
Sammendrag:

Drosjer som del av bytransporttilbudet

TOI rapport 1308/2014

Forfatter: Jørgen Aarhaug

Oslo 2014 29 sider

Kundenes sikkerhet, kvalitet på tilbudet, konkurranse mellom transportmidler, miljø, sosiale forhold, kriminell adferd er viktige årsaker til at myndighetene ønsker å regulere drosjenæringen. Hvilke typer reguleringer som fungerer best vil avhenge av de lokale forholdene. Rapporten oppsummerer kunnskap om regulering av drosjenæringen i urbane strøk. Dette inkluderer analyser av de ulike markedssegmentene, prøying på gata, holdeplass, forhåndsbestilling og kontraktmarkedene.

Det er tre hovedtyper regulering, kvantitative, kvalitative og økonomiske. Kvantitative består i å regulere antallet kjøretøy/ eller løyver. Kvalitative består i å regulere forhold som lokalkunnskap, type kjøretøy osv. Økonomiske består i å regulere pris. Hvilken form for regulering som er mest egnet vil avhenge av en arveining mellom fordelene og ulempene med de ulike reguleringsformene. Prinsipielt vil myndighetene ha tydeligst sammenheng mellom mål og virkemiddel ved å bruke kvalitative reguleringer. Samtidig krever slike reguleringer en betydelig ressursinnsats til oppfølging samt reelle sanksjoneringsmuligheter for å være effektive. I praksis vil disse formene for regulering opptre sammen, men i ulike deler. Erfaring tilsier at utformingen av reguleringene og håndhevelsen av dem er langt viktigere for utfallet enn om det styrende elementet i reguleringen er kvantitativt eller kvalitativt.

Konvensjonell kollektivtrafikk er bundet opp til tunge passasjerstrømmer, med ruter og avgangstider. Selv om fraværet av faste avgangstider, traseer og subsidier, gir drosjetilbudet en halvprivat karakter fungerer drosjene som en integrert del av et komplett kollektivtransportsystem, ved at de gir full areal dekning og dør-til-dør transport.

Konseptet med drosjetjenester er svært intuitivt. Som passasjer betaler en for å bli transportert dit en skal. Dette gjør at drosjetjenester i mange tilfeller kan tilbys i et uregulert marked. Samtidig bidrar egenskapene i drosjemarkedet til at denne frimarkedsløsningen som regel ikke er ønskelig. Årsaker til at mange byer velger å avvike fra markedsløsningen er særlig forhold knyttet til, sikkerhet, kvalitet, intermodal konkurranse, miljø, sosiale forhold og kriminell adferd.

For å analysere drosjemarkedet er det hensiktsmessig å dele det inn i ulike markedssegmenter. I hovedsak er det fire segmenter som er særlig viktige. Prøying, holdeplass, forhåndsbooking (telefonbooking) og kontrakt. Prøying på gata, og holdeplassmarkedene er unike for drosjenæringen mens de andre markedssegmenter er helt eller delvis overlappende med andre næringer, avhengig av reguleringer. Prøying og holdeplassmarkedene har mange spesielle egenskaper som er knyttet til forholdet mellom passasjer og drosjefører. Mens forhåndsbestilling- og kontraktmarkedene fungerer mer som vanlig markeder.

I tillegg til ulike markedssegmenter med ulike egenskaper, er drosjenæringen preget av store svingninger med hensyn på etterspørsel. Dette gir utfordringer i å tilpasse tilbudet til etterspørselen.

*

I sum gir dette et marked, hvor det finnes mange løsninger for hvordan reguleringene utformes. I hovedsak kan de deles inn i kvantitative -reguleringer av antall, kvalitative – regulering av ulike forhold knyttet til kvaliteten på tilbudet som føreropplæring og utforming av kjøretøy, og økonomiske –regulering av pris og prisstruktur. Fra myndighetenes perspektiv vil en kunne oppnå mange av de samme effektene, til en langt lavere kostnad, ved å i stedet følge en kvantitativ tilnærming. Både kvantitative og kvalitative reguleringer kan kombineres med økonomiske reguleringer.