



TØI rapport  
646/2003

# Regulering av drosjenæringen

## En litteraturstudie for norske forhold

Jon-Terje Bekken

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0802-0175

ISBN 82-480-0344-2

Oslo, april 2003

---

**Tittel:** Regulering av drosjenæringen. En litteraturstudie for norske forhold

**Forfatter(e):** Jon-Terje Bekken

TØI rapport 646/2003  
Oslo, 2003-04  
41 sider  
ISBN 82-480-0344-2  
ISSN 0802-0175

**Finansieringskilde:**  
Norges Taxiforbund

**Prosjekt:** 2878 Regulering av drosjenæringen. En litteraturstudie for norske forhold

**Prosjektleder:** Jon-Terje Bekken

**Kvalitetsansvarlig:** Odd I Larsen

**Emneord:**

Drosjenæringen; regulering; deregulering; erfaringer

**Sammendrag:**

Rapporten er en litteraturstudie av regulering i drosjenæringen. Litteraturstudien tar for seg både teoretiske aspekter ved regulering og praktiske erfaringer med endringer i reguleringsregime. For å sette den norske drosjenæringen i et større bilde har vi sammenlignet den norske drosjenæringen med en del andre europeiske byer og land. Dette viser at drosjetilbudet i Norge er svært godt og takstene på linje med andre land. På bakgrunn av kjennetegn ved den norske næringen, sammenligningen med andre land og litteraturstudien, mener vi det er fire hovedutfordringer for myndighetene og næringen når det gjelder en god forvaltning av drosjenæringen: å sikre rekrutteringen til næringen, å se de ulike reguleringsformene i sammenheng, å sikre tilbudet i distriktene og å sikre en fornuftig organisering.

---

**Title:** Taxi regulation. A literature survey for Norwegian conditions

**Author(s):** Jon-Terje Bekken

TØI report 646/2003  
Oslo: 2003-04  
41 pages  
ISBN 82-480-0344-2  
ISSN 0802-0175

**Financed by:**  
Norges Taxiforbund

**Project:** 2878 Taxi regulation. A literature survey for Norwegian conditions

**Project manager:** Jon-Terje Bekken

**Quality manager:** Odd I Larsen

**Key words:**

Taxicab; regulation; deregulation; experiences

**Summary:**

In this report, a literature study of the regulation of the taxi industry has been carried out. The literature study deals with the more theoretical aspects of regulation and deregulation, as well as practical experiences of changes in regulatory regimes. In order to put the Norwegian taxi industry into a larger picture, we have also compared the Norwegian taxi industry with a number of other European cities and countries. This comparison shows that the supply of taxis and the fares are in line with other countries. Based on the characteristics of the Norwegian industry, a comparison with other countries, and the literature survey, we have come up with four main challenges for the authorities and the industry with regard to good administration of the taxi industry. The challenges are to assure the recruitment of taxi drivers, to see the different forms of regulation in context, to assure the supply in rural areas and to assure a sound organisation of the industry.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

# Forord

I Ot.prp. nr. 74 (2001-02) om ny yrkestransportlov ble reguleringen av drosjenæringen behandlet. Siden virkningene av endringer i rammevilkårene for næringen ikke var evaluert, ble den eksisterende ordningen med behovsprøving av drosjeløyvene anbefalt videreført. Departementet varslet imidlertid at de ville sette i verk en ny gjennomgang av drosjenæringen og komme tilbake til spørsmålet om behovsprøving av drosjeløyver. Stortingsflertallet sluttet seg til dette og forutsatte at prosessen ble raskt gjennomført slik at Stortinget så snart som mulig kan ta stilling til dette.

På bakgrunn av dette har Norges Taxiforbund engasjert TØI til å gjennomføre en litteraturstudie av reguleringer i drosjenæringen. Formålet med rapporten er å gi en oversikt over relevant kunnskap om mulige virkninger av endringer i reguleringen av det norske drosjemarkedet og å gjøre dette erfaringsmaterialet lett tilgjengelig for næringen.

Prosjektet er delvis finansiert av Norges Taxiforbund. Oppdragsgivers kontaktperson har vært utredningssjef Jørn Berthelsen. TØI har også benyttet interne midler i prosjektet for å opparbeide kompetanse på feltet. Rapporten er skrevet av forsker Jon-Terje Bekken. Odd I Larsen har vært kvalitetssikrer. Avdelingssekretær Kari Tangen har stått for tekstbehandling og layout.

Oslo, april 2003  
Transportøkonomisk institutt

*Knut Østmoe*     *Ingunn Stangeby*  
instituttssjef     avdelingsleder



## Innhold

### Sammendrag

### Summary

<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Kjennetegn ved det norske drosjemarkedet</b> .....	<b>2</b>
2.1 Drosjetilbudet i Norge er godt .....	2
2.2 Drosjetakstene i Norge er ikke spesielt høye.....	3
2.3 Mange kokker – mye søl? .....	5
2.4 Høyt teknologisk nivå .....	5
2.5 Få sentraler og store forskjeller i størrelsen.....	6
2.6 Spesialtilpassede maxitaxier viktige for bevegelseshemmede .....	6
2.7 Dekningsplikt og kryssubsidiering .....	6
2.8 Sentralenes mangel på sanksjonsmulighet.....	7
2.9 Lav status og dårlig rekruttering til sjåføryrket .....	7
<b>3 Hvorfor er enkelte markeder regulert?</b> .....	<b>8</b>
3.1 Samfunnsøkonomi i drosjemarkedet.....	9
3.2 Problemer knyttet til uforutsette virkninger .....	14
3.3 Velferdsproblemer .....	14
3.4 Grunner til å endre en eksisterende reguleringsform.....	15
<b>4 Regulering eller ikke av drosjenæringen?</b> .....	<b>16</b>
4.1 Den tidlige diskusjonen – argument for og mot regulering .....	16
4.2 Den amerikanske dereguleringsbevegelsen på 80-tallet.....	18
4.3 Stemningsskifte – erfaringer med deregulerings bevegelsen .....	18
4.4 Andre tema.....	19
<b>5 Internasjonale erfaringer med endringer av reguleringer</b> .....	<b>22</b>
5.1 Deregulering og re-regulering i USA .....	22
5.2 Europeiske erfaringer.....	25
5.3 Fremtidige reguleringer av drosjenæringen.....	29
5.4 Konklusjoner.....	30
<b>6 Utredninger om den norske drosjenæringen</b> .....	<b>31</b>
6.1 Næringslovutvalgets utredning og anbefaling i 1995 .....	31
6.2 Drosjenæringens svar til næringslovutvalgets innstilling.....	32
6.3 Erfaringene med felles løyvedistrikt i Rogaland .....	33
6.4 Konkurransetilsynets omlegging av reguleringen av drosjenæringen.....	33
6.5 En ny fremtid for drosjenæringen i Norge.....	34
<b>7 Utfordringer for reguleringen av drosjenæringen</b> .....	<b>35</b>
7.1 Hvordan øke statusen til sjåførene og sikre rekrutteringen til yrket?.....	35
7.2 Hva er et samfunnsøkonomisk godt drosjetilbud?.....	35
7.3 Ulike reguleringsformer bør ses mer i sammenheng .....	36
7.4 Virkningene av endringer i distriktene bør utredes nærmere .....	36
<b>Referanser</b> .....	<b>37</b>



**Sammendrag:**

# **Regulering av drosjenæringen en litteraturstudie for norske forhold**

## **Bakgrunn og problemstilling**

Drosjenæringen har de siste årene gjennomgått store endringer. Endringene har i store trekk medført økt konkurranse, spesielt mellom sentralene. I tillegg har en del andre viktige endringer påvirket rammebetingelsene for næringen.

Drosjenæringen står også foran store endringer. Spesielt er problemstillinger knyttet til løyveordningen og prisreguleringen under utredning. I en rapport gjennomført for Samferdselsdepartementet, anbefaler ECON (2002) at både behovsprøvingen av løyver og prisreguleringen avvikles.

Denne rapporten er en litteraturstudie av regulering i drosjenæringen. Litteraturstudien tar for seg både de teoretiske aspektene ved regulering og deregulering i tillegg til praktiske erfaringer med endringer i reguleringsregime. For å se den norske drosjenæringen i et større bilde har vi også sammenlignet med en del andre europeiske byer og land. På bakgrunn av kjennetegn ved den norske næringen, sammenligningen med andre land og litteraturstudien, konkluderer vi med fire hovedutfordringer myndighetene og næringen står ovenfor når det gjelder en god forvaltning av drosjenæringen.

## **Utfordringer for den norske drosjenæringen:**

### **En viktig utfordring fremover er å øke statusen til sjåførene og dermed sikre rekrutteringen til yrket**

Et av de store problemene i den norske drosjenæringen i dag er mangelen på sjåfører. Dette hindrer at de eksisterende løyvener blir utnyttet på en god måte samtidig som presset på de eksisterende sjåførene blir stort. En utviding av antall løyver vil ikke gi noe bedre tilbud dersom ikke rekrutteringen til yrket bedres. Vi mener derfor der blir feil å ta tak i løyveordningen før problemstillingene rundt rekrutteringen til yrket er vurdert.

Statusen til yrket er viktig for hvor attraktivt yrket vil være. Før store endringer i reguleringen blir gjennomført, bør situasjonen for sjåførene vurderes nærmere. Dersom en endring i reguleringen gir dårligere rekruttering til yrket, vil mye av de eventuelt positive virkningene forsvinne.

## **Hva er et samfunnsøkonomisk godt drosjetilbud?**

Svært mye av litteraturen om drosjenæringen dreier seg om å få en effektiv konkurranse. Oppmerksomheten retter seg mot størst kvantum til rimeligst pris fremfor å utrede hva som er et samfunnsøkonomisk ”optimalt” tilbud. Dette innebærer at kundenes verdsetting av ventetid, kvalitet, trygghet og andre viktige aspekter ved drosjenæringen ikke blir ivaretatt. Vi mener større fokus bør være på å finne et optimalt drosjetilbud.

Erfaringer har vist at deregulering ikke har ledet til større drosjeselskap. De som tidligere var sjåfører, har heller opprettet sin egen drosjevirksomhet og dermed kunnet styre sin egen arbeidsdag i større grad. Vi stiller oss derfor skeptisk til ECONs konklusjon om at deregulering vil gi større og mer veldrevne drosjeselskap. Noen større selskap vil det helt sikkert komme, men samtidig vil det også kunne bli flere små foretak. Grunnet stordriftsfordelene hos drosjesentralene, er det trolig for disse en sentralisering i all hovedsak vil oppstå.

## **Ulike reguleringsformer bør ses mer i sammenheng**

Dagens reguleringsform innebærer ”mange kokker og mye søl”. En gjennomgang av drosjenæringen bør også se på antall myndighetsaktører og forholdet mellom dem. En forenkling av reguleringen med færre myndighetsaktører kan gi et mer helhetlig grep om næringen. Dette kan bedre sikre en effektiv regulering og stabile rammevilkår. Det er imidlertid også viktig å huske at drosjene primært er et lokalt kollektivtilbud.

## **Virkningene av endringer i distriktene bør utredes nærmere**

Norge skiller seg vesentlig ut fra en del andre land. ECONs og Berthelsens sammenligning med Sverige, viser at tilbudet i disse to landene er relativt likt. Sverige er imidlertid betydelig mer sentralisert innen de ulike regionene.

En optimal regulering av drosjenæringen vil trolig være forskjellig fra distriktene til de større byområdene. Det er to viktige momenter som taler for dette. For det første er drosjene i distriktene ofte det eneste kollektive tilbudet. Det kan derfor være samfunnsøkonomisk at et minimumstilbud opprettholdes, selv om dette isolert sett ikke er bedriftsøkonomisk. For det andre blir drosjene i distriktene i all hovedsak bestilt over telefon og skiller seg dermed vesentlig fra mer urbane områder. I distriktene er også drosjene viktige innenfor skoletransport.

Det bør gjennomføres selvstendige vurderinger av hva som faktisk er det optimale drosjetilbudet på landsbygda sett i forhold til i de større byområdene. En slik undersøkelse kan si noe om det faktiske behovet for ulik politikk.



## **Kjennetegn ved dagenes drosjenæring**

### **Godt drosjetilbud i Norge**

Drosjetilbudet er ikke bare et resultat av antall drosjer. Utnyttelsen av drosjene spiller en svært viktig rolle. Sammenligninger med en del andre europeiske byer, viser at både antall drosjer og utnyttelsen av dem er god i Norge.

Av 13 byer i ulike europeiske land er det kun i Dublin antall drosjer pr innbyggere er høyere enn i Oslo. Når det gjelder resten av landet, viser sammenligninger med Sverige at tilbudet målt i antall drosjer er godt også for distriktene. (Berthelsen 2002 og ECON 2002).

Utnyttelsen av drosjene i Oslo er god sammenlignet med andre byer. En av grunnene til den høye utnyttelsesgraden av drosjene er de effektive flåtestyrings-systemene som de store sentralene har utviklet. På dette området ligger Norge i fremste rekke i verden.

### **Drosjetakstene i Norge er ikke høyere enn i andre land**

Drosjetakstene i en del større norske byområder ble avregulert i 2000. Generelt økte drosjetakstene etter avreguleringen. Konkurransetilsynet (2001) mente imidlertid at opphevingen av prisreguleringen ikke hadde gitt større prisutslag enn man kunne forvente. Økningen ble i hovedsak forklart som et etterslep i kostnadsdekningen på grunn av tidligere stram regulering.

I de fleste andre europeiske land er drosjetakstene regulert. Av de 13 landene vi har undersøkt er det bare i Sverige og enkelte norske byområder at takstene er avregulert. Våre sammenligninger viser at prisnivået på drosjene ikke er spesielt høyt i Norge. En vesentlig forskjell er imidlertid at takstene i Oslo er betydelig mer differensiert mellom dag og natt enn i andre land. Dette er et resultat av avreguleringen og kan ha gitt bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel. Noen samfunnsøkonomisk betraktning rundt prisnivået er imidlertid ikke blitt gjennomført.

### **Den norske drosjereguleringen er svært fragmentert**

Et særtrekk ved reguleringen av den norske drosjenæringen er det fragmenterte ansvaret mellom ulike myndighetsaktører. Fylkeskommunen håndhever selve løyveordningen gjennom fastsetting av antall løyver, løyvevilkår, løyveområde med mer. Konkurransetilsynet fastsetter maksimaltakster, med unntak av i enkelte større byområder og for offentlige kjøp fra næringen på kontrakt. Politiet utsteder kjøreseddelen og kan inndra denne. I tillegg har Samferdselsdepartementet en overordnet rolle når det gjelder reguleringen av næringen, med unntak av prisreguleringen. Det er dermed svært mange aktører som er med på å fastsette rammevilkårene for drosjenæringen. Denne mengden med ulike aktører kan skape problemer for en effektiv regulering av næringen.

## Hvorfor er enkelte markeder regulert?

Økonomisk teori skisserer i hovedsak to grunner for offentlige inngrep i et marked. For det første kan regulering være nødvendig for å sikre at et marked fungerer på en effektiv måte. For det andre kan regulering være nødvendig siden aktørene i et marked selv ikke tar hensyn til velferd og fordeling.

En samfunnsøkonomisk tilnærming til et marked krever at alle kostnader og gevinster samfunnet påføres blir vurdert. Det er lite poeng i å diskutere regulering eller deregulering uten at utgangspunktet er et samfunnsøkonomisk optimalt drosjemarked og hvordan dette ser ut med hensyn til tilbud, kvalitet, takster, utnyttelsen av drosjene og organiseringen. Dette innebærer at også forbrukernes preferanser blir tatt med i beregningen.

