av landet, blir prisene på enkeltreisemarkedet i praksis satt av Konkurransetilsynet, gjennom maksimalprisen. Det vil si at den maksimale prisen det er lov å ta er fastsatt på enkeltreisemarkedet, men at den enkelte står fritt til å redusere sine priser. På kontraktmarkedene er prisene ikke regulert.

Vurdering av dagens antall drosjeløyver

Første del av utredningen gir en vurdering av dagens antall løyver med bakgrunn i dagens markedssituasjon i Grenland. Som grunnlag for vurderingene ligger

beskrivelsene av dagens markedssituasjon i området og sammenligninger med andre deler av landet. Vi vurderer det slik at antallet drosjeløyver i Grenland er forenlig med Yrkestransportforskriftens § 45, som stiller krav om hovederverv. Justeringer i antall drosjeløyver innenfor denne betingelsen er en avveining mellom eksisterende løyvehaveres interesser og kundenes interesser. Kravet til at drosjeyrket skal være hovederverv for løyvehaveren betinger at løyvehaverne har en inntekt fra næringen som muliggjør dette. På den andre siden må det sikres at det er et tilstrekkelig antall drosjeløyver for å dekke publikums behov. Disse forholdene er delvis motstridende: Det antallet biler som må være tilgjengelig for å avvikle trafikken i den timen med mest trafikk i løpet av uka, uten kø, er det ikke driftsgrunnlag for gjennom uka.

Et mye brukt mål på drosjedekning er antall drosjer per 1000 innbyggere. Ser en på tallene for Telemark generelt og Grenland spesielt er disse verdiene tett opptil landsgjennomsnittet. Et bedre mål er omsetningen per løyve. Denne varierer en del innenfor området, og innad i sentralene, mye avhenger av i hvilken grad løyvehaveren benytter ingen, én eller flere sjåførere i tillegg til å kjøre selv. Hovedbildet er at drosjeløyvene i Grenland ikke har spesielt høy inntjening per løyve. Antallet løyver i Grenland, når en bare velger å se på drosjer, har også ligget tilnærmet uendret over lengre tid. Tilbudet har imidlertid endret seg ved at en turbiloperatør har kommet inn på delmarkeder med et betydelig antall biler. Disse kjører i stor grad på kontrakter som tidligere tilfalt drosjenæringen og flere aktører påpeker at dette har hatt konsekvenser for drosjenes utkjørte volum. Dette betyr at det nå er færre drosjer som er ”bundet opp” i disse kontraktene og at de dermed er disponible i andre delmarkeder større deler av døgnet. Samtidig har det som tidligere var en fast inntekt for en del løyvehavere falt bort.

Antall drosjeløyver i Grenland er i dagens situasjon rimelig. Argumentene for å redusere antallet løyver, ut i fra dagens situasjon, virker ikke å være særlig sterke. Det kan argumenteres for å øke antall drosjeløyver, med bakgrunn i at antall drosjer ikke har økt betydelig over det siste drøye tiåret. Antallet turbiler som opererer i området har imidlertid økt de siste par årene. Dette påvirker antagelig etterspørselen etter drosjer både direkte og indirekte. I hovedsak er fastsettelse av antall løyver, innenfor de ovenfor nevnte grensene, en lokalpolitisk avveining mellom løyvehavernes ønske om god inntjening på sine biler og publikums ønske om kortest mulig ventetid for ledige drosjer.

Modell for fastsetting av antall drosjeløyver

TØI har tidligere utviklet en modell for fastsetting av antall drosjeløyver. Den er basert på tre hovedindikatorer: Utvikling i antall turer for drosjene i området, befolkningsutviklingen og utviklingen i privat konsum.

Formålet med en slik modell er at løyvemyndigheten får et hjelpemiddel å støtte seg til for å utøve behovsprøvingen, også i en konkurransesituasjon. Modellen er tenkt å 1) gi mer forutsigbare rammebetingelser for drosjenæringen og 2) bidra til å ivareta konkurransen i markedet. I modellen blir dette gjort med en kombinasjon av en hovedlinje og et definert handlingsrom. Målet er at modellen skal bidra til å redusere variasjonen i samlet inntjening per drosjeløyve. Altså at løyvehaverne og sjåførene får en mer forutsigbar inntektsutvikling. Hvilket nivå som legges som

startpunkt for denne modellen vil avgjøre hvilket nivå inntjeningen og drosjetilbudet vil ligge på, og dette er opp til lokal løyvemyndighet å avgjøre.

Bakgrunnen for å ha et definert handlingsrom, er å kunne tildele flere løyver raskt, til en eventuell ny sentral, uten at dette påvirker hvor mange løyver det over tid skal forventes å være i området.

Sentralstrukturen

Spørsmål om regulering av antall sentraler, hvor mange sentraler som er nødvendig for å oppnå en tilfredsstillende konkurranse og så videre har vært diskutert i flere utredninger de senere årene. Dagens situasjon i Grenland er at det er to relativt like store sentraler som er lokalisert sentralt i området og en noe mindre sentral som er lokalisert utenfor dette. Samtidig er avstandene så vidt korte at de ikke er til hinder for at alle sentralene kan kjøre i alle deler av området. Ut i fra et kapasitetsperspektiv er altså dagens to største sentraler relativt jevnbyrdige, slik at forholdene på mange måter ligger til rette for god konkurranse mellom disse sentralene.

I denne utredningen diskuteres flere ulike alternativer for en framtidig sentralstruktur og forventede konsekvenser av ulike alternativer ved opprettelse av en ny sentral. Hovedkonklusjonen er at det, gitt dagens inntjening per løyve, ikke er rom for store nytildelinger av løyver, gitt behovsprøvingen. For å være en reell konkurrent vil en ny sentral måtte kunne være uavhengig av de andre aktørene i markedet, og tilby fullverdige tjenester til sine løyvehavere. Skjønnsmessig er ca 20 løyvehavere i samme område et minimum hvis sentralen skal bli en reell konkurrent på markedene og sentralen trenger også et større antall løyver, som godt kan befinne seg i andre områder, å dele faste kostnader med.

På generelt grunnlag anbefaler rapporten at eventuelle nyetablering av sentraler knyttes opp mot forestående anbudsutlysninger. Fordelen med dette er at den nyopprettede sentralen bidrar til konkurranse om anbudskontrakten og, hvis den vinner, er sikret et minimum av kjøring i oppstartsfasen.

På generelt grunnlag kan en også si at flere jevnstore sentraler gir bedre konkurranse enn en stor og flere små. I dagens situasjon ligger altså forholdene godt til rette for konkurranse i Grenland. En ny sentral vil gjøre denne konkurransen hardere, men det er usikkert om det er nok etterspørsel i dagens marked til at Grenland over tid kan ha mer enn tre drosjesentraler.