

**Sammendrag:**

# Drosjer i Tromsø – marked, løyver og sentraler

*TØI rapport 1152/2011**Forfatter(e): Jørgen Aarhaug og Kåre H. Skollerud  
Oslo 2011, 39 sider*

*Denne rapporten gir en vurdering av dagens drosjemarked i Tromsø og en beskrivelse av handlingsalternativer for videre regulering av drosjenæringen i Tromsø.*

- *Dagens drosjemarked i Tromsø har konkurranse på enkelte delmarkeder.*
- *Dagens antall løyver er forenlig med dagens etterspørsel av drosjetjenester, men 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 behovsprøving.*
- *I dag er det to drosjesentraler i Tromsø, dette er et kompromiss mellom en rendyrket konkurranseløsning og en monopolløsning. Hensynet til konkurranse peker i retning av å øke antall sentraler, hensynet til løyvehaverne og reisende på enkeltreisemarkedene peker i retning av å beholde to sentraler.*

## 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 Universitetssykehuset Nord-Norge arrangerer en anbuds konkurranse for pasienttransport i et bestemt område for en bestemt tidsperiode. I denne utredningen blir både enkeltreise- og kontraktmarkedet behandlet.

Drosjesentralene konkurrerer med hverandre både om passasjerer og om løyvehavere. I praksis har det vært lite konkurranse om løyvehavere i Tromsø. I Tromsø, som i det meste av landet for øvrig, er prisene på enkeltreisemarkedene satt av Konkurransetilsynet, gjennom maksimalprisforskriften. Det vil si at den maksimale prisen det er lov å ta er fastsatt på enkeltreisemarkedet, men at den enkelte løyvehaver eller sentral står fritt til å sette sine priser lavere enn dette. På kontraktmarkedene er prisene ikke regulert.

## Vurdering av dagens antall drosjeløyver

Vi vurderer det slik at antallet drosjeløyver i Tromsø er forenelig med Yrkestransportforskriftens § 45, som stiller krav om hovederverv. Justeringer av antall løyver innenfor denne betingelsen er en avveining mellom eksisterende løyvehaveres interesser og kundenes interesser. Kravet til hovederverv medfører at betingelsene i næringen må gjøre dette mulig. På den andre siden må det sikres at det er tilstrekkelig antall løyver til å dekke publikums behov. Disse forholdene er delvis motstridende. I Tromsø, som i flere andre byer, er det ikke driftsgrunnlag for det antallet løyver som ville måtte være etablert dersom trafikken i maksimaltiden skulle avvikles uten kø.

Et mye brukt mål på drosjetetthet er antall drosjer per 1000 innbyggere. Ser en på disse tallene ligger Troms, og Tromsø høyt når en sammenligner med fylker og mindre byer, men normalt når en sammenligner med de største byene i Norge. Markedssammensetningen i Tromsø, med stor vekt på enkeltreisemarkedene og privatkunder, peker også i retning av at storbyene er det relevante sammenligningsgrunnlaget. Et annet mål på løyvetettheten er omsetningen per løyve, her ligger begge sentralene i Tromsø godt an, men det er stor variasjon innad på begge sentralene. Altså virker omsetningsnivået generelt å være bra og forskjellen mellom hvordan løyvehaverne tilpasser seg, i forhold til bruk av sjåfører osv forklarer bedre variasjonen i omsetning enn sentraltilknytningen.

Antall drosjeløyver i Tromsø 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 løyver med bakgrunn i at omsetningen på løyvene i dag er relativt god. 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 for en mer forutsigbar inntektsutvikling. Hvilket nivå som legges som startpunkt for denne modellen vil avgjøre hvilket nivå inntjeningen og drosjetilbudet vil ligge på. Dette er det opp til de lokale løyvemyndigheter 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 og hvor mange sentraler som er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende konkurranse har vært diskutert i flere utredninger de senere årene. Dagens situasjon i Tromsø er at det er én stor og én relativt liten sentral. Disse opererer i samme område. Den minste sentralen er liten med tanke på å være en reell konkurrent på mer enn ett markedssegment av gangen. Per i dag har den kontrakt på pasienttransporten.

Alternativer til denne situasjonen er i å opprette en sentral til, eller styrke den minste sentralen. Å opprette en ny sentral en reel mulighet, men vil være et avveiningsspørsmål mellom tetthetseffektene som peker i retning av at få sentraler er bedre og konkurranse. Tetthetseffektene er særlig viktige for tilgjengeligheten på enkeltreisemarkedene, som er de største i Tromsø. Samtidig krever konkurranse som er særlig relevant på kontraktmarkedet, to eller flere sentraler med tilstrekkelig kapasitet til å ta de viktigste kontraktene. På dagens kontrakter ligger anslagene på at mellom 20 og 30 løyver er et minimum for å kunne være en reell konkurrent.

På generelt grunnlag kan en si at flere jevnstore sentraler gir bedre konkurranse enn én stor og én liten. I dagens situasjon ligger forholdene bare i begrenset grad til rette for fungerende konkurranse. En ny sentral vil kunne gjøre konkurransen hardere, samtidig vil en ny sentral avhengig av løyvetildeling og eventuell omfordeling kunne føre til lavere inntjening per løyve og også dårligere tilbud på de telefonbestilte enkeltturene, som utgjør hoveddelen av markedet i Tromsø.