Den internasjonale litteraturen rundt regulering av drosjenæringen fokuserer i stor grad på å få en effektiv konkurranse fremfor på hva som er et optimalt drosje-tilbud. De viktigste hindrene for en effektiv konkurranse er:

- **Køordninger.** Litteraturen tar i først rekke for seg problemene knyttet til formelle eller uformelle regler om at den første drosjen i køen skal få den første turen. Dette forhindrer helt klart en konkurranse mellom drosjene. I tillegg medfører køer at begge parter kan bli påført kostnader gjennom ventetid.
- **Drosjemarkedets ”flytende” karakter.** En av de store forskjellene mellom drosjemarkedet og andre markeder er at selgeren ikke holder til på en fast plass. Dette skaper en del problemer med tanke på å vurdere pris og kvalitet.
- **Problemer med å sammenlikne produktene henger sammen med at det kommer en annen faktor enn prisen inn i vurderingen av godet.** I drosjemarkedet er kvalitet et godt eksempel på en slik dimensjon.
- **Stordriftsfordeler.** Blant drosjesentralene er det helt klart stordriftsfordeler. Dette henger sammen med store investeringskostnader og få kostnader ved å tilknytte seg en ny bil. Resultatet av stordriftsfordelene er en tendens mot få og store sentraler.
- **Manglende informasjon om alternativer (imperfekt informasjon) eller ulik informasjon om produktet (asymmetrisk informasjon)** er to hovedgrunner til markedssvikt. For drosjene er problemstillingen særlig viktig i forhold til pris og kvalitet.
- **Velferdsproblemer.** Et av problemene ved teorien om fri konkurranse er at den ikke løser noen velferdsproblemer eller sikrer en ”rettferdig” fordeling av ressursene. Teorien sikrer en effektiv ressursutnytting innenfor den eksisterende fordelingen av ressursene i samfunnet.

## **Erfaringer med deregulering**

De internasjonale erfaringene med deregulering stammer i hovedsak fra USA, hvor flere byer deregulerte drosjenæringen på 70- og 80-tallet. I tillegg gjennomgår vi noen viktige endringer i Europa. Dette gjelder endringene i reguleringsregime i Sverige, Storbritannia, Irland og Nederland.

Basert på litteraturstudien, kan erfaringene med endringer i reguleringsregimer oppsummeres som følger:

- Deregulering av markedsadgangen vil generelt resultere i en betydelig økning i antall drosjer. Økningen vil imidlertid hovedsakelig rette seg mot spotmarkedet (drosjer på holdeplasser og i gata).
- I de fleste tilfelle vil taksten øke som følge av takstfrihet. Dette vil spesielt gjelde for spotmarkedene hvor tilgangen øker mest.
- Kvaliteten på drosjetjenestene har en tendens til å bli dårligere. Her er det imidlertid enkelte motstridende erfaringer.
- Sjøførenes inntekter vil reduseres vesentlig. Resultatet er at sjåførene arbeider lengre dager.
- Få nye tjenester blir utviklet. Det samme gjelder teknologiske nyvinninger.
- De fleste byer som har deregulert, har senere måttet reregulere enkelte aspekter ved næringen.



**Summary:**

# **Regulating the taxi industry: a literature survey with focus on Norway**

## **Background and problem**

In recent years, the taxi industry has undergone major changes. To a large extent, the changes have led to increased competition, particularly between the Dispatching Centrals. Furthermore, a number of other important changes have affected the framework conditions for the industry.

The taxi industry is also faced with great changes in the future. These are particularly associated with the licence regime and price regulation. In a report carried out for the Ministry of Transport and Communications, ECON (2002) recommends that the current entry regulation and price regulation should be revoked.

In this report, a literature study of the regulation of the taxi industry has been carried out. The literature study deals with the more theoretical aspects of regulation and deregulation, as well as practical experiences of changes in regulatory regimes. In order to put the Norwegian taxi industry into a larger picture, we have also compared the Norwegian taxi industry with a number of other European cities and countries. Based on the characteristics of the Norwegian industry, a comparison with other countries, and the literature survey, we have come up with four main challenges for the authorities and the industry with regard to good administration of the taxi industry. .

## **Characteristics of the current taxi industry**

### **Good taxi supply in Norway**

Taxi supply is not simply a result of the number of taxis. Utilisation of the taxis plays a very important role. Based on comparisons with a number of other large cities in Europe, we can see that both the number of taxis and their utilisation is good in Norway.

Of 13 cities in different countries, only Dublin has a higher number of taxis per inhabitant than Norway. With regard to the rest of the country, comparisons with the Swedish taxi industry show that the number of taxis is also good in the district areas (Berthelsen 2002 and ECON 2002).

Comparisons with other cities also show that the utilisation of taxis in Oslo is good. One of the reasons for the high degree of utilisation of the taxis is the

effective fleet-management and dispatching system which the major centrals have developed and utilised. In this area, Norway is in the premier league .

### **Taxi fares in Norway are no higher than in other countries**

Taxi fares in a number of large Norwegian urban areas were deregulated in 2000. In general, taxi fares increased after deregulation. Konkurransetilsynet (2001), however, felt that rescinding price regulation did not result in greater price increases than could have been expected. This was largely due to the arrears in costs as a result of earlier, tight regulation.

In the majority of other countries, taxi fares are regulated. Of the countries we have studied, only Sweden and to some extent Norway (in some large urban areas) have deregulated taxi fares. Our comparisons further show that the price level of taxis is not particularly high in Norway. A significant difference, however, is that the fares in Oslo are significantly more differentiated between night and day. This is a result of deregulation and may have given a better balance between availability and demand. However, economic considerations of the price level have not been carried out.

### **Norwegian taxi regulation is very fragmented**

A characteristic of the regulation of the Norwegian taxi industry is the fragmented responsibility. The county council deals with the market access through deciding the number of licences, licence conditions, licence areas etc. The Competition Authority regulates the fares. The police issue taxi drivers' licences and can rescind them. In addition to this, the Ministry of Transport and Communications play a major role with the overall responsibility for the regulatory framework. Thus, there are a very large number of players involved in setting the framework conditions for the taxi industry. This large number of different players can create problems for effective regulation of the taxi industry.

### **Recruitment to the taxi industry is important**

The taxi industry has major problems with recruitment. This means that many concessions are not fully utilised. Extending the number of concessions without an increase in recruitment of taxi-drivers will not lead to increased supply. It will however, result in more taxi owners and thus more taxis. Without more drivers, this will result in poor utilisation of the taxis. We therefore feel it is wrong to tackle the concession system until the problems surrounding recruitment for this type of work are evaluated.

### **Why are individual markets regulated?**

Economic theory puts forward two reasons for public intervention in a market. Firstly, regulation may be necessary to ensure that the market functions in an effective way. Secondly, regulation may be necessary if the players in the market do not take welfare and distribution into account.

An economic approach to a market means that all costs and benefits which society incurs must be evaluated. There is little point in discussing regulation or deregulation unless the starting-point is an economically optimal taxi market and how this appears with regard to availability, quality, fares, utilisation of taxis and organisation. This also means that users' preferences must be taken into account.

The international literature concerning regulation of the taxi industry largely focuses on achieving effective competition rather than optimal taxi supply. The most important obstacles to effective competition are:

- Queuing arrangements. The literature primarily deals with the problems associated with the formal or informal rule that the first taxi in the queue will make the first trip. Clearly, this prevents competition between taxis. Also, queuing means that both parties can incur costs through waiting times.
- The spatial nature of the taxi market. One of the major differences between the taxi market and other markets is that the seller does not have a fixed base. This creates a number of problems regarding evaluating price and quality.
- Problems in comparing the products. The problems this creates are connected with the fact that a factor other than price is involved in evaluating the goods. In the taxi market, quality is a good example of such a dimension.
- Economies of scale. Among the DCs, there are very clear economies of scale. These are connected with large investment costs and minor costs of a new affiliated taxi. The result is a tendency towards fewer but larger DCs.
- Incomplete information about alternatives (imperfect information) or different information about the product (asymmetric information). These are two main reasons for market failure. For the taxis, the problem is particularly important with regard to price and quality.
- Welfare problems. One of the problems with the theory of free competition is that it does not solve any welfare problems or ensure a "fair" distribution of resources. The theory ensures effective utilisation of resources within the existing distribution of resources in society.

## **Experiences with deregulation**

In this report, we consider a number of central experiences of changes in regulating regimes. The international experiences of deregulation largely come from the USA, where a number of cities deregulated the taxi industry in the 1970s and 1980s. In addition, we look at some important changes in Europe. This applies to changes in the regulatory regimes in Sweden, Great Britain, Ireland and The Netherlands. Based on the literature study, we can summarise the experiences of changes in regulating regimes as follows:

- ✓ Deregulating access to the market will generally result in a significant increase in the number of taxis. However, this increase will largely be directed at the spot market.
- ✓ In the majority of cases, fares have increased as a result of fare deregulation. This applies in particular to the spot markets.

- ✓ The quality of taxi services has a tendency to become worse. However, there are some contradictory experiences here.
- ✓ Drivers' income will be significantly reduced. The result is that drivers work longer days.
- ✓ Few new services have been noted. The same applies to technological innovations
- ✓ The majority of cities which have deregulated have later had to reregulate some aspects of the industry.

## **Challenges for the Norwegian taxi industry**

Based on the literature study and the characteristics of the Norwegian taxi industry, we have identified four major challenges facing the Norwegian taxi industry. These problems need to be assessed more closely before changes in the industry are introduced.

### **An important challenge which lies ahead is to increase the status of taxi drivers and thereby assure recruitment**

One of the major problems facing the Norwegian taxi industry at present is the lack of drivers. This prevents the existing licences being utilised in a good way while the same time the pressure on existing drivers is large. Expanding the number of licences will not produce a better service if recruitment is not improved.

The status of the job is important for how attractive the work will be. Before making changes in regulation, we feel the situation for drivers should be evaluated more closely. If a change in regulation results in poorer recruitment, many of the possible positive effects will disappear.

### **What is an economically optimal taxi supply?**

A great deal of literature about the taxi industry is concerned with achieving effective competition. The greatest attention is paid to achieving the lowest price, rather than establishing what is an economically "optimal" supply. This means that customers' evaluation of waiting time, quality, safety and other important aspects of the taxi industry are not dealt with. We feel that greater focus should be placed on finding an optimal taxi supply.

Experiences have also shown that deregulation has not led to larger taxi companies. Rather, those who were previously taxi drivers have set up their own taxi business and can thus organise their own working day to a greater extent. We are therefore sceptical with regard to ECON's conclusion that deregulation will result in larger, better run taxi companies. There will certainly be some larger units, but the same time there may also be more smaller ventures. The major centralisation will probably come at the Dispatching Centrals, as Sweden has experienced.



### **Different forms of regulation need to be seen in context**

The current form of regulation means that “too many cooks spoil the broth”. A simplification of the regulation with fewer players may result in a more unified grip on the industry. However, it is also important to remember that taxis are primarily a local public transport service and that the taxis do not play an important role between the regions.

We therefore feel that an overhaul of the taxi industry should also consider the number of players and the relationship between them. In this way, it can be ensured that incursions in the taxi industry in the future will be done in a more unified way. This will better ensure effective regulation and stable framework conditions.

### **The effects of changes in the districts should be assessed more closely**

Norway stands out significantly from a number of other countries. ECON and Berthelsen’s comparison with Sweden shows that the provision in these two countries is relatively similar. However, Sweden is significantly more centralised within the different regions.

We feel that an optimal regulation of the taxi industry will probably be different in the districts compared to larger urban areas. There are two main reasons for this. Firstly, taxis in the district areas are often the only form of public transport. It can therefore be welfare reasons to retain a minimum level of supply, even though such a service, taken in isolation, may not make good business sense. Secondly, taxis in the district areas are usually booked over the phone and thus differ from taxis in more urban areas.

We feel that independent evaluations of what is actually the optimal taxi service in rural areas, compared with the larger urban areas, should be carried out. This type of study may indicate something about the actual need for different policies.



# 1 Innledning

Drosjenæringen i Norge har de siste årene stått langt fremme på den politiske dagsordenen. Store endringer er blitt gjennomført og minst like store endringer kan bli gjennomført de nærmeste årene.

De største endringene har skjedd i en del større byområder. Her ble prisreguleringen opphevet i 2000. Formålet var å øke konkurransen mellom sentralene. Det har i tillegg vært en vesentlig økning i antall løyver i enkelte områder. Dette har ofte gått hånd i hånd med en politisk styrt oppretting av nye sentraler.

I fremtiden er noen av de viktigste spørsmålene for drosjenæringen knyttet til behovsprøvingen for drosjeløyver. En rapport av ECON (2002) anbefaler at behovsprøvingen avvikles. Rapporten ble laget for Samferdselsdepartementet, for å gi et beslutningsgrunnlag i de pågående vurderingene av endringer i reguleringen av drosjenæringen.

I forbindelse med de store endringene som er blitt gjennomført og er under planlegging, har Norges Taxiforbund engasjert TØI for å få en gjennomgang av den litteraturen som eksisterer om reguleringer av drosjenæringen. I den sammenheng har de også ønsket en gjennomgang av en del andre lands erfaringer med endringer i reguleringsregime.

Formålet med denne rapporten er å gi en oversikt over relevant kunnskap om mulige virkninger av endringer i reguleringen av det norske drosjemarkedet og gjøre dette erfaringsmaterialet lett tilgjengelig for næringen.

## 2 Kjennetegn ved det norske drosje-markedet

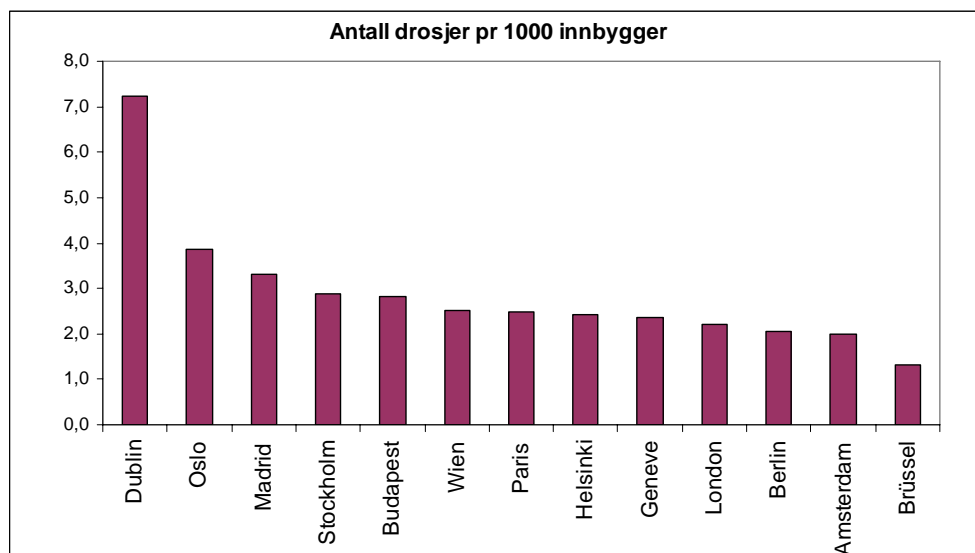
Før vi starter gjennomgangen av litteraturen på drosjeområdet, er det på sin plass med en kort gjennomgang av kjennetegnene ved næringen slik den er i dag. Siden mye av litteraturen gjelder andre land, er det også av interesse å gjøre noen sammenligninger av den norske drosjenæringen og andre lands drosjenæringer.

I denne rapporten vil vi ikke gjøre noe forsøk på å forklare disse kjennetegnene. Det kan imidlertid ligge som et bakteppe for lesere av rapporten.

### 2.1 Drosjetilbudet i Norge er godt

Drosjetilbudet i Norge er svært høyt målt i antall drosjer pr. innbygger sammenlignet med en rekke andre land. Figur 2.1 gir en enkel sammenstilling av antall drosjer pr. 1000 innbyggere i noen europeiske byer. Figuren viser helt klart at antall drosjer pr. innbygger er høyt i Oslo.

For Norge som helhet er det ca 1,5 drosjer pr. 1000 innbyggere. Dette er på høyde med flere av de store byene i figuren.



