

---

Sammendrag:

# Alternativer for drosjeregulering i Vestfold

TOI rapport 1318/2014

Forfatter: Jørgen Aarbaug

Oslo 2014, 12 sider

---

*Den største utfordringen for å øke konkurransen mellom drosjesentralene i enkeltreisemarkeden i Vestfold er de geografiske forholdene kombinert med dagens definisjon av stasjoneringsteder. Disse utfordringene gjelder uavhengig av antallet sentraler i Vestfold og antall løyver.*

Drosjetjenester er en samlebetegnelse som dekker over at drosjene arbeider i ulike delmarkeder med svært ulike egenskaper. Som en konsekvens av disse forholdene må drosjenæringen reguleres. I Norge baseres drosjereguleringene på en kombinasjon av adgangskontroll (behovsprøving), plikter (kjøreplikt) og prisregulering (maksimalpris), i tillegg til formelle kvalifikasjonskrav (løyvekurs, politiattest osv.) og lokale retningslinjer. Behovsprøvingen er det viktigste virkemidlet og myndigheten for dette er lagt til fylkeskommunene.

Drosjenæringen er en betydelig næring i Vestfold, med en samlet omsetning på om lag 260 millioner kroner. I Vestfold er drosjenæringen dominert av to sentraler; Vestfold Taxisentral AS og Tønsberg Taxi.

## ***Sentraler og konkurranse***

Rapporten beskriver videre to hovedscenarier:

- 1) Beholde maksimalprisene i hele fylket og dagens sentralstruktur. Dette inkluderer å bruke en behovsprøvingsmodell som utgangspunkt for tildeling av nye løyver, med utgangspunkt i dagens løyvetetthet.
- 2) Frita deler av Vestfold (Horten – Sandefjord) fra maksimalprisforskriften, og la en ny sentral komme inn. Totalt antall biler økes for at denne sentralen skal bli stor nok til å være en reell konkurrent.

Begge disse senarioene er gjennomførbare. Om en går videre med alternativ to, må en gjøre en vurdering av hvor det er grunnlag for konkurranse. Med utgangspunkt i en enkel modellberegning og noen skjønnsmessige vurderinger foreslås det at området begrenses til kommunene Sandefjord, Stokke, Tønsberg og Horten. Alternativt kan også Nøtterøy og Re inkluderes. En ny, og de eksisterende, sentralene må da ha lik rett og plikt til kjøring i hele dette området.

### **Løyver**

Store deler av drosjemarkedet ligger fast uavhengig av antallet biler. Dette gjør at det er en nær kobling mellom antallet biler og inntjeningen per bil.

Medianomsetningen var på 1,11 millioner, månedssnittet var på litt i overkant av 94 tusen, per bil. Fordelt på oppsatte timer blir dette en gjennomsnittlig omsetning på mellom 250 og 300 kroner per tilbudt time og som en konsekvens (tariff er 41,3%) en sjåførlønn på mellom 100 og 130 kroner per tilbudt time.

Selv om en benytter en modell, for beregning av antall løyver i framtiden, kommer en ikke unna en vurdering av dagens situasjon. Skal utgangspunktet, det vil si startpunktet for modellen være situasjonen i 2014, 2012 eller 2008? Brukes 2012 som utgangspunkt, gir indikerer en utstedelse av 5-7 nye løyver. Brukes situasjonen i 2008 som utgangspunkt, er det mulig å utstede 20 - 25 nye løyver innenfor modellens rammer. Hvilket av disse alternativene en velger, vil ha direkte påvirkning på aktiviteten til det enkelte løyve.