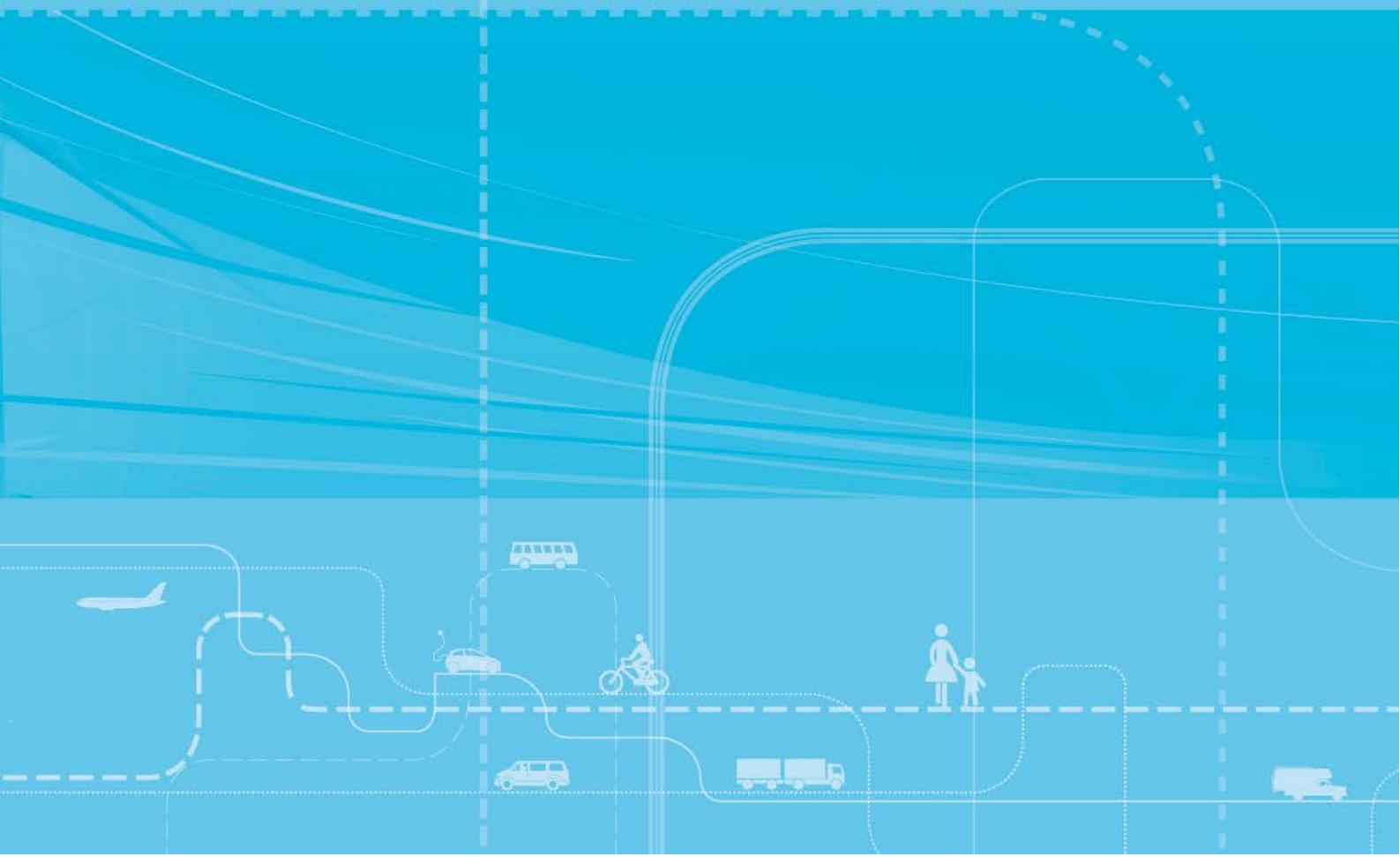


Alternativer for drosjeregulering i Vestfold



Alternativer for drosjeregulering i Vestfold

Jørgen Aarhaug

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.

