

Sammendrag:

Drosjer i Vestfold – ett løyvedistrikt, mange stasjoneringsteder

*TØI rapport 1251/2013
Forfatter(e): Jørgen Aarhaug, Julie Runde Krogstad og Kåre Skollerud
Oslo 2013, 46 sider*

Vestfold er definert som ett løyvedistrikt, men opererer med mange stasjoneringsområder. Det innebærer at drosjene i prinsippet kan kjøre fritt i hele fylket, men likevel i praksis er bundet til stasjoneringstedene for turer på gatemarkedet. Denne praksisen gjør det vanskelig for aktørene å være tilgjengelige i andre områder enn sitt eget stasjoneringsområde, og svekker konkurranse i næringen.

For å opprettholde tilbudet i distriktene i en situasjon med økt konkurranse, foreslår vi å dele opp Vestfold i et fåtall delområder basert på sentrale strøk og distrikter. I sentrale strøk kan aktørene oppmuntres til konkurranse, mens områder i distriktet fordeles mellom aktørene. Fylkeskommunen bør uansett klargjøre spillereglene for stasjoneringsområder og drosjemarkedet for øvrig.

Drosjemarkedet i Vestfold

Vestfold er det fylket i Norge som har lavest løyvetetthet i forhold til befolkningen. Drosjene betjener i hovedsak lokale markeder og kjører stort sett innenfor sine stasjoneringsområder, som ikke overlapper i særlig grad, bortsett fra i de mest sentrale områdene. De fleste turene er korte, og det er i byområdene vi finner størst omsetning per løyve.

Drosjemarkedet i Vestfold er dominert av to hovedsentraler, Vestfold Taxi og Tønsberg Taxi. Begge sentralene har flere mindre sentraler knyttet til seg. I tillegg er enkelte turbilaktører aktive på kontraktmarkedet, spesielt for skolekjøring. De to hovedsentralene opererer på ulike kjernemarkeder basert på geografi. Unntaket er Horten, hvor biler tilknyttet begge sentraler er stasjonert.

Drosjetransporten kan deles inn i to hovedmarkeder med ulike vilkår for konkurranse. Med utgangspunkt i omsetningen for Vestfold Taxi kan vi si at kontraktmarkedet utgjør om lag en tredjedel av det totale markedet, mens enkeltreisemarkedet er noe større og utgjør om lag to tredjedeler.

Kontraktmarkedet er verken pris- eller adgangsregulert. Det innebærer at drosjene konkurrerer eller forhandler om kjøring på kontrakter fra offentlige eller private aktører. De største kundene i Vestfold er VKT og Pasientreiser. Markedet for enkeltreiser er både pris- og adgangsregulert gjennom Konkurransetilsynets maksimalprisforskrift og fylkeskommunens behovsprøving. Her konkurrerer drosjene om kunder som enten bestiller drosje på forhånd eller praier en drosje på gata (spot).

Hva preger konkurransesituasjonen?

Konkurransen i drosjemarkedet i Vestfold er preget av at sentralene kjører sine turer fra stasjoneringsteder i ulike geografiske områder. Det er betydelig innslag av konkurranse i kontraktmarkedet, hvor også turbilselskaper er representert. Enkeltreisemarkedet, derimot, preges av at sentralene er delt inn i mindre geografiske delmarkeder.

De geografiske stasjoneringssområdene overlapper til en viss grad. På denne måten består enkeltreisemarkedene i praksis av en rekke lokale monopoler. Dagens stasjoneringssområder er såpass små at det er vanskelig for uavhengige sentraler å etablere seg uten å være inne på flere lokalmarkeder. Det vil derfor være vanskelig å få på plass konkurranse dersom man ikke utøver behovsprøvingen i større områder, slik at bilene kan trekke til de delene av fylket hvor det forventes mer kjøring.