TØI rapport 646/2003

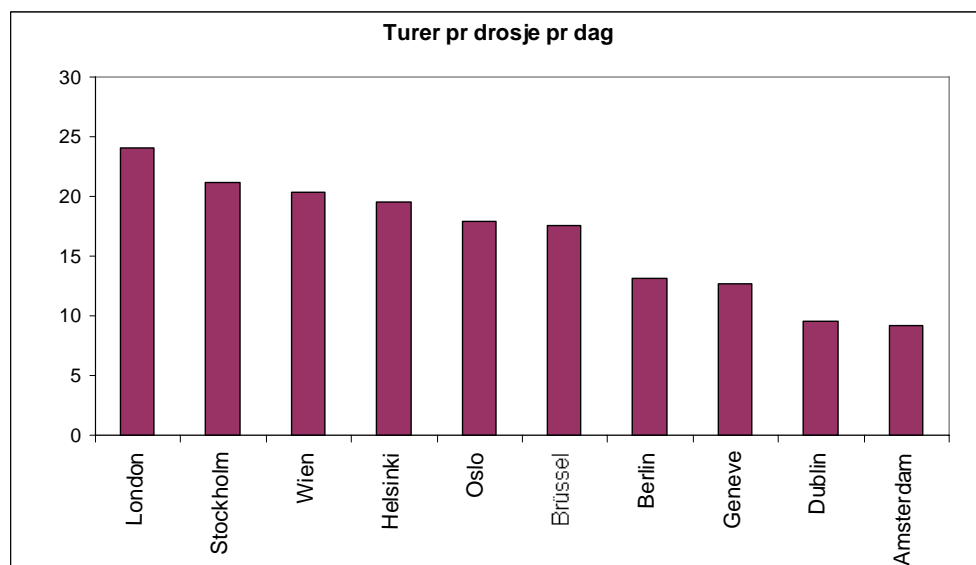
Figur 2.1: Antall drosjer pr. 1000 innbyggere

Berthelsen (2002) sammenlignet den norske drosjedekningen med den svenske og viste at tilbudet målt i antall drosjer er godt også for distriktene. Tar vi med i betraktningen at Sverige er mer sentralisert en Norge, understreker dette at

drosjetilbudet utover i landet er svært godt sammenliknet med tilsvarende områder i andre land.

Antall drosjer er imidlertid bare én komponent av drosjetilbudet. Like sentralt er utnyttelsesgraden av drosjene. Utnyttelsesgraden bestemmes både av hvor stor del av tiden drosjene er i trafikk og hvor raskt de skaffer seg nye turer.

Sammenligninger med andre land viser at utnyttelsen av drosjene er god i Oslo. Figur 2.2 illustrerer hvor mange turer hver drosje har i løpet av et døgn i en del europeiske storbyer.



TØI rapport 646/2003

Figur 2.2: Antall turer pr. drosje pr. dag

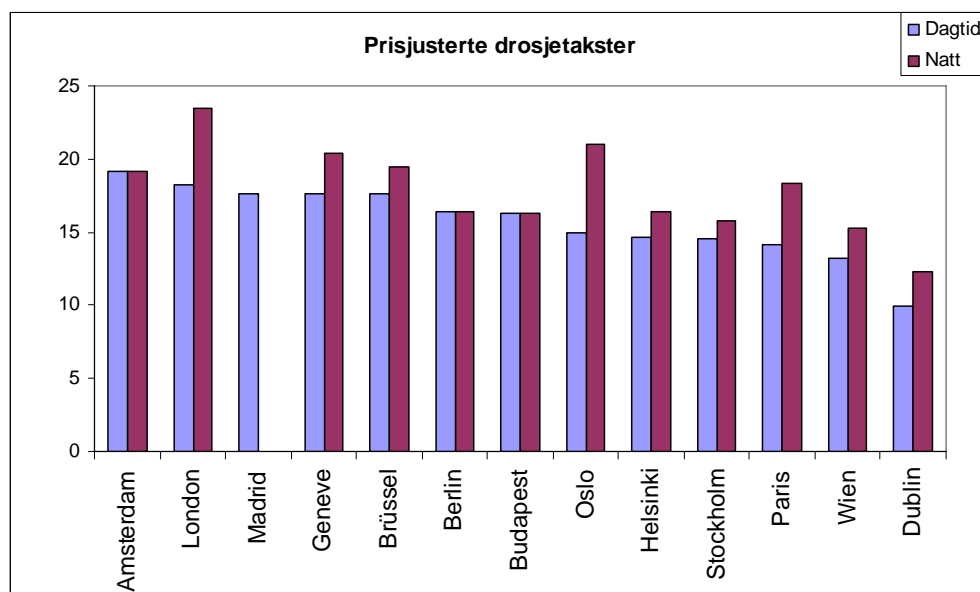
Både i Geneve, Dublin og i Amsterdam er adgangsbegrensingen fjernet. I tillegg er det svært lave krav for å bli drosjeeier. Dette har ført til at en sjåfør enkelt kan bli eier og dermed bestemme sin egen hverdag. Et resultat er at det ofte ikke ansettes sjåførere, men at drosjen er i drift så lenge eieren selv ønsker å kjøre. Det lave antallet turer i disse byene skyldes derfor at drosjene ofte benyttes kun på ett skift.

En av grunnene til den høye utnyttelsesgraden av drosjene i Oslo er de effektive flåtestyringssystemene som er utviklet og anskaffet. På dette området ligger Norge i fremste rekke. Slike systemer bidrar til at drosjene raskere og mer effektivt kan betjene kundene. Det er derfor ikke slik at det kun er antall drosjer som spiller en rolle. Minst like viktig er det å få en effektiv drosjedrift når det gjelder å betjene kundene. En mer effektiv drosjenæring kan betjene flere kunder med færre biler.

## 2.2 Drosjetakstene i Norge er ikke spesielt høye

Sammenliknet med andre land har ikke Norge noe spesielt høyt prisnivå på drosjeturer når inntektsnivået tas i betraktning. Figur 2.3 viser takstnivået for en

del europeiske byer.<sup>1</sup> Takstene er justert for det gjennomsnittlige prisnivået i EU (EU15). Av disse byene er det bare i Oslo og Stockholm at prisene er avregulert. I alle de andre byene er takstene regulert.



TØI rapport 646/2003

Figur 2.3: Prisjusterte drosjetakster(kroner for en sammenlignbar tur)

Drosjetakstene i en del større norske byområder ble avregulert i 2000. Generelt sett økte drosjetakstene etter avreguleringen. Konkurransetilsynet (2001) mente imidlertid at opphevingen av prisreguleringen ikke hadde gitt større prisutslag enn man kunne forvente. Den skyldtes i hovedsak et etterslep i kostnadsdekningen på grunn av tidligere stram regulering.

Figur 2.3 viser også at drosjetakstene i Oslo er godt differensiert mellom dag og natt sammenlignet med en del andre land. Dette er et resultat av avreguleringen og kan ha gitt bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel, slik Konkurransetilsynet (2001) påpeker. Den økte differensieringen ble også funnet i de andre byområdene.

Noen samfunnsøkonomisk betraktning rundt prisnivået er imidlertid ikke blitt gjennomført. Prisfastsettelsen har i hovedsak vært en administrativ prosess, hvor utelukkende økning i kostnader ved drosjedriften er blitt vurdert. Denne prosessen har dermed fulgt den som i stor grad har vært benyttet for tilskudd til kollektivtransport.

I den senere tid er kollektivtransporten imidlertid også blitt opptatt av å fastsette takster som gir samfunnet et best mulig tilbud. Denne fremgangsmåten kunne med fordel også ha blitt benyttet for drosjetakstene.

<sup>1</sup> Takstene er regnet ut for en 15-minutters tur over en strekning på 10 kilometer i sentrum av byen. Det er videre forutsatt en passasjer, ingen ekstrakostnader for bagasje.

## 2.3 Mange kokker – mye søl?

Et særtrekk ved reguleringen av den norske drosjenæringen er det fragmenterte ansvaret. Fylkeskommunen håndhever selve løyveordningen gjennom fastsetting av antall løyver, løyvevilkår, løyveområde med mer. Konkurransetilsynet fastsetter maksimaltakster, med unntak av i enkelte større byområder og for offentlige kjøp fra næringen på kontrakt. Politiet utsteder kjøreseddelen og kan inndra denne. I tillegg har Samferdselsdepartementet en overordnet rolle når det gjelder reguleringen av næringen, med unntak av prisreguleringen.

Det er dermed svært mange aktører som er med på å fastsette rammevilkårene for drosjenæringen. Denne mengden med ulike aktører kan skape problem for en effektiv regulering av drosjenæringen. Dette gjelder særlig for prisreguleringen og kvantumsreguleringen, som ligger hos forskjellige aktører. Dette kan forhindre at disse to punktene blir vurdert sammen, noe som er helt sentralt for et effektivt marked.

Et eksempel på den uheldige virkningen av det fragmenterte ansvaret har kommet til uttrykk gjennom den norske liberaliseringen av drosjenæringen. Denne har startet med avregulering av prisene. Dette skiller seg fra de fleste andre byer og land vi har undersøkt, hvor prisreguleringen er beholdt selv om kvantum er avregulert. I alle områder er også priser og kvantum blitt sett i sammenheng.

Nederland deregulerte drosjenæringen gradvis fra 1.1.2000. Her ble adgangsreguleringen opphevet først. Deretter ble maksimalpriser innført. Dereguleringen ga imidlertid så stort press på takstene at myndighetene inntil videre har videreført maksimaltakstene.

En helhetlig vurdering av næringen er også viktig for å sikre de viktige samfunnsoppgavene næringen har. Med de nye kvalifikasjonskrav som følger av den nye yrkestransportloven, vil dette bli noe bedre, men det er fremdeles for mange aktører som fastsetter rammevilkårene for næringen.

## 2.4 Høyt teknologisk nivå

Det teknologiske nivået i den norske drosjenæringen blir stadig trukket frem som et eksempel til etterfølgelse. Dette har resultert i en svært effektiv utnytting av drosjene og til en viss grad eksport av teknologi. Norske drosjesentraler har også relativt sett mindre bemanning ut fra antall turer som formidles sammenlignet med sentraler i andre europeiske land. I mange land foregår formidlingen i stor grad gjennom manuelle sentralbord. Gode system reduserer behovet for bemanning på sentralene og kundenes ventetid.

En av grunnene til denne utviklingen kan være kravet til sentraltilknytting, størrelsen på sentralene og organiseringen som samvirkeforetak. I tillegg kan det høye kostnadsnivået i Norge bidra til at avkastningen av automatiserte systemer er stort.

Den fragmenterte organiseringen av næringen gjør at disse momentene ikke blir vurdert tilstrekkelig av de ulike myndighetsaktørene. Konkurransetilsynet er primært interessert i at priskonkurransen skal fungere, mens det viktige for fylkeskommunene er tilbudet av drosjer og kvaliteten på dem.

## 2.5 Få sentraler og store forskjeller i størrelsen

Det er generelt svært få drosjesentraler i norske byer. Dette henger sammen med en tankegang om sentralen som ”infrastrukturen” i systemet man bygget den gamle reguleringen rundt. Kravet om sentraltilknytting som ligger i løyvet, henger også sammen med denne tankegang.

Nye sentraler vil kunne etableres ved utskilling fra etablert sentral eller ved at nye aktører etablerer seg i markedet. Det siste betinger at det blir utstedt flere løyver. Dette begrenser i stor grad størrelsen på nye sentraler. Resultatet vil bli store forskjeller på størrelsen.

Foruten de begrensninger som ligger i selve reguleringen, finnes det flere tradisjonelle etableringshindre for nye aktører. Markedsinnsikt er en vesentlig faktor. En annen er teknologikompetansen og stordriftsfordelene som er knyttet til denne.

Med de stordriftsfordelene som ligger i sentralen vil de nye sentralene i all hovedsak bare tjene på å få nye løyver. De eksisterende løyvehaverne vil imidlertid tape på dette. Resultatet er et press fra de nye sentralene for en økning i antall løyver uten at de har noen vesentlige kostnader knyttet til en slik økning.

Det har også nedfelt seg en form for rangering av drosjeselskapene blant aktørene i næringen. Dette kommer best til uttrykk gjennom forskjellen i ventetid mellom de ulike sentralene for å få et nytt løyve. Dersom sjåførene vurderte alle selskapene tilnærmet like attraktive, burde forskjellene i ventetiden vært mindre. Dette skaper problem i sentralenes konkurranse om løyvehaverne.

## 2.6 Spesialtilpassede maxitaxier viktige for bevegelseshemmede

Som eneste land av de vi har sett nærmere på, tillater norske myndigheter drosjer med mer enn 9 seter. Slike maxitaxier utgjør et viktig tilbud for funksjonshemmede gjennom det offentliges kjøp av spesialtransporter. Disse drosjene er imidlertid dyrere i både drift og investering enn ordinære drosjer. I praksis innebærer løyveordningen at disse blir subsidiert gjennom en monopolkompensasjon. En fjerning av løyvebegrensingen vil kunne presse disse ut av markedet eller øke det offentliges kostnader til slike transport. Maxitaxiene spiller en særlig stor rolle i distriktene.

## 2.7 Dekningsplikt og kryssubsidiering

Det er alminnelig oppfatning at den beskyttelse som ligger i behovsprøvingen hjemler et vilkår ved de tildelte løyver om plikt til å bidra til drosjedekning i løyveområdet. I hele landet innebærer dekningsplikten et 24-timers tilbud på drosjetjenester. Uten behovsprøvingen ville dette ikke vært mulig.

I forbindelse med priskonkurranse er tankegangen at prisene på ubekvemme tidspunkter vil bli så stor at det også vil eksistere et tilbud til disse tidene dersom betalingsvilligheten er stor nok. Det er imidlertid slik at antall turer til disse tidene i enkelte områder er så få at det uansett ikke vil bli gitt noe tilbud. Dette kan ha en



del uheldige sosiale virkninger. Spørsmålet er da om det samfunnsøkonomisk er bedre med en sosial kryssubsidiering over døgnnet enn alternativet uten tilbud på natten. Det må i den betraktning også tas hensyn til mangelen på kollektive alternativer på slike steder.

## **2.8 Sentralenes mangel på sanksjonsmulighet**

Det som blir slått størst opp i media, er tilfellene hvor sjåfører forgriper seg på kunder. Disse problemene har resultert i krav om opprydding innen næringen. Slik vi ser det, har imidlertid ikke næringen de virkemidlene som skal til for å gjøre denne oppryddingen.

Et av de store problemene i den norske drosjenæringen i dag er sentralenes mangel på sanksjonsmuligheter overfor løyvehaverne. I markedet er det drosjeeierne og deres ansatte sjåfører som profilerer sentralen og kollegaene utad. I en konkurransesituasjonen er alle aktørene avhengig av en enhetlig profilering og at enkeltutøvere ikke skal kunne bygge ned denne. Ett "råttent egg" kan gi et negativt inntrykk av hele sentralen. Den enkelte sjåfør har derfor ikke ansvar bare for sitt eget, men hele næringens rykte.

I dag er mangelen på sanksjonsmuligheter et stort problem. En sentral kan ikke frata en løyvehaver muligheten til å utøve sitt yrke under sentralens "flagg". Sentralen kan la være å gi løyvehaveren nye turer, men det trenger ikke nødvendigvis å være et problem. De eneste som kan inndra løyvet, er løyvemyndigheten. Dette fratrar sentralene muligheten til å utøve sanksjoner mot de sjåførene som påfører andre sjåfører skade gjennom sin oppførsel.

## **2.9 Lav status og dårlig rekruttering til sjåføryrket**

Drosjenæringen har store problemer med rekrutteringen. Dette medfører at mange løyver ikke blir godt nok utnyttet. En utvidelse i antall løyver uten en økning i rekrutteringen til sjåføryrket, vil ikke medføre økt tilbud. Det vil imidlertid resultere i flere drosjeeiere og dermed flere drosjer. Uten flere sjåfører vil dette gi en dårligere utnyttelse av drosjene og lenger arbeidstid på eierne.

Dårlige utnyttelse av drosjene er lite samfunnsøkonomisk. Lang arbeidstid gir dårligere arbeidsvilkår og forsterker den dårlige rekrutteringen. Det har også mye å si for sikkerheten. Et annet problem som forsterker dette, er den skjeve rekrutteringen til yrket. Den lave statusen til yrket er også med på å redusere omdømmet til hele næringen.

Vi mener derfor der blir feil å ta tak i løyveordningen før problemstillingene rundt rekrutteringen til yrket er vurdert.

## 3 Hvorfor er enkelte markeder regulert?

I dette kapittelet vil vi diskutere en del generelle grunner for regulering og deregulering. Oppmerksomheten vil imidlertid være rettet mot momenter som er viktige for drosjenæringen. Gjennomgangen baserer seg i all hovedsak på en litteraturstudie av regulering av drosjenæringen.

Vi starter med noen generelle betraktninger rundt samfunnsøkonomien i drosjemarked i pkt. 3.1. Som en naturlig forlengelse av dette kommer vi i pkt. 3.2 inn på uforutsette virkninger (eksternaliteter). I pkt. 3.3 gjør vi noen velferdsteoretiske betraktninger rundt markedet. Vi avslutter med å diskutere ulike grunner for å endre en eksisterende reguleringsform i pkt. 3.4.