Tittel: Alternativer for drosjeregulering i Vestfold

Title: Alternatives for regulation of the taxis in Vestfold county

Forfattere: Jørgen Aarhaug

Author(s): Jørgen Aarhaug

Dato: 04.2014

Date: 04.2014

TØI rapport: 1318/2014

TØI report: 1318/2014

Sider 12

Pages 12

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1522-2

ISBN Electronic: 978-82-480-1522-2

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Vestfold fylkeskommune

Financed by: Vestfold county council

Prosjekt: 3969 - 4

Project: 3969 - 4

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Project manager: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Drosjer
Drosjeregulering

Key words: Taxi
Taxi regulation

Sammendrag:

Rapporten gir en sammenfatning av dagens drosjemarked i Vestfold. Denne sammenfatningen er skrevet for å synliggjøre alternativene Vestfold fylkeskommune står overfor når de skal beslutte endringer i sine drosjereguleringer. Drosjemarkedene i Vestfold er preget av lav løyvetetthet og relativt god omsetning per bil, men det er stor variasjon. Hovedutfordringen i fylkeskommunens målsetning om å øke konkurransen internt i drosjenæringen ligger i de geografiske forholdene i Vestfold.

Summary:

This report present a short description of the taxi markets in Vestfold county, written in the context of re-regulation. The taxi markets in Vestfold are characterised by low taxi density related to population and reasonable revenue levels. However, this varies within the county. The main challenge facing the regulatory authority is the geographical context in Vestfold, with several small cities located with approximately 20 kilometre intervals along the coast. This is too long for competition in the single trip pre-book market segment.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten er en utskrivning av et innlegg Jørgen Aarhaug holdt på møtet for Hovedutvalg for Samferdsel, Areal og Miljø, i Vestfold fylkeskommune 22. april 2014. Dette møtet inkluderte to drosjerelaterte saker. Rapporten tar utgangspunkt i den tidligere gjennomførte utredningen om drosjer i Vestfold, *TØI-rapport 1251/2013*, (Aarhaug mfl. 2013) og *Arbeidsdokument 50560* 31.03.2014.

Oslo, april 2014
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Kort om drosjer og drosjemarkeder	1
2	Drosjenæringen i Vestfold	2
2.1	Tilbyderne.....	2
2.2	Kjøperne	3
2.3	Vurdering av markedet	3
3	Fremtidssenarioer for drosjemarkedene i Vestfold	4
3.1	Videreføre dagens situasjon	4
3.2	Todelt	5
3.3	Geografisk avgrensning av område med konkurranse.....	6
3.4	Oppsummering sentralstruktur	8
4	Endring i antall biler	9
4.1	Antall biler og alternativene i Vestfold.....	9
4.2	Oppsummering antall biler	11
	Referanser	11

Sammendrag:

Alternativer for drosjeregulering i Vestfold

TOI rapport 1318/2014

Forfatter: Jørgen Aarbaug

Oslo 2014, 12 sider

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

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

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

Sentraler og konkurranse

Rapporten beskriver videre to hovedscenarier:

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

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

Løyver

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

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

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

1 Kort om drosjer og drosjemarkeder

Drosjenæringen er mer komplisert og sammensatt enn det som slår en når en ringer etter en bil. Drosjetjenester er en samlebetegnelse som dekker over at drosjene arbeider i ulike delmarkeder med svært ulike egenskaper. Dette blir beskrevet i bl.a. utredningsrapporten "Drosjer i Vestfold" (Aarhaug mfl. 2013a) og mer generelt "Taxis in urban transport" (Aarhaug, 2014). Som en konsekvens av disse forholdene må drosjenæringen reguleres. Det er ingen opplagt løsning til hvordan det skal gjøres, og løsningene varierer fra land til land og by til by. Ulike alternativer har ulike styrker og svakheter. I Norge baseres drosjereguleringene på en kombinasjon av adgangskontroll (behovsprøving), plikter (kjøreplikt) og prisregulering (maksimalpris), i tillegg til formelle kvalifikasjonskrav (løyvekurs, politiattest osv.) og lokale retningslinjer. Behovsprøvingen er det viktigste virkemidlet og myndigheten for dette er lagt til fylkeskommunene. I hovedsak er det to spørsmål som fylket skal ta stilling til i forbindelse med behovsprøvingen.