Økt konkurranse krever flere mindre aktører. Dersom flere sentraler introduseres i markedet, kan vi forvente at prisene på kontraktmarkedet vil falle. Tilgjengeligheten for kunden på enkeltreisemarkedet vil bli dårligere, da en utvidelse av stasjoneringssområdene vil føre til at drosjene må reise over større områder for å komme frem til kunden. Dersom tilgjengeligheten skal holdes konstant, må antall løyver økes, noe som til slutt vil føre til lavere omsetning per løyve.

Turbiler er aktive i kontraktmarkedet. Turbilselskaper konkurrerer imidlertid på andre vilkår enn drosjer, og utformingen av kontraktene vil være avgjørende for hvem som drar fordel av vilkårene deres virksomhet er underlagt. I hovedsak vil turbilselskaper ha en fordel dersom det ikke er krav om omfattende taksameterutstyr i kontrakten, og dersom oppdragsgiver ivaretar mest mulig planlegging og samkjøring. Biler på drosjeløyve vil derimot ha fordel når det er mye forefallende kjøring eller strengere krav til taksametre, og dersom mye av planleggingen skal ordnes av operatøren.

Enkeltreisemarkedet i Vestfold er i dag underlagt Konkurransetilsynets maksimalprisforskrift. Man kunne tenkt seg at det å åpne for flere sentraler i fylket kan kombineres med et fritak fra maksimalprisforskriften. Fordelen med fritak fra maksimalprisforskriften er at sentralene står fritt til å differensiere prisene. Dette betyr erfaringsmessig høyere priser på enkeltreisemarkedene og lavere priser på kontraktmarkedene. Ulempen med fritak er at prisene for privatpersoner presses oppover. For næringen som en helhet kan dette bety svekket konkurransekraft mot andre transportmidler. For den enkelte løyvehaver betyr det imidlertid mulighet til høyere inntjening, i det minste på kort sikt.

Slik drosjenæringen er organisert i dag, innebærer det at sentralene konkurrerer seg i mellom om å knytte til seg flest mulig løyvehavere. Mange løyvehavere betyr økt kapasitet for sentralen og dermed styrket konkurransekraft i markedet. Forholdene det konkurreres på, kan imidlertid bare i begrenset grad påvirkes av sentralene selv. Relevante forhold er blant annet sentralavgift, inntjening, tjenester og driftskonsept. De to hovedsentralene i Vestfold er like både i størrelse og driftskonsept. Den viktigste konkurransen om løyvehavere i Vestfold i dag synes å foregå på undersentralnivå, hvor løyvehaverne tilknyttet en av de mindre sentralene kan bryte ut eller bytte paraplysentral.

Alternativer for styrket konkurranse

I dag finnes det en del uavklarte spørsmål knyttet til spillereglene for drosjemarkedet. Det er for eksempel uklart hvordan aktørene skal forholde seg til stasjoneringsted, når hele Vestfold er et kjøreområde. Videre er det uklart hva som skal ligge til grunn for løyvemyndighetenes behovsprøving. Et tredje spørsmål er hvor mange aktører som egentlig finnes på dagens marked, og hvor mange aktører det er grunnlag for.

Som regulerende myndighet står fylkeskommunen i en situasjon med en rekke vanskelige avveininger. Det finnes flere alternativer for veien videre. Ett alternativ er å fortsette som før med behovsprøving på stasjoneringsted. Dette vil imidlertid ikke legge til rette for økt konkurranse på drosjemarkedet i Vestfold. Et annet alternativ er å utøve behovsprøving for fylket under ett. Med en slik løsning vil det være vanskelig å opprettholde tilbudet i distriktene, men det vil sikre konkurranse og gjøre det mulig for en tredje sentral å etablere seg. En kan også se for seg en mellomløsning mellom disse to alternativene.

En mellomløsning innebærer å dele fylket i to områder - ett hvor aktørene oppmuntres til konkurranse, og ett hvor aktørene reguleres og forholdene for konkurranse er dårlige. En slik løsning kan virke som et kompromiss ved at ønsket om økt konkurranse ivaretas, samtidig som tilbudet i distriktene bevares.