Økonomisk teori skisserer i hovedsak to grunner for offentlige inngrep i et marked. For det første kan regulering være nødvendig for å sikre at et marked fungerer på en effektiv måte. For det andre kan regulering være nødvendig siden aktørene i et marked selv ikke tar hensyn til velferd og fordeling.

Argumentene for deregulering fokuserer på de samme momentene, men kommer til motsatte konklusjoner. Deres hovedargument er at skadene ved regulering er større enn gevinstene som oppnås. Videre argumenteres det ofte med at velferd og omfordeling ivaretas bedre med andre virkemidler. Myndighetene kan for eksempel kjøpe tjenester direkte fremfor å drive kryssubsidiering gjennom regulering.

Dempsey (2001) peker ut fem hovedgrunner for å regulere drosjenæringen. Disse er:

- Mangelen på konkurranse i markedet
- Manglende informasjon om alternativer (imperfekt informasjon) og transaksjonskostnader
- Uforutsette virkninger (eksternaliteter)
- Mangel på "fornuftige" økonomiske betingelser
- Kryssubsidiering og "fløteskumming"

De fire første grunnene henger sammen med det vi i ofte benevner som markeds-  
svikt. Det siste punktet relaterer seg til inntektsfordelingen.

Disse punktene danner bakgrunnen for de målene som myndighetene vanligvis ønsker å oppnå gjennom regulering av drosjenæringen. Trudel (1995) oppgir de seks vanligste målene med regulering til å være:

**Sikkerhet.** Dette er i hovedsak relatert til uheldige virkninger av konkurranse. Uten kvalitetsreguleringer i næringen kan en skadelig konkurranse oppstå. Den skadelige konkurransen innebærer at sikkerhet og kvalitet blir redusert for å tjene penger. Reguleringer kan i så fall være nødvendig av hensyn til sikkerhet.

- **Beskytte konsumentene.** Dette er som oftest relatert til reguleringer av takster. Tanken bak er å hindre at en av partene utnytter en annen basert på mangelfull eller asymmetrisk informasjon. Et typisk eksempel er knyttet til ventetid. Når en person ønsker å praeie en drosje, vet han som oftest ikke når den neste drosjen vil komme. Dette kan drosjen utnytte ved å ta en høyere pris enn den ellers ville gjort.
- **Tilgjengelighet.** Etterspørselen etter drosjer vil variere både i tid og mellom ulike geografiske områder. Dersom markedet ikke blir regulert, kan dette føre til at tilbudet blir for lavt i enkelte områder og til enkelte tider ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.
- **Kvalitet.** Kvalitet er ikke bare et problem relatert til trygghet. Erfaringer med dårlig kvalitet kan føre til at kundene velger andre transportmåter senere. Dette vil virke negativt inn på hele næringen. Dårlig kvalitet kan også ha uheldige virkninger for andre næringer. En målsetting med offentlige reguleringer vil derfor være å sikre kvaliteten på drosjenæringen.
- **Sikre et rimelig inntektsnivå.** Det er ikke noe mål i seg selv å sikre at næringen har et rimelig inntektsnivå. Ifølge Trudel kan imidlertid dette være et virkemiddel til å sikre andre målsettinger slik som tilgjengelighet og kvalitet.
- **Redusert trafikk og forurensning.** Dersom utnyttelsen av drosjene er lav, kan det skape unødig store trafikale problemer. I tillegg vil det kunne skape unødig forurensning. Det kan derfor være nødvendig med reguleringer for å sikre en fornuftig utnyttelse av drosjene.

I den videre litteraturstudien vil vi utdype en del av disse momentene.

### 3.1 Samfunnsøkonomi i drosjemarkedet

En samfunnsøkonomisk tilnærming til et marked krever at alle kostnader og gevinster samfunnet påføres blir vurdert. Den optimale tilpassingen i markedet finner vi når det ikke er mulig å omfordele ressursene slik at samfunnsnyttene kan økes.

I drosjemarkedet innebærer dette at produksjonskostnadene blir tatt med, at forbrukernes nytte og kostnader blir vurdert, samt at eventuelle eksterne kostnader også er med i betraktningen.

Det er lite poeng i å diskutere regulering eller deregulering uten at utgangspunktet er et samfunnsøkonomisk optimalt drosjemarked, og hvordan dette ser ut med hensyn til tilbud, kvalitet, takster, utnyttelsen av drosjene og organiseringen.

Når forbrukerne vurderer sin nytte av drosjetilbudet, er det mer enn pris og tilgang som spiller inn. I det følgende har vi oppsummert noen av de viktigste momentene:

- Forventet ventetid og anstrengelser for å få en drosje

- Usikkerheten rundt ventetid og anstrengelser
- Drosjens rutevalg
- Sjåførens oppførsel og pålitelighet
- Drosjens kvalitet og komfort
- Tilgjengeligheten på drosjer
- Drosjetakstene

Alle disse faktorene spiller inn når drosjemarkedet skal vurderes ut fra samfunnsøkonomi. Også produksjonskostnadene blir påvirket av kundenes preferanser rundt dette. Det vil derfor være en avveining mellom produksjonskostnader og brukernes preferanser.

Grunnleggende økonomisk teori sier at under visse betingelser vil et fritt fungerende marked gi et samfunnsøkonomisk optimalt resultat. Dette krever imidlertid at ingen aktør, verken konsument eller produsent, er i stand til å påvirke prisene selv. Med andre ord, prisene blir fastsatt av markedet. Videre forutsetter denne teorien at det er mange tilbydere som kundene fritt kan velge mellom. Produktene må i tillegg være like slik at det ikke er annet en prisen som spiller inn. Til slutt må alle aktørene ha lik tilgang på all relevant informasjon. Disse forutsetningene vil aldri være oppfylt i virkelige markeder.

Dersom et uregulert marked ikke oppfyller disse forutsetningene, har vi det som vanligvis blir benevnt som markedssvikt. Markedssvikt kan gi grunnlag for regulering dersom dette gir et mer samfunnsøkonomisk resultat enn det et fritt marked ville gitt.

Under vil vi trekke frem noen av de viktigste årsakene til markedssvikt i drosjenæringen.

### 3.1.1 Køordninger på holdeplassene

Køer på holdeplassene kan ta to former. Den ene gjelder kunder som står og venter på at en drosje skal komme. Den andre gjelder drosjer som venter på å få en kunde.

Etterspørselen etter drosje varierer mye over døgnet. Det vil derfor være svært store kostnader knyttet til et system hvor det alltid er en drosje ledig. I økonomiske termer vil dette si at marginalkostnadene vil være svært store til enkelte tider. Det kan derfor være fornuftig med køer av kunder til enkelte tider for å få opp den gjennomsnittlige utnyttelsen av drosjene.

Problemet med formelle eller uformelle regler for køordning på holdeplasser har bred aksept som et av hovedproblemene for konkurransen på holdeplasser. Med slike ordninger kan ikke kundene fritt velge drosje, den første i køen skal få den første turen. Slike regler kan være både formelle gjennom lovgiving, uformelle gjennom tradisjoner og vaner eller nødvendige ut fra trafikale problemer knyttet til utformingen av holdeplassene.

I litteraturen rundt regulering av drosjenæringen har denne problematikken fått bred dekning. Flere metoder for å omgå problemet har vært skissert. Frankena og Pautler (1984) foreslår at holdeplassene omformes slik at det blir mulig å velge en drosje som står langt bak i køen. Ofte er dette fysisk umulig. Deres forslag til løsning var spesielt relatert til problemene ved flyplasser hvor mange av kundene har liten eller ingen informasjon som de kan basere et drosjevalg på.

Patton (1996) foreslo også at holdeplassene burde omformes. Han skisserer en løsning med flere køer slik at de ulike selskapene enklere skulle kunne velges. Dersom dette ikke var mulig mente han at maksimaltakster burde innføres. Begrunnelsen var å hindre at selskapene utnyttet den mangelfulle konkurransen.

Denne køproblematikken er imidlertid unik for markedet knyttet til holdeplassene. Hvor stort det faktiske problemet dermed er, avhenger av hvor stor andel av markedet som drosjeturene fra holdeplassene utgjør.

### **3.1.2 Drosjemarkedets ”flytende” karakter**

En av de største forskjellene mellom drosjemarkedet og andre markeder er at selgeren ikke holder til på en fast plass. Dette skaper en del problemer med tanke på å vurdere pris og kvalitet. I motsetning til eksempelvis restauranter, kan ikke kundene like enkelt vurdere de ulike tilbyderne. Dersom du forlater en drosje for å vurdere prisen på alternativene, er det lite sannsynlig at du finner igjen den samme drosjen som du først vurderte. Disse problemene har av flere blitt vurdert som kritiske i forhold til en effektiv priskonkurranse.<sup>2</sup>

Problemstillingen er i hovedsak knyttet til holdeplasser og praiing av drosjer i gaten. Dette tilsier at en eller annen form for beskyttelse av konsumentene kan være nødvendig for å hindre at de blir utnyttet i disse markedene.

### **3.1.3 Problemer med å sammenligne produktene**

Når produktene og tjenestene som omsettes i et marked ikke er perfekte substitutter, kan det også oppstå problemer i forhold til en effektiv konkurranse. Perfekte substitutter er goder eller tjenester som kjøperne vurderer som like tilfredstillende.

Problemene henger sammen med at det kommer en annen faktor enn prisen inn i vurderingen av godet. I drosjemarkedet er kvaliteten et godt eksempel på en slik dimensjon. Kvalitetsbegrepet er i tillegg bredt og rommer enda flere dimensjoner.

Med flere dimensjoner øker informasjonsproblemene. Kundene må i tillegg til pris også gjøre seg opp en vurdering av kvaliteten. Når det gjelder tilgangen på slik informasjon, vil den være svært forskjellig mellom de ulike markedssegmentene. For bestillingsmarkedet vil det være mulig å innhente informasjon. I tillegg vil erfaring kunne tilsi at valg blir enklere der kunden selv velger. I spotmarkedene vil dette imidlertid ha en del uheldige virkninger, siden det kan være stor usikkerhet rundt når den neste drosjen kommer og hvilken kvalitet den har.

---

<sup>2</sup> Shreiber (1975) og Dempsey (2001) har grundige drøftinger av dette.

Det er imidlertid ikke slik at informasjon i seg selv gir et velfungerende marked. Ofte vil en se at selskaper driver merkevarebygging gjennom informasjon. De understreker sitt eget produkts kvalitet gjennom informasjon. Dette blir ofte gjort for å skape en kunstig stor forskjell mellom produktene og på den måten gjøre det mulig å sette prisen så høy at et større overskudd kan oppnås. Problemet er ikke knyttet til informasjon i seg selv, men mangelen på objektiv informasjon.

### 3.1.4 Adgangshinder

Adgangshindringer er et typisk opphav til markedssvikt. Slike hinder kan være et resultat av forhold ved næringen selv, av bevisste handlinger fra de eksisterende aktørene i markedet eller knyttet til mer eller mindre bevisste handlinger fra myndighetenes side. Resultatet er mangelfull konkurranse. I sin ytterste form kan adgangshindringer føre til monopoldannelse. Adgangshindringene gjør det mulig for de etablerte å ta en pris som er høyere en marginalkostnadene.<sup>3</sup> Adgangshindringer kan imidlertid også være en måte å unngå destruktiv konkurranse på.<sup>4</sup>

Det eksisterer adgangshindringer i alle markeder i større eller mindre grad. Reguleringer av drosjenæringen er ofte blitt forkastet gjennom sammenligninger med andre markeder slik som restauranter. Det er imidlertid betydelige etableringshindringer også i et "uregulert" marked slik som restaurantnæringen. Både kunnskap, kapital og vandel er påkrevd. Disse hindringene sikrer et minimumsnivå av kunnskap for å starte opp.

Et av problemene i drosjenæringen er de lave etableringshindringene som vil eksisterer i et uregulert marked. Det er i så måte bare å ta en titt på piratdrosjene. Uten noen form for etableringshindringer vil "alle" med førerkort kunne begynne å kjøre drosje. Når sammenligninger mellom ulike "deregulerte" markeder blir gjort, er det viktig at de faktiske adgangshindringene blir vurdert fremfor de "teoretiske".

### 3.1.5 Stordriftsfordeler

I en del markeder eksisterer det stordriftsfordeler. Dette innebærer at produksjonen er mer lønnsom dersom den skjer i få og store enheter fremfor i små og mange. Dette vil virke inn på mangfoldet av bedrifter i en næring. I sin ytterste form innebærer stordriftsfordelene et naturlig monopol.

Drosjenæringen er av mange blitt fremhevet som et marked hvor det er svært mange tilbydere. Det er imidlertid forskjellige drosjemarkeder. Blant drosjesentralene er det helt klart stordriftsfordeler. Dette henger sammen med store investeringskostnader og få kostnader ved å tilknytte seg en ny bil. Teal og Berglund (1987) har fremhevet stordriftsfordelene i drosjenæringen som et problem for en fri konkurranse.

---

<sup>3</sup> Marginalkostnadene er den ekstra kostnadene som blir påført produsenten av en ny kunde.

<sup>4</sup> Den destruktive konkurransen kommer som en følge av at selskapene bare kan overleve dersom kostnadene kuttes og kundene ikke kan sammenligne kvalitet. Kvalitet koster som regel noe samtidig som kundene verdsetter dette. Dersom kundene ikke kan velge ut fra kvalitet, vil selskapene redusere denne slik at vi får en lavere kvalitet jevnt over enn det som er ønskelig.

Denne problemstillingen er svært relevant for norske forhold. I dag er det få sentraler i hvert løyvedistrikt. Dette er i stor grad historisk betinget. Likevel ser vi at de nyetablerte sentralene, som er relativt små, ønsker flere løyver tilknyttet sentralen. Sentralene har små kostnader knyttet til nye drosjer, samtidig som de får flere å dele investeringskostnadene mellom.

Dersom myndighetene angriper dette ved å redusere størrelsen på de ”gamle” sentralene, for å styrke de mindre. Vil de ”gamle” protestere fordi deres investeringer allerede forutsetter at flere kan dele på kostnadene. Reduksjon i størrelsen vil dermed øke kostnadene for drosjer tilknyttet disse sentralene.

Resultatet av stordriftsfordelene er at vi får en tendens i retning av få og store sentraler. I bestillingsmarkedet kan prisbevisste kunder velge den sentralen de selv ønsker. Det er likevel et spørsmål om de få sentralene vi har, skaper nok konkurranse eller om det blir mulig å ta ut en grad av monopolprofitt.

Frankena og Pautler (1984) her undersøkt stordriftsfordeler i spotmarkedet for drosjer. Deres konklusjon er at det ikke eksisterer slike problem der. Hver eneste drosje vil i teorien konkurrere mot hverandre i større eller mindre grad. Mer utfyllende drøftinger av stordriftsfordeler innenfor drosjenæringen finnes i Dempsey (2001) og IPRT (1999).

### **3.1.6 Manglende informasjon om alternativer eller ulik informasjon om produktet**

Manglende informasjon om alternativer eller ulik informasjon om produktet er to hovedgrunner til markedssvikt. Dersom selger og kjøper har *ulik informasjon* om produktet blir ofte betegnelsen asymmetrisk informasjon benyttet. Når kunden ikke har like god informasjon om alternative tjenester benyttes ofte begrepet imperfekt informasjon.

Pris er en av de sentrale faktorene for et velfungerende marked. Dersom prisene ikke avdekkes i tilstrekkelig grad, vil det være vanskelig å få til en god konkurranse selv om tjenestene ellers er relativt like. I slike tilfeller kan selgeren utnytte situasjonen og ta en høyere pris enn det som ellers ville vært markedsprisen.

I drosjemarkedet er dette en viktig problemstilling. De færreste som setter seg inn i en drosje vet hva de skal betale ved reises slutt. Takststrukturen for drosjene er komplisert og vanskelig å sammenligne. I tillegg vil den samme turen koste forskjellig fra gang til gang på grunn av ulik hastighet eller trafikale problem. Problemene med prisinformasjon er mindre for turer gjennom bestillingssentraler. Her er mulighetene for å få faste priser større. I tillegg kan det være bedre muligheter til å sammenligne takststruktur.