- 1) Behovet for antall biler. Hvor mange løyver skal deles ut? Her skal behovet løyvehaverne har for inntjening og lønnsomhet ses opp mot tilstrekkelig tilgang på biler.
- 2) Behovet for antall sentraler. Hvor mange sentraler skal det være? Her må man vurdere skalafordelene, som peker i retning av færrest mulig sentraler opp mot konkurranseforholdene, som peker i retning av flest mulig.

I tillegg til disse hovedspørsmålene, finnes det mange underspørsmål som en må ta stilling til. På noen av disse spørsmålene kan en komme med klare faglige anbefalinger, på andre er dette vanskelig.

Dette dokumentet er en sammenfatning av utredningen som er gjort av drosjemarkedet i Vestfold (Aarhaug mfl. 2013a), og generelle vurderinger skrevet som et faktagrunnlag for den foreliggende saken.

2 Drosjenæringen i Vestfold

Drosjenæringen er en betydelig næring i Vestfold, med en samlet omsetning på om lag 260 millioner kroner. I Vestfold er drosjenæringen dominert av to sentraler; Vestfold Taxisentral AS og Tønsberg Taxi. Begge sentralene er løyvehavereide, det vil si at det er løyveholderne som er aksjeeierne. I tillegg til de to store sentralene er det flere mindre sentraler, lokalisert til mindre steder som for eksempel Tjøme, Sande og Lardal. Disse sentralene er tilknyttet hovedsentralene, men noe ulik måte, fra at de bare kjøper utvalgte tjenester, til at de er en integrert del av disse to hovedsentralene.

2.1 Tilbyderne

Vestfold Taxisentral AS

Vestfold Taxisentral AS er en løyvehavereid sentral med flere tilsluttede sentraler og stasjoneringsteder spredt rundt i hele Vestfold, med unntak av Tønsberg og Nøtterøy/Tjømeområdet. Sentralen opplyser at de har 103 løyver knyttet til egen sentral og til sammen 133 løyver når de samarbeidende sentralene er talt med. Ni av disse løyvene er reserveløyver.

Tønsberg Taxi Gruppen

Tønsberg Taxi AS er i hovedsak en løyvehavereid sentral, selv om en liten andel aksjer eies av personer og selskaper med annen tilknytning til transportnæringen. Foruten å være et drifts- og serviceselskap for egne løyvehavere har Tønsberg Taxi AS et nært forhold til, og driver trafikkformidlingen for sentralene Tjøme, Nøtterøy, Stokke og Viken Horten. For Tjøme Taxis del har Tønsberg Taxi AS også valgt å gå inn med finansiell støtte for å opprettholde denne sentralen som en underleverandør. Alt i alt organiserer Tønsberg Taxi AS 90 løyvehavere og har selv 59 vanlige løyver og 12 reserveløyver tilknyttet egen sentral.

Taxisentralene i Horten

I Horten kommune er det to selvstendige løyveide drosjesentraler: Horten og Borre Taxi AS og Viken Taxi Horten AS. Bakgrunnen for dette er en intern strid i Horten og Borre Taxi som i 2009 kulminerte i etableringen av en ny sentral. Sentralene har henholdsvis 15 og 12 løyver.

Andre aktører

I tillegg til de ovenfor nevnte aktørene finnes det flere turbilselskaper som tilbyr kontraktskjøring som ligger nært opp til drosjetransport med minibusser. Størst av disse er Paulsen Buss.