Kvaliteten på tjenestene er vanskelig å avdekke for kundene. Deres informasjon vil i stor grad være basert på erfaring og rykte. I bestillingsmarkedet er dette spesielt viktig. Dersom konkurransen ikke fungerer tilstrekkelig, kan mangel på informasjon om kvaliteten føre til tjenester av dårlig kvalitet. I drosjenæringen kan dette mellom annet gjelde sjåfører som ikke kan vegen, drosjeeiere uten tilstrekkelig kunnskap om lover og regler og drosjer med mangelfull sikkerhet.

Dersom kvaliteten ikke blir avdekket, vil prisen være det som i hovedsak blir gjenstand for konkurranse. Dette kan føre til at tjenester av god kvalitet ikke blir

tilbudt, selv om kundene ville vært villige til å betale for det. I stedet kan det oppstå tjenester som limousiner eller liknende som i tilstrekkelig grad skiller seg fra andre.

## 3.2 Problemer knyttet til uforutsette virkninger

Det vil ofte være uforutsette virkninger av en aktivitet. Slike virkninger innebærer at det en aktør gjør påvirker en annen aktør. Problemet oppstår imidlertid fordi den som er skyld i problemet ikke har noen grunn til å ta den uforutsette virkningen i betraktning. I økonomiske termer blir dette ofte omtalt som eksternaliteter. Slike uforutsette virkninger kan være av både positiv og negativ art.

De uforutsette virkningene innebærer at fordelingen av godene og ressursene kan bedres dersom den som er opphav for virkningen, tar den uforutsette virkningen med i vurderingen av sin handling. I det etterfølgende vil vi gå igjennom noen slike uforutsette virkninger som kan oppstå i drosjemarkedet.

### 3.2.1 Trafikkork og forurensning

Noen av de mest diskuterte problemene ved uforutsette virkninger er knyttet til forurensning og trafikkork. Shreiber (1975) bruker dette som en begrunnelse for å regulere antallet drosjer. Frankena og Pautler (1984) forkaster dette gjennom å argumentere med at det er lite poeng i å regulere en næring for å løse disse problemene uten å regulere andre.

### 3.2.2 Annet

Drosjer kan også påføre andre næringer problemer. Dette gjelder spesielt i forhold til forretningsreisende og turister. Disse problemstillingene er diskutert av både Dempsey (2001) og Trudel (1995).

Turistene gjør seg opp en vurdering av hele oppholdet, inkludert erfaringene med drosjene. Vanskelig tilgjengelighet, dårlig kvalitet eller høye priser vil være med å bestemme erfaringene ved oppholdet og valget av neste reisemål.

Forretningsreisende er generelt svært kvalitetsbevisste. Byer med dårlig kvalitet på drosjene samt et lavt tilbud, kan bli mindre populære mål for møter og konferanser.

## 3.3 Velferdsproblemer

Et av problemene ved teorien om fri konkurranse er at den ikke løser noen velferdsproblemer eller sikrer en "rettferdig" fordeling av ressursene. Teorien sikrer en effektiv ressursutnytting innenfor den eksisterende fordelingen av ressursene i samfunnet.

For drosjenæringen har det blitt fremhevet flere grunner for offentlige inngrep som kan sikre en bedre ressursfordeling. De viktigste er:



- Trygghet og sikkerhet. Konkurransen i seg selv gir ikke sikkerhet for verken sjåfør eller passasjer. Det kan derfor være grunner til å fastsette krav til sikkerhetsutstyr (for både sjåfør og passasjer), kunnskap, førstehjelp med mer.
- Sikre et tilbud til alle. Konkurransen vil ikke sikre tjenester i områder hvor etterspørselen er svært lav. For å sikre et tilbud til alle kan en viss grad av krysssubsidiering være fornuftig. Alternativet vil være at myndighetene betaler de ekstra kostnadene som et slikt tilbud vil koste. I Norge har denne problemstillingen ligget bak behovsprøvingen av løyvene og kjøreplikten.

For en nærmere diskusjon av disse grunnene vil vi vise til Trudel (1995), Toner (1997), Frankena og Pautler (1984) og Dempsey (2001).

For drosjenæringen er også tilgangen for funksjonshemmede og eldre viktig. Det vil være velferdsmessige grunner for å sikre disse et minimumstilbud. Dette kan enten gjøres gjennom regulering som sikrer en krysssubsidiering i deres favør eller gjennom direkte subsidier. De økonomiske aspektene ved drosjetilgjengelighet er grundig diskutert i en felles rapport fra ECMT og IRU (IRU 2001).<sup>5</sup>

### 3.4 Grunner til å endre en eksisterende reguleringsform.

Det er kostnader involvert i endringer av et eksisterende regime. Derfor bør ikke bare en optimal regulering vurderes, men også den eksisterende. Beesley (1973) tok dette opp i sin tidlige diskusjon av reguleringer innen drosjenæringen. Han konkluderte med at “regulation should be judged by the predicted economic effects of changing it.”

En stor del av dagens utredninger rundt drosjenæringen er utelukkende opptatt av å sikre en effektiv konkurranse. Kostnadene ved endringer i reguleringsformen for både kundene og næringen blir ofte utelatt.

Det grunnleggende spørsmålet ved regulering av drosjenæringen bør være *hvorfor*. Ifølge Trudel er det to måter å svare på dette. Disse følger to ulike skoleretninger for synet på offentlige inngrep: En skoleretning er den som argumenterer mot offentlige inngrep av prinsipiell art. Den andre skolen ser på markedsintervensjon som en av myndighetenes kjerneoppgaver ved markedssvikt.

Dersom som kan trekkes ut fra litteraturen rundt regulering og deregulering av drosjenæringen, er at reguleringer bare bør skje ved markedssvikt eller ut fra velferdsgrunner. Dempsey (2001) mener likevel at synet på regulering eller deregulering i stor utstrekning er preget av en sort-hvit tankegang. Dette mener han har resultert i en debatt som er mer ideologisk og fastspikret enn basert på faktiske vurderinger.

---

<sup>5</sup> ECMT – European Conference of Ministers of Transport, IRU – International Road Transport Union.

## 4 Regulering eller ikke av drosjenæringen?

I dette kapittelet ser vi på den delen av litteraturen som tar for seg drosjenæringen. Hele kapittelet får et kronologisk forløp og følger utviklingen i litteraturen om drosjenæringen. I pkt. 4.1 tar vi for oss den tidlige diskusjonen av regulering av drosjenæringen. Denne så i hovedsak på teoretiske tilnærminger. I praksis dannet det seg to ”skoler”. Diskusjonen var forløperen til den store dereguleringsbølgen som fant sted i USA på 1980-tallet. Drosjenæringen ble revet med av denne bølgen. I pkt. 4.2 ser vi kort på dette.

Dereguleringen i USA viste seg å gi en del uheldige virkninger for drosjenæringen. Svært mange byer gjeninnførte reguleringer av næringen. I pkt. 4.3 tar vi for oss dette stemningsskiftet og de erfaringene som kom ut av dereguleringsbølgen.

I pkt. 4.4 vil vi kort se på noe andre temaer som har opptatt forskningen rundt drosjenæringen.

### 4.1 Den tidlige diskusjonen – argument for og mot regulering

Ifølge Dempsey (2001) har markedsliberalismen drevet frem mye av det teoretiske grunnlaget for dereguleringen i transportsektoren. Denne teorien insisterer på at myndighetene gjennom reguleringer i hovedsak forstyrrer markedet og dermed hindrer produktivitet, effektivitet og lavere priser.

Orr (1969) startet det som kan kalles den teoretiske diskusjonen av reguleringer i drosjeindustrien ved å stille spørsmål ved hvorfor drosjesjåførene i New York var mot en økning i antall løyver.

I Douglas (1972), ble pris og kvalitetsnivå i spotmarkedet for drosjer diskutert. Han argumenterte med at hovedproblemet i markedet var at kundene ikke var i stand til effektivt å vise sin betalingsvillighet for redusert ventetid og økt kvalitet. Årsaken til dette mente han kunne finnes i spotmarkedets urbane driftsområde og usikkerheten rundt ventetid og kvalitet på neste drosje. Resultatet, slik han så det, var at prisnivået som et fritt marked ville generere, ble ineffektivt. Han mente det i dette markedet ville ligge et naturlig press oppover på prisene til et bestemt nivå<sup>6</sup>. Problemet var mangel på et nedadgående press på prisene. Økonomisk teori

---

<sup>6</sup> Argumenter går som følger: En enkelt sjåfør kan øke prisen og på den måten tjene mer forutsatt at den økte taksten ikke overstiger kostnaden ved den økte ventetiden på neste drosje for kunden. Alle sjåførene vil forstå dette og oppføre seg deretter. Det økte inntjeningen vil imidlertid trekke flere aktører inn i næringen slik at kundenes ventetid går ned. En form for likevekt vil oppstå når sjåføren ikke har insentiv til en ytterligere prisøkning.

baserer seg på at dersom prisen blir satt for høyt, vil det alltid være en annen aktør som vil ta en lavere pris og dermed presse prisene nedover. For drosjer som praies i gaten, vil imidlertid ingen sjåfør ha et slik insentiv. En enkelt sjåfør vil her ikke være i stand til å øke sin markedsandel gjennom å ta lavere pris. Douglas understreker imidlertid at drosjesammenslutninger eller selskap kan være i stand til å kommunisere sin lavere pris til omverdenen og dermed øke markedsandelen og gi et nedadgående prispress.

Shreiber (1975) kommer med et lignende, men mer generelt, argument hvor han uttrykker at “an individual cab operator, acting independently, cannot gain more passengers if he alone reduces his price below the going rate.” Som et resultat mener han at mangelen på et nedadgående press ikke vil gi noen effektiv markedsløsning, siden kundene ikke får uttykt sin betalingsvillighet for redusert ventetid og bedre kvalitet. Dette mener han vil føre til en ineffektiv utnyttelse av drosjenes kapasitet og tilgjengelighet. I mangel av prisreguleringer mener han prisene vil bli ineffektivt høye og gi en for lav utnyttelse av drosjene.

Shreiber argumenterer videre for adgangsreguleringer. Bakgrunnen er de uforutsette virkningene drosjene medfører, slik som trafikk og forurensning. Ved en dårlig utnyttelse av drosjene vil dette bli forverret. Han argumenterer videre med at drosjetakstene kan være for lave i forhold til andre substitutter slik som buss og bane. Dette vil også kunne gi et drosjetilbud som er høyere enn det som gir en effektiv ressursutnyttelse.

I sine argumenter for adgangsregulering tar Shreiber også opp problemet med de lave adgangshindrene i næringen. I dårlige tider vil de lave etableringshindringene føre til at dette blir en av de få næringene hvor arbeidsledige kan etablere seg, og tjene noe dersom de arbeider lenge nok. Resultatet blir at tilbudet av drosjer kan komme til å øke i nedgangsperioder og avta i oppgangsperioder når mer attraktive jobber finnes. Dette mener han vil skape problemer for dem som ønsker å drive i drosjenæringen på en mer permanent basis. Adgangsreguleringer er derfor påkrevd for å sikre en mer stabil inntekt.

I senere artikler (Shreiber 1977 og Shreiber 1981) blir det presisert at disse argumentene i hovedsak gjelder for drosjer i gatene. Han mener imidlertid at forskjellen mellom bestillings- og spotmarkedet gjør det mulig å differensiere prisene slik at problemstillingen i spotmarkedet fremdeles vil gjelde.

Flere kom med kritiske artikler til Schreiber. Først ut var Coffman (1977) som stiller spørsmål ved alle begrunnelsene som Shreiber benyttet. Coffmans hovedkritikk gjaldt mangelen på empiri. Han mente videre at modellen var urealistisk siden drosjeselskap, holdeplasser og telefonbestillinger ville undergrave argumentene. Han argumenterte videre med at reguleringen kunne ”fange” myndighetene og resultere i et regulert monopol. Når det gjaldt problemene med uforutsette virkninger, mente Coffman at andre midler en regulering bedre ville løse disse.

Også Shreibers argument for å stabilisere inntektene til sjåførene ble forkastet av Coffman. Han uttrykte dette ved å konkludere med at:

*..I, at least, am convinced that we have enough theoretical, empirical, and practical experience with such things as rent control, agricultural price supports, minimum wage laws, fair trade laws, and so forth, to know that there is a great waste and inefficiency associated with piecemeal, ad hoc,*

*attempts to redistributing income by interfering with the workings of individual markets.”*

Williams (1980) støtter Coffman og konkluderer med at det er liten eller ingen grunn til verken prisregulering eller kvantumsregulering.

Diskusjonen foran viser to fundamentalt forskjellige syn på hvordan markedet vil fungere. Den ene siden argumenterer for at markedet selv best vil løse problemer, mens den andre mener at markedsvikt kan gjøre reguleringer påkrevd. Videre viser denne diskusjonen at de forskjellige synene i all hovedsak er relatert til spotmarkedet og spesielt drosjer som praies i gaten.

## 4.2 Den amerikanske dereguleringsbevegelsen på 80-tallet

Dereguleringsbevegelsen i USA på 80-tallet lot ikke drosjenæringen slippe unna. Støttet av reguleringsenes motargumenter ble både takster og adgangsreguleringene fjernet i flere byer.

Høydepunktet i diskusjonen om deregulering av drosjenæringen sto Frankena og Pautler (1984) for. De ga i sin rapport en økonomisk gjennomgang av reguleringer av drosjenæringen og erfaringer med reformer. Flere generelle begrunnelser for regulering ble diskutert og relaterte til drosjenæringen. Konklusjonen var; “no persuasive economic rationale is available for the most important regulations.” De fant likevel begrunnelser for reguleringer knyttet til maksimumspriser og sikkerhet, deriblant krav til forsikringsordninger.

I den samme perioden ble spotmarkedet analysert av Beesley og Glaister (1983). De fant flere grunner til å regulere drosjenæringen. Imidlertid ville myndighetene lide av for dårlig informasjon til å fastsette det optimale tilbudet. På bakgrunn av problemene med å finne en effektiv regulering, mente de at prinsippene rundt fri adgang burde ligge til grunn.

## 4.3 Stemningsskifte – erfaringer med dereguleringsbevegelsen

Etter rapporten av Frankena and Pautler ser det ut til at diskusjonen rundt regulering av drosjenæringen ble liggende død for en stund. Etter noen år tok imidlertid Teal og Berglund (1987) opp diskusjonen. De vurderte erfaringene med deregulering og fant at de positive effektene som var forventet, i hovedsak ikke ble oppnådd. Forkjemperne for deregulering hadde regnet med at tilbudet ville vokse og at prisene ville bli redusert. Lavere responstid og innovasjoner i nye tjenester ble også forventet. Teal og Berglund viste at resultatet på mange områder faktisk hadde gått i motsatt retning.

Teal og Berglund mente at den teoretiske generaliseringen som forkjemperne av deregulering hadde benyttet, ikke ga noen fornuftig forklaring på hvordan drosjemarkedet fungerte. De mente også at disse modellene ikke tok hensyn til viktige problemer slik som stordriftsfordeler og kundenes erfaringer. Teal og Berglund argumenterte i stedet for å beholde prisreguleringene og innføre kvalitetsstandarder for adgangen.

Flere fulgte i tiden etter dette opp denne diskusjonen og argumenterte for reguleringer av ett eller annet slag. Toner og Mackie (1992) gjennomførte en velferdsvurdering av drosjenæringen. På bakgrunn av dette fant de flere begrunnelser for regulering. De konkluderer med at myndighetene i byområder bør fokusere på balansen mellom pris og kvalitet. Dersom prisene settes til et optimalt nivå, vil antallet drosjer automatisk justere seg optimalt til et gitt kvalitetsnivå gjennom markedskreftene. De argumenterer videre med at kvantumsreguleringer bare burde benyttes av velferdsgrunner og for å sikre stabilitet i næringen.

Et av de mest sentrale bidragene kom Cairns og Liston-Heyes (1996) med. De benyttet en modell hvor kundene og sjåførene leter etter hverandre. Bruksområdet for modellen begrenset seg til drosjer i gaten. Modellen sier at det ikke vil eksistere noen likevekt i et slikt marked. Spesielt i perioder med lavt tilbud vil kostnadene knyttet til letingen etter sjåfører eller kunder bli så store at en form for regulering burde innføres. I et slikt marked vil hver sjåfør kunne sette en pris som er høyere enn det den frie konkurransen tilsier. Dette vil presse prisen opp.

## 4.4 Andre tema

### 4.4.1 Drosjene som en integrert del av byens kollektivtilbud

Manski og Wright (1976) foreslo en modell for holdeplassmarkedet. Denne modellen tok inn over seg kostnadene knyttet til forventet ventetid. Ventiden var et resultat av antall drosjer og utnyttelsen av dem. En økning i antall drosjer eller utnyttelsen av dem ville generere økt etterspørsel. Den økte etterspørselen ville deretter gi økt inntjeningssevne og føre til enda flere drosjer. Etter en viss periode ville denne multiplikatoreffekten avta.

Basert på modellen argumenterte de med at drosjene må sees i sammenheng med det øvrige kollektivtilbudet. Multiplikatoreffekten medførte at samfunnet ville tjene på å bygge en del infrastruktur som gjorde det mulig å utnytte drosjene bedre.

### Verdien på omsettbare drosjeløyver

I en del byer er drosjeløyvene i større eller mindre grad omsettbare. Dette medfører et andrehåndsmarked for disse. Verdien vil naturligvis være et resultat av den forventede avkastningen som videre i stor grad er bestemt av antall løyver og eventuelle prisreguleringer.

Omsettbare drosjeløyver eksisterer i flere amerikanske byer, deriblant New York. I Europa er det et slikt system i Frankrike. I Paris omsettes løyver i dag for verdier opp mot €100.000. I Dublin og det øvrige Irland eksisterte dette systemet frem til dereguleringen i 2000. I ettertid har en del av de tidligere eierne av drosjeløyver i Irland blitt kompensert for noe av den tapte formuen løyvet faktisk utgjorde.

Dette systemet har blitt gjenstand for stor oppmerksomhet innen økonomisk teori. Den første teoretiske utgreiingen av drosjemarkedet startet med å diskutere den spesielle situasjonen i New York. Problemene knyttet til en slik situasjon er ikke av veldig stor interesse for norske forhold. Siden dette var starten på de teoretiske

diskusjonene av drosjemarkedet vil vi likevel trekke frem noen av de sentrale bidragene i diskusjonen.

Beesley og Glaister (1983) utviklet en modell hvor de konkluderte med at omsetningsverdien for løyvet ikke nødvendigvis ville indikere om en økning eller reduksjon i løyveantallet ville være fornuftig. Bakgrunnen var at de mente en økning i antall løyver eller en reduksjon i prisen ikke nødvendigvis ga en reduksjon i profitten. Gaunt (1996) kom til et annet resultat enn Beesley og Glaister. Basert på australske erfaringer viste han til at reduserte takster eller økning i løyveantallet faktisk ga en redusert løyveverdi.

Cairns & Liston-Heyes (1996) forklarer hvorfor pris og adgang blir regulert for å fremme et effektivt marked. De argumenterer videre med at en andrehåndsverdi på løyvet ikke nødvendigvis innebærer en ineffektiv regulering. Dette i motsetning til Frankena & Pautler (1984) som forkastet et slikt andrehåndsmarked.

#### 4.4.2 Effekten av bestillingssentraler

Et av de viktigste kjennetegnene ved den norske drosjenæringen er det velutbygde systemet med drosjesentraler. Kravet om sentraltilknytting har naturligvis vært sentralt for denne utviklingen.

Selv om sentralene i de fleste land er viktige innen drosjenæringen, har ikke dette vært noe sentralt forskningsområde internasjonalt. Studien av sentralene i Sverige av Månsson (1996) er av de få som har vært gjennomført. Den tok for seg forskjellen i effektivitet mellom offentlige og private sentraler i Sverige.

Før dereguleringen i Sverige i 1990 innebar reguleringen en tilknytningsplikt som i Norge. I tillegg var det bare tillatt med én sentral i hvert løyvedistrikt. Dersom det var nødvendig, måtte dermed det offentlige opprette sentralen. Etter dereguleringen forsvant disse kravene. Nå eksisterer det både private og offentlige sentraler. De siste finnes i all hovedsak på landsbygda.

Studien til Månsson konkluderte med at ingen signifikante forskjeller på sentralene kunne påvises. Det var likevel en tendens mot at offentlige sentraler var bedre når det gjaldt å fremforhandle felles kontrakter for flere drosjeeiere på mellom annet offentlige tilbud. De private sentralene var mer effektive når det gjaldt direkte bestillinger til sentraler.

#### Innovasjon i drosjenæringen

I Hooper (2000) blir flere sentrale problemstillinger rundt innovasjon i drosjenæringen diskutert. Den første problemstillingen er om innovasjon i større grad vil skje innenfor et regulert marked eller innenfor et fritt marked. Han finner ingen konkrete bevis for det ene eller det andre, men understreker to hovedmomenter:

- I et regulert marked vil det ikke være det samme presset på effektivitet og å velge de rette tekniske løsningene.

- Et hovedproblem med innovasjon er faren for etterligning eller imitasjon. Det kan derfor være nødvendig med en form for beskyttelse for å fremskaffe innovasjon.

Det siste punktet er hovedbegrunnelsen bak patentlovgiving og skjerming av enkelte sektorer.

## 5 Internasjonale erfaringer med endringer av reguleringer

I denne delen vil vi ta for oss noen av de sentrale erfaringene med endringer i reguleringsregime. De internasjonale erfaringene med deregulering stammer i hovedsak fra Nord-Amerika. Både i USA og i Canada endret flere byer sin regulering av drosjenæringen på 70- og 80-tallet. I pkt. 5.1 vil vi diskutere disse erfaringene, som i all hovedsak er godt dokumentert gjennom flere studier.

I pkt. 5.2 vil vi ta for oss en del europeiske erfaringer med endringer i reguleringsregime. Disse erfaringene er alle fra de siste 10 årene med unntak av den svenske reguleringsendringen i 1990.

Vi vil avslutte dette kapittelet med å vise til noen diskusjoner som tar for seg fremtiden for drosjenæringen, før vi sammenfatter erfaringene med endringer i reguleringsregimene.

Et av de store problemene med litteraturen rundt drosjenæringen, er den polariseringen som har skjedd. Dempsey (2001) understreker dette når han sier:

*“Unfortunately, much of the political debate whether taxicabs (and indeed any other mode of transportation) should be regulated has become highly ideological and polarized. The proponents and opponents of deregulation have two vastly different views of what such a change in regulatory policy would produce.”*

### 5.1 Deregulering og re-regulering i USA

I de fleste byene i USA ble drosjeindustrien regulert rundt 1930 (Teal og Berglund 1987). Bakgrunnen var de ekstreme konkurranseforholdene som oppsto i drosjenæringen i etterkant av den store depresjonen. I New York ble til eksempel dagens ordning introdusert i 1937. Etter dette har ikke antallet løyver økt mer enn én gang (Schaller og Gilbert 1996). Konkurranseforholdene etter depresjonen var et resultat av de lave tersklene for å starte opp i næringen.

På 70 og 80-tallet deregulerte en rekke byer drosjenæringen. Resultatene av disse endringene er beskrevet i flere rapporter og artikler. Den fremste litteraturen rundt effektene av dereguleringen er rapportene fra Teal & Berglund (1987) og Price Waterhouse (1993).

Teal og Berglund evaluerte erfaringene fra dereguleringen i seks byer. Dette er byer hvor både adgangsbegrensingene og takstene ble avregulert. Price Waterhouse tok for seg erfaringene fra 21 byer. Deres rapport omfatter både kortsiktige effekter og mer langsiktige erfaringer.

Ferskere rapporter som tar for seg erfaringer med deregulering i USA er ITRE (1998) og Dempsey (2001). Førstnevnte rapport tar for seg erfaringene fra tre



nyere eksempel på deregulering. Dempsey oppsummerer hovedfunnene fra ulike rapporter.

Johansson, Marrel, et al. (2000) gir en oppsummering av organiseringen av drosjenæringen i Finland, Mexico City, Norge, Nederland, England, Wales, New Zealand, Sverige og USA. Studien tar for seg de ulike landenes reguleringer og bakgrunnen for reguleringene. For de landene som har gjennomført endringer, slik som i USA, er effektene av dette oppsummert. Erfaringene fra USA er imidlertid i all hovedsak basert på de rapportene vi har vist til tidligere. Vi vil i det følgende gi en oppsummering av erfaringene med deregulering i USA.

### **5.1.1 Tilbudet av drosjer**

Den kortsiktige effekten av en fjerning av løyvebegrensingen var en markant økning i antallet drosjer. Den vesentlige økningen skjedde imidlertid på de stedene som allerede var godt betjent, slik som store holdeplasser, jernbanestasjoner og flyplasser. Dette skyldtes i hovedsak at de fleste nye aktører var uavhengige operatører med én enkelt bil og som dermed ikke var i stand til å betjene et telefonmarked. Både Teal og Berglund og Price Waterhouse fant denne effekten.

Konsekvensen av dereguleringen i de tre nyere tilfellene som ITRE tok for seg, var i hovedsak de samme. Antallet drosjer økte vesentlig, særlig på steder som allerede var godt betjent. I den forbindelse understreker ITRE at konkurransen på disse områdene også fungerer godt innenfor en regulert næring. Basert på disse erfaringene, anbefalte Nelson\Nygaard (2001) at løyveordningen i San Francisco ikke burde fjernes.

### **5.1.2 Kvaliteten på drosjetilbudet**

I de amerikanske byene som deregulerte, økte antallet avviste turer. Som et resultat mente Teal og Berglund at kundene bare fikk et marginalt bedre tilbud gjennom det økte antallet med drosjer. De mente at erfaringene forkastet de teoretiske argumentene som mellom annet Frankena og Pautler (1984) hadde fremmet om flere aktører ville føre til kvalitetsøkninger.

Også Price Waterhouse viste til en reduksjon i kvalitetsnivået. Avviste turer, økt alder på vognparken og pågående drosjesjåfører var hovedresultatet i deres vurdering. Det er også viktig å merke seg at disse problemene ikke var så store i mindre byer, hvor holdeplassene utgjorde en liten del av markedet.

Et annet funn som er rapportert av Dempsey, er at sentralene mistet kunder. Dette mente han skyldtes at sentralene har felleskostnader som må dekkes. I tillegg blir det stilt krav til kjøretøy og utstyr. Dette gjør at drosjene som i hovedsak fokuserer på holdeplassmarkedet, kan klare seg med lavere kostnader og dermed ta lavere pris. Drosjer tilknyttet sentraler vil tape denne konkurransen og i stor grad bli overlatt til telefonmarkedet, hvor sentralene er enerådende. Dempsey viste videre til at erfaringene pekte på en generell reduksjon i kvaliteten på sjåførene.

### 5.1.3 Takster

I alle de amerikanske byene økte takstene etter dereguleringen. Price Waterhouse forklarer dette med et etterslep i takstenes kostnadsjustering. Videre var den grunnleggende mangelen på konkurranse på holdeplassene, grunnet køordninger, viktig. Kundene ble heller ikke antatt å være særlig prisfølsomme.

Teal og Berglund viste også til en generell prisøkning på drosjetjenesten. Økningen inntraff umiddelbart etter dereguleringen. Som Price Waterhouse mente de dette i hovedsak skyldtes at takstøkninger var overmodne. Gjennom ulike analyser for å innarbeide dette etterslepet i kostnadsjustering konkluderte de at:

*“...deregulation has not produced appreciably lower rates in most telephone order markets, and it appears to be associated with somewhat higher fares. Price competition under deregulation has proved to be the exception rather than the rule, in spite of expectations that it would act as a deterrent to higher rates”.*

Dempsey (2001) oppsummerte de amerikanske erfaringene med takstøkning som følge av dereguleringen gjennom å konkludere med at:

*“...one would expect that excess capacity would drive prices down, as it allegedly has, for example, in the deregulated airline industry. Paradoxically, precisely the opposite has occurred in the deregulated taxi industry.”*

### 5.1.4 Reregulering

Myndighetenes svar på noen av de uheldige erfaringene som dereguleringen medførte, er av særlig interesse. Price Waterhouse har oppsummert disse og funnet at:

- Ingen av de byene som bare delvis avregulerte endret reguleringen på nytt
- Ni av de 13 byene som fjernet løyvebegrensingene gjeninnførte løyvebegrensinger i etterkant
- Blant de åtte største byene gjeninnførte seks løyvebegrensinger generelt, mens de andre to gjorde det tilsvarende for flyplassene.

### 5.1.5 Langsiktige virkninger

Ifølge Price Waterhouse er det vanskelig å identifisere langsiktige erfaringer. Etter et hopp ved avreguleringen, har takstene generelt økt tilsvarende som i andre byer. De konkluderer videre med å si at:

*“Market imperfections peculiar to the taxi industry, including unusual product supply and poor availability of information on price and quality, tend to negate the consumer benefits typically associated with deregulation in other industries.”*

### 5.1.6 Innovasjon i drosjenæringen

I rapporten av Price Waterhouse er bare marginale kundeorienterte innovasjoner i tjenestetilbudet påvist. Dette mener de i hovedsak skyldtes at de nye aktørene i all hovedsak var små og betjente holdeplassene. Teal og Berglund mener erfaringene viser at deregulering ikke har noen virkning på innovative nye tjenester slik en ville forventet.

Rapportene vi har vist til foran er helt sentrale når det gjelder å oppsummere erfaringen med de amerikanske endringene i reguleringsregimer. Ingen av dem forfekter et bestemt mening om regulering av drosjenæringen, men oppsummerer erfaringene som kunne observeres.

## 5.2 Europeiske erfaringer

I Europa stammer det aller meste av litteraturen fra de svenske erfaringene med deregulering. I de senere årene har imidlertid andre land som Irland, Nederland og Storbritannia endret sin reguleringsform. Denne gjennomgangen vil gi en kort oppsummering av erfaringene for en del europeiske land.

Hovedkilder til generell informasjonen om den europeiske drosjenæringen kan finnes i "Taxi abroad" (EIM Business & Policy Research 2002), som er gjennomført for nederlandske myndigheter og i "International Taxi & For Hire Vehicle Directory 2001" (Faber 2001). Sistnevnte gir en enkel og oversiktlig oppsummering av europeiske drosjenæringer. For de ulike nasjonale næringene vil vi komme inn på de mest sentrale studiene i vår gjennomgang.

### 5.2.1 Det svenske eksperimentet

Den svenske drosjenæringen ble deregulert i 1990. Bakgrunnen var at man antok at den gjeldende organiseringen av næringen ga et misforhold mellom tilbud og etterspørsel samt at priskonkurransen i sin helhet manglet.

Krantz (1991) har analysert de tidlige effektene av dereguleringen. Han fokuserte på effektene for offentlige kjøp av drosjetjenester. Rapporten viser til betydelige geografiske forskjeller som følge av dereguleringen. Utenfor byområdene økte prisene som følge av monopolprising. I byene ble det konkurranse om de offentlige kjøpene og dermed en prisreduksjon for disse.

Flere andre rapporter tar også for seg effektene av den svenske dereguleringen.<sup>7</sup> Hovedeffektene som blir påvist, kan oppsummeres slik:

- Endringene kom umiddelbart. Flere drosjer, nye profiler og farger på drosjer tilknyttet ulike sentraler, endringer i takststrukturen og inkludering av tips. For det offentlige kjøp ble dette kjennetegnet ved at kundene ikke visste hvilke sentral de skulle kontakte.

---

<sup>7</sup> De viktigste rapportene og studiene er Transportforskningen (1993), Gärling (1993), Sundvall (1993) og SOU (1999).

- Økning i drosjetakstene, i motsetning til det som var forventet. Økningen skyldtes delvis at tips ble inkludert og at de tidligere takstene ikke tilstrekkelig hadde blitt oppjustert for kostnadsveksten. I tillegg ble moms innført for drosjetjenester. I utgangspunktet ble momsen satt til 25 %, men senere redusert til 18 %. Senere har prisøkningen fulgt den generelle prisveksten.
- Økning i antall konkurser og arbeidsledighet. Dette skyldtes til en viss grad at dereguleringen skjedde rett før en økonomisk nedgangsperiode.
- Økt antall drosjer, men redusert effektivitet. Det økte antallet drosjer reduserte utnyttingsgraden av drosjene.
- Før dereguleringen fantes det flere store og mellomstore drosjeselskap (10-50 biler). Dereguleringen førte til at det i 1993 i hovedsak kun eksisterte mindre foretak.
- Lønningene for sjåførene ble redusert med om lag 25 % i de store byene. Dette skyldtes et redusert behov for ansatte, siden flere ble eiere og i større grad kjørte sine egne biler.
- Sentralenes rolle endret seg. Det ble en økning av offentlig eide sentraler i de mindre tettbygde områdene.
- Antallet ulovlige drosjer ble redusert, men den økonomisk kriminaliteten i drosjenæringen økte.
- Voldskriminalitet blant sjåførene økte. Næringen har forsøkt å rette på dette gjennom anbefalinger om å benytte sentraler eller drosjer tilknyttet disse og ikke de såkalte "friåkarna".