2.2 Kjøperne

De to store offentlige kontraktsaktørene helt dominerende på kontraktmarkedet: *Vestviken Kollektivtrafikk (VKT)* som bl.a. har ansvaret for skolekjøringen, og Pasientreiser som har ansvaret for pasienttransporten til og fra medisinsk behandling de. I tillegg finnes et ikke ubetydelig privat kontraktmarked.

For drosjene er det *Pasienttransport* den største aktøren med kjøp av om lag 140 000 turer for 50 millioner kroner i 2012. Pasienttransport har avtaler med alle sentralene gjennom Tønsberg Taxi gruppen og Taxitransport Vestfold. Skoleskysst utgjør mellom halvparten og en tredel så mange turer som pasienttransporten.

2.3 Vurdering av markedet

Taximarkedet i Vestfold er dominert av to store aktører på tilbudssiden og to store på kjøpersiden. Alle disse har betydelig markedsmakt. Samtidig utgjør ikke kontraktskjøringen i Vestfold mer enn om lag 30 prosent av omsetningen. I underkant av 70 prosent kommer fra samleposten "annet", som i hovedsak vil si de private enkeltreisemarkedene.

Løyvetettheten i Vestfold er lav i norsk sammenheng, samtidig er omsetningen per løyve relativt god i gjennomsnitt. Med unntak av Svelvikområdet, ble det ikke rapportert om mangel på kapasitet fra kjøperne. Dette bekreftes av tall fra drosjesentralene. Utfordringen kapasitetsmessig er knyttet til fredag og lørdag kveld, og julebordsesongen. Disse etterspørselstoppene, er veldig vanskelig å håndtere, uavhengig av antall biler i markedet. Det er altså ikke antall biler som begrenser markedet per i dag.

3 Fremtidssenarioer for drosjemarkedene i Vestfold

3.1 Videreføre dagens situasjon

Beholde maksimalprisene i hele fylket og dagens sentralstruktur. Bruke en behovsprøvningsmodell som utgangspunkt for tildeling av nye løyver, med utgangspunkt i dagens løyvetetthet.

Tabell 3.1 Maksimalpris og ulike aktører.

Forhold	Aktør	Kommentar
Maksimalpris	Befolkningen som enkeltpersoner	Pris under frikonkurranse (FK)-pris, gir billigere tilbud og lavere brukerterskel.
	Kjøperne på kontraktmarkedet	Maksimalpris gjør at sentralene ikke har mulighet til å gå like langt ned på pris på kontraktmarkedet, fordi profittmarginen i enkeltreisemarkedene er lavere. Samtidig gir likere pris i enkeltreisemarkedet og kontraktmarkedet større leveringssikkerhet. (det lønner seg ikke å prioritere spot-kunder over kontraktskunder.
	Løyvehaverne	Lavere pris per tur, flere turer. Et minus på den enkelte turen, men et pluss ved at det blir flere turer.
	Sjåførene	Lavere pris per tur, flere turer. Et minus på den enkelte turen, men et pluss ved at det blir flere turer.
	Drosjesentralene	Fratar sentralene mulighet til å hente ut betalingsvillighet i enkeltreisemarkedene, som begrenser mulighet til lavere priser på kontraktmarkedene. Ulempe i konkurranse med turbilselskap. Fjerner også ulik pris, som konkurranseelement i konkurranse mellom drosjesentraler om løyvehavere.

Tabellene (3.1-3.3) er ment som en forenkling og systematisering av noen av effektene fra maksimalpris, lokale monopol og fritak fra maksimalpris, har for ulike aktører i drosjemarkedene.

Tabell 3.2 Sentraler som lokale monopol.

Forhold	Aktør	Kommentar
Sentraler som lokale monopol	Befolkningen som enkeltpersoner	En sentral å forholde seg til. Gir i snitt bedre tilgjengelighet for biler på enkeltreisemarkedene. Men det gjør at en ikke har mulighet til å bytte sentral om en ikke er fornøyd. Alternativet er da å bytte transportmiddel
	Kjøperne på kontraktmarkedet	Lokale monopoler gir sentralene betydelig markedsrett. Det eneste som begrenser prisene oppover er konkurranse fra andre sektorer (turbil) og det gjensidige avhengighetsforholdet mellom kjøper og selger.
	Løyvehaverne	Ikke mulighet til å bytte sentral ved intern konflikt.
	Sjåførene	Liten innvirkning
	Drosjesentralene	Står ovenfor et relativt satt marked. Kun konkurranse mellom ulike transportmidler.

3.2 Todelt

Det vil si deler av Vestfold (Horten – Sandefjord) får fritak fra maksimalprisforskriften, en ny sentral kommer inn. Totalt antall biler økes for at denne sentralen skal bli stor nok til å være en reell konkurrent.

Tabell 3.3. Fritak fra maksimalpris, effekter for ulike aktører.

Forhold	Aktør	Kommentar
Fritak fra maksimalprisforskriften og flere sentraler	Befolkningen som enkeltpersoner	Høyere pris per tur. Større forskjeller mellom priser på ulike deler av døgnet og mellom ulike typer turer. Flere biler på drosjeholdeplassene.
	Kjøperne på kontraktmarkedet	Lavere priser. Flere sentraler gir bud, og sentralene har større muligheter til å hente inntektene sine fra enkeltreisemarkedene. Mer markedsrett til kjøper.
	Løyvehaverne	Mulighet til å bytte sentral, høyere pris på turer i enkeltreisemarkedet. Færre turer per bil.
	Sjåførene	Liten innvirkning, løyvehaverne er fortsatt arbeidsgiver
	Drosjesentralene	Konkurranse på alle delmarkeder, og konkurranse om løyvehaverne. Mulighet til å sette prisene ut i fra betalingsvillighet i alle delmarkeder. Mindre markedsrett overfor løyvehavere og mindre overfor kjøperne på kontraktmarkedet. Vanskeligere å håndtere interndisiplin. (Kan ikke sette for lave priser, for da vil ikke sjåførene kjøre, eller bytter sentral).

3.3 Geografisk avgrensning av område med konkurranse

Det er ingen entydig måte å trekke geografiske grenser for hva som er innenfor og utenfor et drosjemarked. I forbindelse med TØIs evaluering av drosjemarkedene i Østfold (Aarhaug mfl. 2013b), utviklet TØI en modell for geografisk framstilling av drosjedekningen som de ulike sentralene kunne tilby. Denne ble også benyttet i Vestfold. Utgangspunktet for modellen er ELVEG, som er en elektronisk kartdatabase over norske veier. Sammen med en modell for kostnadene for en typisk drosje, en oversikt over en typisk turprofil for en drosje og en oversikt over takstene gitt maksimalprisforskriften.

Tankegangen i modellen er at en løyvehaver over lenger tid ikke vil være villig til å kjøre lengre fra sitt stasjoneringssted (definert som det punktet hvor bilen står) for å ta én tur, enn det han vil tjene på en gjennomsnitts tur, med denne tilkjøringen. Dette er en forenkling av de virkelige beslutningsprosessene, og det utelater fastprisavtaler osv. Likevel tror vi at modellen passer godt nok til å beskrive hvilke områder en forventer å finne konkurranse i. Med utgangspunkt i de stedene drosjesentralene oppga å ha biler stasjonert i 2012, gir dette følgende framstilling.



Kart 3.1 stasjonssteder og dekning i Vestfold (Aarhaug mfl. 2013a).

Kart 3.1 viser vegstrekningene i Vestfold som har drosjedekning med drosjer tilknyttet Vestfold taxi (mørkebrunt), Tønsberg taxi (grønt) og begge sentralene (lysebrunt), gitt de tidligere nevnte antagelsene om hvor langt drosjene er villige til å reiser for å ta en enkelttur.