I 2002 kom en ny rapport som analyserte de svenske erfaringene med deregulering. Marrel og Westin (2002) fokuserer i hovedsak på effektene for distriktene. De konkluderer med at ingen permanent økning i antall drosjer kunne påvises i distriktene etter dereguleringen. Prisene økte, selv om det var enkelte variasjoner avhengig av hva slags type tur det var snakk om.

Marrel og Westin fant videre en redusert effektivitet blant drosjene i distriktene i perioden 1991 til 1997. En generell nedgang i antall drosjeturer ble også påvist her. De mener imidlertid at nedgangen kan ha andre grunner, slik som økt bilhold. De fant noen eksempler på innovasjon i drosjetjenestene, men var usikre på om dette skyldtes dereguleringen eller om det var andre grunner til dette. Ingen endring mot større enheter verken i distriktene eller i mer urbane områder ble dokumentert.

Som vi tidligere har vært inne på, har Månsson (1996) gjennomført en studie av svenske bestillingssentraler. Konklusjonen hans var at det ikke er noen vesentlig forskjell på effektiviteten mellom offentlige og private bestillingssentraler.

### 5.2.2 Erfaringene fra Storbritannia

Flere rapporter av Jeremy Toner har tatt for seg effektene av endringene i den britiske transportloven i 1985.<sup>8</sup> Denne lovendringen fjernet de lokale myndighetenes plikt til å regulere antall drosjer. Etter lovendringen kunne lokale myndigheter selv velge hvilken tilnærming de ville ta til antall løyver. Målsettingen med endringen var å redusere lokale myndigheters makt til å kontrollere markedsadgangen for drosjene.

I Toner (1996) er effektene fra lovendringen oppsummert. Han finner at formålet med lovendringen ikke er blitt oppnådd. De fleste lokale myndighetene fortsatte som før og benyttet ikke muligheten til å slippe opp adgangen.

En sammenligning av de områdene som faktisk endret regulering, viste blandede virkninger på takstnivået som følge av deregulering. Sammenligningen konkluderte med at ingen reduksjon i takstnivået kunne påvises som følge av økt konkurranse gjennom flere løyver.

Kvaliteten på drosjene ble redusert i noen grad. Videre ble det ikke påvist noen markant økning i drosjer i de distriktene han sammenlignet. Studien viste at kvaliteten på drosjetjenestene generelt var god i alle områder, selv om det var en mangel på drosjer på fredag og lørdag kveld.

### 5.2.3 Irland

Drosjenæringen i Irland ble deregulert i 2000. Før dette var næringen kjennetegnet ved en sterk adgangsregulering. Svært få nye løyver var blitt utstedt. Løyvene var også omsettbare. I Dublin ble disse solgt for opp mot 200.000 kroner i andrehåndsmarkedet. I praksis beholdt eierne løyvet selv om han gikk ut av næringen. Dette ble gjerne gjort som en form for pensjonsforsikring. Løyvene kunne også overdras til gjenværende ektefelle eller annen arving.

Flere undersøkelser før dereguleringen ble gjennomført pekte på et behov for økt antall løyver. Myndighetene var i gang med en slik endring da en rettsavgjørelse sparket beina under den eksisterende reguleringsformen. Rettsavgjørelsen i oktober 2000 innebar at alle kvantumsreguleringer i drosjenæringen ble fjernet.

Etterspørselen etter drosjer i Dublin og nærliggende områder ble vurdert i Oscar Faber (1998). Studien ga en grundig gjennomgang av den lokale næringen. Hovedanbefalingen var å fase inn en delvis deregulering over 10 år, men fremdeles beholde en maksimalprisregulering.

Samme år kom Fingleton, J., Evans, J., et al. (1998) med tilnærmet de samme anbefalingene. Kenny og McNutt (1998) fokuserte på det eksisterende andrehåndsmarkedet for løyver og anbefalte en forsiktig overgang mot fjerning av løyvebegrensingen. For å få dette til, mente han at det første steget på veien var å redusere mulighetene for å selge løyvene.

---

<sup>8</sup> Se Toner (1996), Toner (1997) og Toner og Mackie (1992).

Brendan Lynch (1998) forkastet anbefalingene om deregulering. De konkluderte med å si at; *“a sensible regulated taxi service is in the best interest of the future prosperity of the city”*.

Deres begrunnelse for å forkaste forslagene om deregulering, var den reduserte levestandarden dette ville medføre for drosjenæringen. De argumenterte med at få ville være villige til å arbeide som drosjesjåfører dersom næringen ble deregulert. Dette ville føre til at kvaliteten på sjåførene ville synke.

På grunn av at endringene i Irland er relativt ferske, har det ikke blitt gjennomført mange vurderinger av effektene. De første resultatene er imidlertid oppsummert i Goodbody (2001a) og Goodbody (2001b). Hovedkonklusjonene deres er:

- Antallet drosjer har økt betydelig
- Bruken av drosjer har økt
- Inntektene til sjåførene har sunket betydelig. Dette har resultert i lengre arbeidsdager for å oppnå samme inntjening
- Tilgjengeligheten på drosjer har økt og ventetiden har sunket. Drosjebrukerne føler likevel ikke at tilbudet har økt

Basert på disse effektene har Competition Authority (2002) foreslått en rekke forbedringer i reguleringen. For det første burde takstene økes slik at de sikrer et tilbud til alle tider og at et ineffektivt høyt drosjetilbud unngås. Maksimumsprisen burde imidlertid videreføres. Det andre viktige punktet de har skissert er strengere kvalitetskrav for operatørene og sjåførene.

#### 5.2.4 Nederland

En ny lov om passasjertransport trådte i kraft 1. januar 2000. Loven introduserte en felles nasjonal lovgiving for drosjenæringen. Ett av formålene var også å sikre likhet mellom regionene. Loven omfattet i tillegg til sentraliseringen av myndighetsutøvelse en rekke andre endringer. For å sikre en smidig overgang til det nye regimet, skulle endringene fases inn over en periode. De viktigste endringene var:

- Fjerning av behovsprøvingen av løyvene. Med den nye loven skulle adgangen være fri
- Faste takster ble byttet ut med maksimaltakster. Denne endringen var ment som et første steg på veien mot et frislipp av takstene
- Hele landet ble omgjort til et løyveområde. Denne endringen trådte i kraft 1.1.2002
- Utøvelse av den nye loven ble sentralisert for å sikre lik behandling.

Det er for tidlig å gi noen fullstendig beskrivelse av virkningene dereguleringen førte med seg. Vi vil likevel trekke frem noen. Takstnivået økte betydelig etter at maksimaltakster tok over for det tidligere fastprisregimet. Dette førte til en avgjørelse om å utsette ytterligere takstliberalisering.

En sterk økning i antall drosjer ble også observert. Dette skyldtes at behovsprøvingen ble fjernet og at krav om årlig inntjening og driftstid pr. løyve falt bort. Bruken av drosje har imidlertid ikke økt. Resultatet har dermed blitt en dårligere utnyttning av drosjene. Disse momentene er rapportert av NIPO (2002) og også tatt opp av EIM (2002).

Den nederlandske bransjeorganisasjonen KNV Taxi har uttrykt at tilbudet av drosjer særlig har økt i helgene i de større byene. Dette henger sammen med at drosjene nå fritt kan ta opp passasjerer i hele landet. De trekker derfor dit kundene er i helgen. De fleste av disse er imidlertid ikke tilknyttet noen sentral, men uavhengige. KNV Taxi mener at denne endringen har redusert kvaliteten og næringens rykte.

### **5.3 Fremtidige reguleringer av drosjenæringen**

Teal & Berglund (1987) forkaster full deregulering. De skisserer imidlertid to løsninger de mener er lovende som fremtidige reguleringsformer.

Den første løsningen er å erstatte absolutte adgangsbegrensinger med kvalitetskrav til adgangen og la takstene være frie. Adgangskravene burde i så fall være relatert til en minimumstørrelse på selskapene som ønsker å etablere seg. Dette vil hindre mange av de uheldige virkningene som en ren deregulering medfører gjennom små useriøse aktører som kun fokuserer på ett marked.

Den andre løsningen er å beholde takstreguleringen og innføre kvalitetsstandarder for aktørene i markedet. Slike standarder burde relatere seg til yrkesutøvelsen som operatør og sjåfør, men ikke til adgangen slik som kravene i det første alternativet. Dette mener de kan gi rom for en fjerning av adgangsbegrensingen.

Toner (1997) diskuterer også en optimal regulering av drosjenæringen, men med vekt på Storbritannia. Han starter med å diskutere de ulike virkemidlene som myndighetene kan benytte. Gjennom disse kan de i teorien regulere næringens struktur, teknologi, hvilke produkt som tilbys, takstene og hvem som skal produsere tjenestene.

Ifølge Toner bør formålet med reguleringene være sikkerhet, beskyttelse av konsumentene, å unngå trafikkproblemer, sikre tilgjengeligheten for alle inkludert bevegelseshemmede og eldre, samt økonomisk effektivitet. Han understreker at regulering bare bør innføres dersom markedet svikter.

Toner konkluderer med at den reguleringsformen som best ivaretar samfunnets interesser, er en ordning hvor så mange drosjer som mulig inkluderes i et fleksibelt løyvesystem med maksimaltakster for spotmarkedene, men med fri prisfastsettelse for andre markeder. De øvrige drosjene bør bare tillates å operere på bestillingsmarkedet hvor prisene er frie.

Det er vanskelig å gjøre seg opp en mening om hvor drosjenæringen er på veg. Økonomisk teori og erfaringer med endringer kan gi noe innsikt i hva som kan komme til å skje. Praktiske erfaringer er imidlertid ikke alltid overførbare fra en by til en annen.

## 5.4 Konklusjoner

Basert på erfaringene med endringer i reguleringsregimer i USA og enkelte europeiske land kan vi gjøre følgende oppsummering.

- Deregulering av markedsadgangen vil generelt resultere i en betydelig økning i antall drosjer. Økningen vil imidlertid hovedsakelig rette seg mot spotmarkedet.
- I de fleste tilfelle vil taksten øke som følge av takstfrihet. Dette vil spesielt gjelde for spotmarkedene.
- Kvaliteten på drosjetjenestene har en tendens til å bli dårligere. Her er det imidlertid enkelte motstridende erfaringer.
- Sjåførenes inntekter vil reduseres vesentlig. Resultatet er at sjåførene arbeider lengre dager.
- Få nye tjenester er blitt observert. Det samme gjelder teknologiske nyvinninger.
- De fleste byer som har deregulert, har senere måttet reregulere enkelte sider ved næringen.

Vår litteraturgjennomgang og særlig erfaringene med gjør at vi støtter Nelson\Nygaard (2001) når de sier at:

*“There is a general consensus in the literature that deregulation has not been a success, due to the unavoidable market failure in the taxi market. This assertion is backed by both theoretical reasoning and empirical evidence.”*



## 6 Utredninger om den norske drosjenæringen

Også i Norge har drosjenæringen vært gjenstand for flere utredninger. De fleste stammer fra rundt 1995 da næringslovutvalget la fram sin anbefaling for endringer i den norske drosjenæringen.

Regulering av næringen har imidlertid kommet i skuddet igjen. Dette har skjedd både gjennom Konkurransetilsynets vurdering av næringen (Konkurransetilsynet 2001) og ECON sin utredning av løyveordningen i Norge for Samferdselsdepartementet (ECON 2002).

I forhold til de utredningene som ble gjennomført rundt 1995, er det viktig å ta med i betraktning at flere viktige endringer er blitt gjennomført for næringen siden dette. De viktigste er:

- Konkurrerende sentraler i enkelte større byområder
- Utvidet løyvetall i de større byområdene
- Takstfrihet for sentraler i større byområder
- Sammenslåing av flere løyveområder
- Ny anbudslov for offentlige anskaffelser samt en generell dispensasjon fra konkurranseloven. Dette gjør at drosjeeiere gjennom en sentral kan samarbeide om å gi tilbud eller legge inn anbud

I tillegg har det offentlige opprettet kjørekontor for syketransport i flere områder. Disse samordner bruken av drosje til syketransport. Fritt sykehusvalg og nye helseregioner vil også virke inn på næringen. De siste momentene spiller særlig stor rolle i distriktene.

Vi vil i dette kapitlet gjengi hovedmomentene fra de ulike utredningene. Noen vurdering av konklusjonene og anbefalingene vil vi ikke foreta. I neste kapittel vil vi imidlertid trekke frem det vi mener er de største utfordringene for drosjenæringen.

### 6.1 Næringslovutvalgets utredning og anbefaling i 1995

Etter Næringslovutvalgets oppfatning var drosjereguleringen moden for modernisering (Næringslovutvalget 1995).

Næringslovutvalget foreslo følgende endringer:

- kvalifikasjonsbasert konsesjonssystem med sertifisering av kjøretøy, kjøreseddel og konsesjon for drosjevirkosomheten

- fjerning av den geografiske begrensningen på konsesjon og kjøreplikten
- oppheving av takstreguleringen
- tiltak mot økonomisk kriminalitet

Disse tiltakene mente utvalget ville gi økt velferd gjennom et bedre samfunns-tilpasset tilbud. En annen gevinst det ble pekte på, var reduserte offentlige utgifter og økte inntekter gjennom lavere pris på offentlig kjøpte turer og mindre ”skattesnusk”. Videre ville næringslivet få lavere kostnader, og den økonomiske kriminaliteten ville bli redusert. Det kom også fram at dette ville gi økt sysselsetting for ufaglærte.

Sammenholdt med dagens regulering av drosjenæringen er flere av punktene fra utvalget ivaretatt. Den økonomiske kriminaliteten i næringen er betydelig redusert og trolig bedre enn i mange andre bransjer. Med innføringen av den nye transportloven er kvalifikasjonskravene for løyvehaverne økt betydelig. Utvidingen av løyveområdene og det økte antallet løyver i en del områder har også ledet i retning av Næringslovutvalgets anbefaling. Til og med en oppheving av maksimalprisen er gjennomført i enkelte områder.

## 6.2 Drosjenæringens svar til næringslovutvalgets innstilling

Som et tilsvarende svar til Næringslovutvalgets utredning fremmet Norges Taxiforbund (1995) en omfattende høringsuttalelse. Hovedpunktet i denne uttalelsen var at erfaringene fra land som har gjennomført tiltak tilsvarende Næringslovutvalgets innstilling, i overveiende grad har vært negative. Viktige erfaringer slik som prisøkninger, økt tilbud i områder med allerede god dekning, lavere servicenivå og uryddighet i bransjen, ble fremhevet som viktig læring Næringslovutvalget ikke hadde tatt hensyn til.

Norges Taxiforbund mente Næringslovutvalget baserte seg på en foreldet virkelighet og fokuserte for mye på store byer og ikke var tilstrekkelig opptatt av drosjenes funksjoner i mer landlige omgivelser.

Taxiforbundet mente likevel reguleringene burde moderniseres og at en ny regulering burde medføre:

- løyvetall fastsatt etter behov og tildeling etter ansiennitet (som tidligere)
- at forskrift om adgang til yrket i person- og godstransport også burde gjelde taxi
- en åpning for konkurranse mellom taxisentraler gjennom endring i dagens løyveområder og adgang til å opprette nye sentraler
- at taxi avgiftsmessig måtte likestilles med andre aktører i persontransportmarkedet
- obligatorisk justerplikt for taksameter

### 6.3 Erfaringene med felles løyvedistrikt i Rogaland

I 1986 ble løyvegrensene på Nord-Jæren slått sammen. Dette skjedde hovedsakelig som følge av klager fra publikum over et mangelfullt drosjetilbud i regionen. De andre reguleringsformene, slik som kjøreplikten, behovsprøvingen av løyvene og maksimaltakstene, ble ikke endret. Opedal et al. (1995) tar for seg virkningene av dette. Hovedkonklusjonen deres var at konkurransen var blitt betydelig skjerpet. Dette gjaldt både på vanlige reiser og på faste kjøreoppdrag.