Ser vi dekningsen sammen med kommunekartet virker det å være rimelig å anta at det er grunnlag for konkurranse i kommunene, Sandefjord, Tønsberg, Horten og Stokke. Samt deler av kommunene, Re, Andebu, Nøtterøy, Holmestrand og Larvik.

Av praktiske årsaker er det ønskelig at definisjonen av området følger kommunegrensene. Disse er nedtegnet i kart, er tydelig skiltet langs vegene og folk vet jevnt over hvilken kommune de bor i.

Hvilke kommuner som bør inngå eller holdes utenom er en skjønnsvurdering. Ut i fra mulighetene for at en eventuell tredje sentral skal ha stasjonering i alle kommunene, samt at konkurransen er sterkest i sentrum, er forslaget at område defineres snevert til Sandefjord, Stokke, Tønsberg og Horten. En alternativ løsning kan være å inkludere Re og Nøtterøy.

For å inkludere flere kommuner, (Holmestrand, Andebu og Larvik), er vurderingen at det vil være nødvendig at minst to sentraler har biler stående fast i hver enkelt av disse kommunene for at det skal bli reell konkurranse. Dette er ikke tilfellet i dag, men kan være mulig i framtida.

3.4 Oppsummering sentralstruktur

Det er to hovedalternativer for sentralstruktur i Vestfold:

- 1 Videreføre dagens situasjon med to sentraler
- 2 Dele fylket i to
 - en bit med konkurranse (ny sentral i tillegg til dagens to)
 - en bit med dagens ordning

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

4 Endring i antall biler

Store deler av drosjemarkedet ligger fast uavhengig av antallet biler. Dette gjør at det er en nær kobling mellom antallet biler og inntjeningen per bil. Litt forenklet betyr dette at man ved å sette antall biler også setter gjennomsnittsinntekten per bil. Gjennomsnittsinntekten per bil vil påvirke hvor attraktivt det er å være løyvehaver, og sjåfør, og gjennom det hvilke personer som rekrutteres til yrket.

Er antallet biler for lavt, blir det vanskelig å få tak i bil i de daglige høytrafikkperiodene. Er antallet biler for høyt, blir det vanskelig å rekruttere de riktige personene til yrket og mange biler blir stående tomme ved trafikkknutepunkt som sentrum og flyplasser.

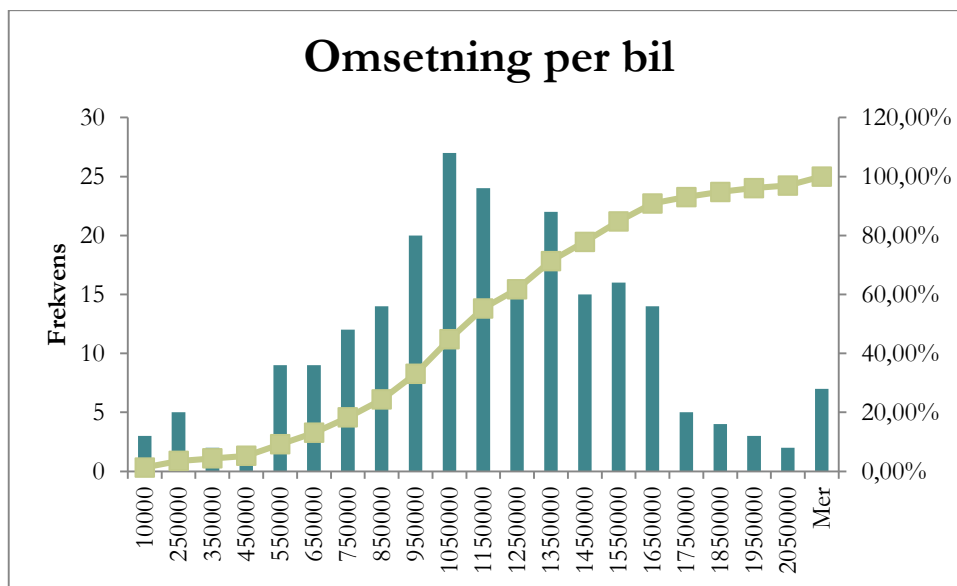
Dessverre er det ikke en entydig sammenheng mellom antallet biler og tilbudet i høytrafikkperiodene. I hovedsak gir flere biler bedre tilgang, men det skjer et brudd i tilbudet når det blir så mange biler at det ikke lønner seg å kjøre bil med sjåfør. Da går en over til enkeltskift og erfaring fra bl.a. Trondheim (Aarhaug mfl. 2012) tilsier at løyvehaverne i mindre grad ønsker å arbeide i ukomfortabel arbeidstid. Som resultat er det mange som tar seg helgefri, og velger bort kjøring tidlig på morgenen. I hvilken grad dette er relevant for Vestfold vites ikke, men observasjonen tyder altså på at en i gitte tilfeller kan få et lavere tilbud av å øke antall biler.

4.1 Antall biler og alternativene i Vestfold

Det har vært liten endring i antallet drosjer i Vestfold siden 2008/2009 antall biler har ligget på om lag 230. Mens det tidligere var en jevn økning i antallet biler.

Av de 228 bilene som ble rapportert å være i drift høsten 2012. Var 152 stasjonert i kommunene fra og med Horten til og med Sandefjord. Altså om lag to tredeler.

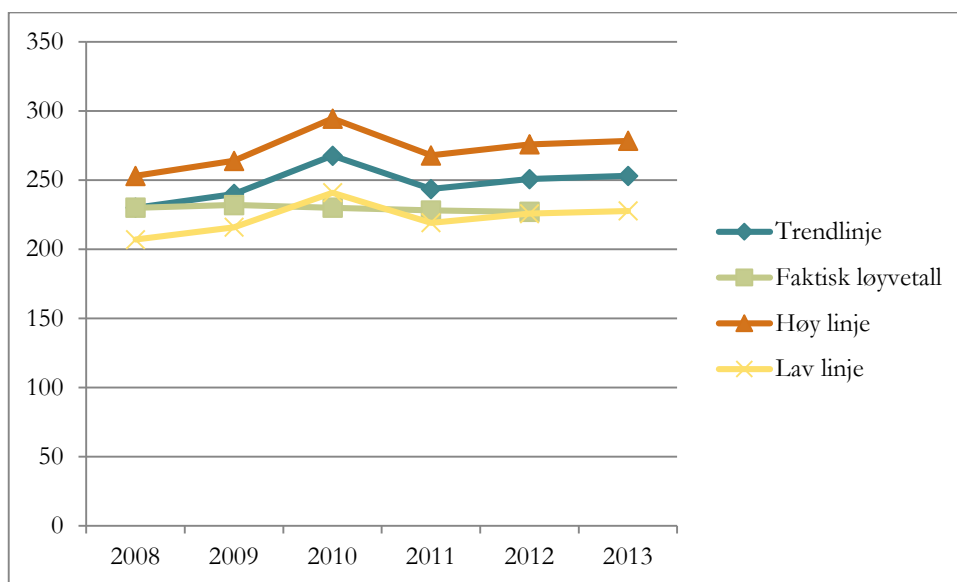
Omsetningsfordelingen mellom alle bilene, var som vist i figuren under.



Figur 4.1. Omsetning per bil (Aarhaug mfl. 2013a).

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

Tar vi utgangspunkt i at situasjonen i 2008/2009 var akseptabel gir det et rom for å tildele 20 til 25 nye løyver i Vestfold som helhet i 2014. Om løyvetallet skal økes bør det gjøres i de sentrale områdene. I distriktene har det vært liten vekst i perioden.



Figur 4.2 Vestfoldmodellen, med utgangår 2007^{1,2}.