Den skjerpede konkurransen i kontraktmarkedet hang i stor grad sammen med nye innkjøpsregler (anbud) i kombinasjon med den økte størrelsen på markedet. De kontraktene det gjaldt, var i hovedsak offentlige kjøp.

Rapporten viser at en svært stor del av drosjeeierne (94%) benyttet den utvidede muligheten til fri betjening av et større område. Publikum henvendte seg imidlertid fremdeles til den taxisentralen som var nærmest deres hjemsted. Det ble derfor ikke noen vesentlig økning i konkurransen mellom sentralene.

Rapporten viser også at opphevingen av løyvegrenser i begrenset grad førte til en skjev fordeling av drosjetilbudet i favør av sentrale deler på bekostning av utkanten. Tilbudet for reisende fra flyplassen er vesentlig forbedret. Den skjerpende konkurransen hadde få negative virkninger for arbeidsmiljø og trafikksikkerhet ifølge næringen selv. Statistikken over antall ulykker viste heller ingen negativ effekt.

I 1990 ble tilslutningsplikten til taxisentralene liberalisert. Etter dette kunne inntil 10 % av sjåførene ved den enkelte sentral skifte sentraltilknytting pr. år, men de måtte fremdeles være tilknyttet en sentral. Dette har ifølge drosjenæringen ført til at sentralene yter en bedre service overfor sjåførene og deres firma. Rapporten gir ingen indikasjoner på at konkurransen mellom sentralene reduserte lønnsomheten.

### 6.4 Konkurransetilsynets omlegging av reguleringen av drosjenæringen

Konkurransetilsynet sendte i brev av 8. juni 1998 et forslag om oppheving av maksimalprisforskriften på høring. Høringsrunden er oppsummert i Konkurransetilsynets rapport av 23. oktober 1998 (Konkurransetilsynet 1998). Resultatet ble en delvis oppheving av forskriften for enkelte byområder der det eksisterte konkurranse mellom sentraler. Endringen trådte i kraft i mai 2000.

Opphevingen av maksimalprisforskriften ble evaluert av Konkurransetilsynet i 2001 (Konkurransetilsynet 2001). Tilsynet konkluderte med at overgangen til fri prisfastsettelse hadde fungert tilfredsstillende og gitt en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel.

Konkret viste evalueringen at prisene hadde økt vesentlig. Dette gjaldt særlig til ubekvemme tider og i størst grad i Oslo. I tillegg hadde tilgangen på sjåfører økt på grunn av de økte prisene. Trafikken ble derimot mindre. Det økte rentenivået og piratdrosjer kunne være skyld i dette. Når det gjaldt takststrukturen, mente Konkurransetilsynet at denne var forenklet hos flere aktører.

## **6.5 En ny fremtid for drosjenæringen i Norge**

ECONs rapport (ECON 2002) er den ferskeste utredningen av reguleringen av den norske drosjenæringen. Mandatet til ECON var å vurdere ordningen med behovsprøving av løyver. Utredningen ble gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og var ment som beslutningsgrunnlag for vurderinger av endringer i næringen.

ECONs rapport baserer seg i stor utstrekning på en sammenligning med Sverige og viser til det gode drosjetilbudet som er der. På bakgrunn av dette mener de at en rasing av drosjetilbudet ikke bør fryktes ved en fjerning av behovsprøvingen.

Videre konkluderer ECON med at dagens regulering ikke gir en effektiv ressursutnyttelse. Dette begrunner de i den mangelen på konkurranse som eksisterer. Selv om endringene har gått mot konkurrerende sentraler, er ikke konkurransen blitt tilstrekkelig sterk til at en effektiv ressursutnyttelse er oppnådd.

En annen viktig konklusjon ECON trekker frem, er at et drosjemarked med fri etablering basert på kvalifikasjonskrav, ikke vil skille seg vesentlig fra andre frie markeder. Dette innebærer også at drosjetilgjengeligheten ikke forutsetter kjørepplikt som i dag.

## 7 utfordringer for reguleringen av drosjenæringen

Prosjektets rammer gir ingen mulighet for konkrete vurderinger av hvilken form for organisering og regulering som vil fungere best i Norge. Det er likevel en del problemstillinger vi mener bør belyses bedre før endringer av reguleringen for drosjenæringen blir gjennomført.

De problemstillingene vi skisserer baserer seg på kjennetegnene ved den norske drosjenæringen og litteraturstudien som har vært hovedtema i denne rapporten.

### 7.1 Hvordan øke statusen til sjåførene og sikre rekrutteringen til yrket?

Et av de store problemene i den norske drosjenæringen i dag er mangelen på sjåfører. Dette hindrer at de eksisterende løyvene blir utnyttet på en god måte samtidig som presset på de eksisterende sjåførene blir stort. En utviding av antall løyver vil ikke gi noe bedre tilbud dersom ikke rekrutteringen til yrket bedres.

Statusen til yrket er viktig for hvor attraktivt yrket vil være. Før store endringer i reguleringen blir gjennomført, mener vi situasjonen for sjåførene bør vurderes nærmere. Dersom en endring i reguleringen gir dårligere rekruttering til yrket, vil mye av de eventuelt positive effektene forsvinne.

Ingen av de norske utredningene har i særlig grad tatt for seg dette. I Næringslovutvalget (1995) ble sågar de lave kravene for drosjesjåfører sett på som positivt, siden det ville forbedre sysselsettingsmulighetene for ufaglært arbeidskraft.

### 7.2 Hva er et samfunnsøkonomisk godt drosjetilbud?

En vurdering av reguleringen av drosjenæringen bør ta utgangspunkt i hva som er et samfunnsøkonomisk ”optimalt” tilbud. Dette innebærer en vurdering av både kundenes verdsetting av tilbudet og kostnadene ved produksjonen. I tillegg bør øvrige samfunnsmessige virkninger av drosjetilbudet vurderes.

Svært mye av litteraturen om drosjenæringen dreier seg om å få en effektiv konkurranse. Oppmerksomheten retter seg derfor mot størst kvantum til rimeligst pris. Dette tar ikke opp i seg kundenes verdsetting av ventetid, kvalitet, trygghet eller andre viktige aspekter ved drosjenæringen. Både kvaliteten på drosjene, utnyttingsgraden av dem og hvordan de møter kundenes behov, er viktig for en effektiv drosjenæring.

Erfaringene med deregulering av drosjemarkedet har vist at tilbudet i stor grad øker der tilbudet allerede er godt, at utnyttningen av drosjene blir mindre og at flere

drosjer velger å kjøre uten å være tilknyttet sentral. I tillegg har det ikke ledet til større drosjeselskap. De som tidligere var sjåførere, har heller opprettet sin egen drosjevirkosomhet og dermed kunnet styre sin egen arbeidsdag i større grad.

Basert på litteraturstudien og erfaringer fra andre land som har deregulert, slik som Sverige og Irland, stiller vi oss derfor skeptisk til ECONs konklusjon om at deregulering vil gi større og mer veldrevne drosjeselskap. Noen større enheter vil det helt sikkert komme, men samtidig vil det også kunne bli flere små foretak. Den store sentraliseringen vil trolig komme på sentralnivået, slik Sverige har opplevd.

### **7.3 Ulike reguleringsformer bør ses mer i sammenheng**

Dagens reguleringsform innebærer ”mange kokker og mye søl”. En forenkling av reguleringen med færre aktører kan gi et mer helhetlig grep om næringen. Det er imidlertid også viktig å huske at drosjene primært er et lokalt kollektivtilbud og at drosjene ikke utøver noen viktig rolle mellom regioner.

Vi mener derfor en gjennomgang av drosjenæringen også bør se på antall aktører og forholdet mellom dem. På denne måten kan det sikres at inngrep i næringen i fremtiden blir gjort mer helhetlig. Dette kan bedre sikre en effektiv regulering og stabile rammevilkår.

### **7.4 Virkningene av endringer i distriktene bør utredes nærmere**

Norge skiller seg vesentlig ut fra en del andre land. ECONs og Berthelsens sammenligning med Sverige, viser at tilbudet i disse to landene er relativt likt. Sverige er imidlertid betydelig mer sentralisert innen de ulike regionene.

Vi mener en optimal regulering av drosjenæringen trolig vil være forskjellig i distriktene og de større byområdene. Det er to viktige momenter som taler for dette. For det første er drosjene i distriktene som oftest det eneste kollektive tilbudet. Det kan derfor være samfunnsøkonomisk at et minimumstilbud opprettholdes, selv om dette isolert sett ikke er bedriftsøkonomisk. For det andre blir drosjene i distriktene i all hovedsak bestilt over telefon og skiller seg dermed vesentlig fra mer urbane områder.

Vi mener det bør gjennomføres selvstendige vurderinger av hva som faktisk er det optimale drosjetilbudet på landsbygda sett i forhold til i de større byområdene. En slik undersøkelse kan si noe om det faktiske behovet for ulik politikk.

## Referanser

- Beesley, M E. 1973  
Regulation of Taxis. *The Economic Journal* 83(329), 150-172.
- Beesley, M E and Glaister, S. 1983  
Information for regulating: The case of taxis. *The Economic Journal* (93), 594-615.
- Berthelsen, J. 2002  
Behovsprøving av løyvetallet. *Taxi* nr 7. 2002.
- Brendan Lynch. 1998  
*Public Transport and Taxis in Dublin - proposals for an improvement in Dublin transport.* Brendan Lynch Economic Consultant.
- Cairns, R D and Liston-Heyes, C. 1996  
Competition and regulation in the taxi industry. *Journal of Public Economics* 59(1), 1-15.
- Coffman, R B. 1977  
The economic reason for price and entry regulation of taxicabs. *Journal of Transport Economics and Policy* 11(3), 288-297.
- Competition Authority. 2002  
*Submission on qualitative improvements in taxi services and future regulation of those services to the Department of the Environment & Local Government.*
- Dempsey, P S. 2001  
*The rational basis for economic regulation of the taxi industry.* University of Denver College of Law.
- Douglas, G. 1972  
Price regulation and optimal service standards. *Journal of Transport Economics and Policy*
- ECON Senter for økonomisk analyse. 2002  
*Behov for behovsprøving? Vurdering av løyveordningen i drosjenæringen*  
ECON rapport 91/02.
- EIM Business & Policy Research. 2002  
*Taxi abroad: Part II country reports - An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad.* Netherlands Ministry of Transport, Public Works and Water Management.

- Faber, W. 2001  
*International taxi & for hire vehicle directory 2001.*
- Fingleton.J., Evans.J. and Hogan, O. 1998  
*The Dublin taxi market: Re-regulate or stay queuing?* Department of Economics, Trinity College, Dublin,
- Fischer, A J & al . 1992  
The market for taxi-cab licences: An experimental analysis. *International Journal of Transport Economics* XIX(3), 329-353.
- Frankena, M W and Pautler, P A. 1984  
*An economic analysis of taxicab regulation.* Federal Trade Commission.
- Gallick, E C and Sisk, D E. 1987  
A reconsideration of taxi regulation. *Journal of Law, Economics, and Organisation* 3(1), 117-128.
- Gaunt, C. 1996  
Information for regulators, the case of taxicab licence prices. *International Journal of Transport Economics* XXIII(3), 331-345.
- Goodbody. 2001a  
*Review of the taxi and hackney market, 2001 (demand and supply).* Goodbody Economic Consultants.
- Goodbody. 2001b  
*Study of the impacts of liberalisation on the Dublin taxi market.* Goodbody economic consultants.
- Gärling, T. 1993  
*Avreglering av taxi i Sverige - Föreändringar i trafikens egenskaper och kundernas uppfattningar.* Transportforskningen TFB-rapport 1993:2.
- Hooper, P. 2000  
Thinking like an economist. *Queensland Taxi*, September/October 2000.
- IPRT. 1999  
*Should taxis and hire cars be regulated?* Interim report No 99-6.
- ITRE. 1998  
*Review of taxicab regulatory changes in Cincinnati, Indianapolis and Seattle.* Institute for Transportation Research and Education.
- Johansson, P, Marrel, A and Westin, K. 2000  
*Taxi i världen - En jämförelse av taxis villkor och verksamhet i olika länder.* Trum 2000:03
- Kenny, P and McNutt, P. 1998  
*Solving Dublin taxi problems - urban-sharecroppers v rentseekers.* Competition Authority, Competition Authority Discussion paper No 6.



- Krantz, L-G. 1991  
*Avregleringen av taxi i Sverige - Geografiska variationer i resultatene av kommunernas opphandling av taxitransporter.* Transportforskningen TFB-rapport 1991:21.
- Konkurransetilsynet. 2001  
*Evaluering av opphevelsen av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil i enkelte områder.* Konkurransetilsynet 15. mai 2001.
- Manski, C F and Wright, D J. 1976  
Nature of equilibrium in the market for taxi services. *Transportation Research Record* 619, 11-15.
- Marrel, A and Westin, K. 2002  
The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden. *Journal of Transport Geography* 10, 135-144.
- Månsson, J. 1996  
Technical efficiency and ownership - The case of booking centres in the Swedish taxi market. *Journal of Transport Economics and Policy* 1996(1), 83-93.
- Nelson\Nygaard. 2001  
*Making taxi service work in San Fransisco.* Nelson/Nygaard Consulting Associates.
- Norges Taxiforbund. 1995  
*Taxi mot nye utfordringer - Norges taxiforbund's kommentarer til Næringslovutvalgets innstilling om taxinæringen.*
- Norges Taxiforbund. 1997  
*Markedet for taxi i Norge.*
- Næringslovutvalget. 1995  
*Drosjenæringen: Moden for modernisering.*
- Opedal, S H og Larsen, H S. 1995  
*Mer marked og mindre regulering i taxi-næringen?* RF-Rogalandforskning. Rapport RF-95/275.
- Orr, D. 1969  
The "Taxicab problem": A proposed solution. *Journal of Political Economy* 77(1969), 141-147.
- Oscar Faber. 1998  
*Review of taxi and hackney carriage service in the wider Dublin area.*
- Patton, R. 1996  
Is taxi deregulation dead? *International Association of Transport Regulators, Conference Proceedings, Strassbourg* 1996

- Price Waterhouse. 1993  
*Analysis of taxicab deregulation & re-regulation*. Washington, DC, International Taxicab Foundation.
- Samuelson, PA and Nordhaus, WD. 1992  
*Economics*. New York McGraw-Hill.
- Schaller, B and Gilbert, G. 1996  
Villain or bogeyman? New York's taxi medallion system. *Transportation Quarterly* 50(1), 91-103.
- Shreiber, C. 1975  
The economic reasons for price and entry regulation of taxicabs. *Journal of Transport Economics and Policy* 9(3), 268-293.
- Shreiber, C. 1977  
The economics reasons for price and entry regulations of taxicabs: A rejoinder. *Journal of Transport Economics and Policy* 11(3), 198-204.
- Shreiber, C. 1981  
The economic reason for price and entry regulation of taxicabs: A rejoinder. *Journal of Transport Economics and Policy* 15(1), 81-83.
- SOU. 1999  
*Kundvänligare taxi : betänkande av 1998 års taxiutredning*. Näringsdepartementet. SOU 1999:60.
- Sundvall, B. 1993  
*Avreglering av taxi - effekterna i Sverige, beslutsunderlag för Finland*. Institutet för Transportforskning. TFK-rapport 1993:2.
- Teal, R F og Berglund, M. 1987  
The impacts of taxicab deregulation in the USA. *Journal of Transport Economics and Policy* 21(1), 37-56.
- Toner, J. 1996  
English experience of deregulation of the taxi industry. *Transportation Review* 16(1), 79-94.
- Toner, J. 1997  
*Towards optimal regulation in the taxi industry*. Leeds, UK. International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport.
- Toner, J og Mackie, P J. 1992  
*The economics of taxicab regulation: A welfare assessment*. Transport Policies - Selected Proceedings of the Sixth World Conference on Transport Research.
- Transportforskningen. 1993  
*Hur gick det med avregleringen av taxi? Dokumentation från konferens*  
Torsdagen den 25. mars 1993

Trudel, M. 1995

*The fundamentals of taxi regulation and the Quebec experiences.* Donostia - San Sebastian, Spain. 7th Congress of the European Taxi Confederation.

Williams, D J. 1980

The economic reasons for price and entry regulation of taxicabs, A comment.  
*Journal of Transport Economics and Policy* 14(1), 105-112.