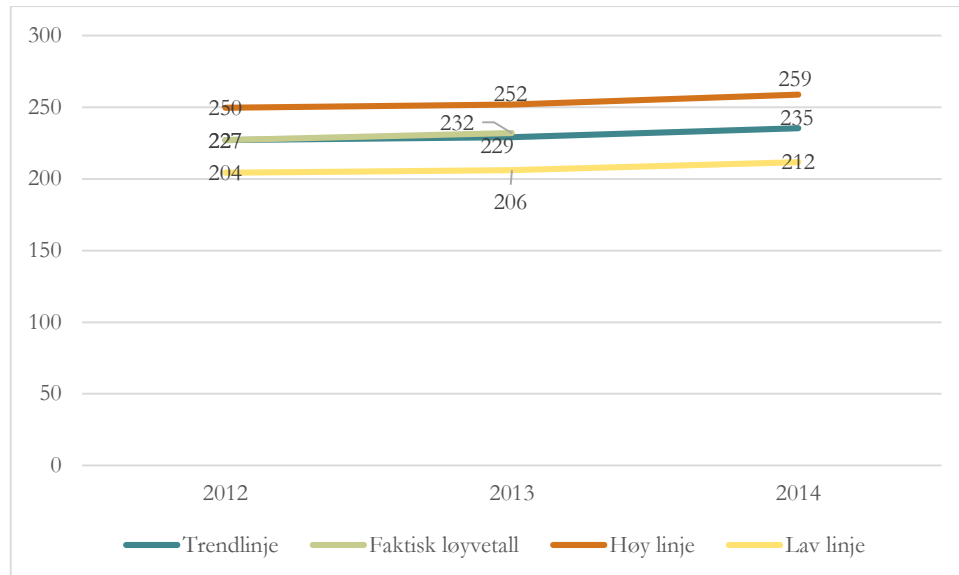
¹ 2007 er valgt fordi det er det lengste tilbake SSBs statistikk for antallet turer går.

² Toppunktet i 2010, kommer som et resultat av verdiene for antall turer i SSBs statistikk for 2009. Denne verdien er antagelig gal i SSBs statistikk. Det finnes ingen tilsvarende toppunkt i omsetning, eller kjørte kilometer.

Legger vi dette til grunn forventes en omsetningsreduksjon per bil på om lag 10 prosent. Ved en slik økning i antall løyver, gitt at prisene holdes konstant.

Blir de nye løyvene tildelt en ny sentral, og det åpnes for fritak fra maksimalprisforskriftene, er forventningen at omsetningen per tilbudt time holdes omtrent konstant, men at prisene per tur går opp, og turer per tilbudte time går ned.

Tar vi utgangspunkt i dagens antall løyver (i stedet for situasjonen i 2008/2009) er det rom for å øke med om lag 5 -7.



Figur 4.3 Vestfoldmodellen, utgangår 2012.

Fordeles disse utover de eksisterende sentralene, og maksimalprisforskriften beholdes er forventningen at inntektene per tilbudte time vil gå noe opp, som følge av prisjusteringen i maksimalprisforskriften.

4.2 Oppsummering antall biler

Det er ikke noe galt i dagens situasjon med antall biler. Det er uheldig at nye løyver ikke blir delt ut på en forutsigbar måte. Dette kan løses ved å benytte en modell for behovsprøving (beskrevet i bl.a. Aarhaug mfl. 2013).

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

Referanser

Aarhaug, Jørgen 2014. *"Taxis as urban transport"*, TØI-rapport 1308/2014.

Aarhaug, Jørgen, Julie Runde Krogstad og Kåre Skollerud 2013. *"Drosjer i Vestfold – ett løyvedistrikt, mange stasjoneringsteder"*, TØI-rapport 1251/2013.

Aarhaug, Jørgen, Julie Runde Krogstad og Kåre Skollerud 2012. *"Drosjer i Trondheim – konkurranse på likevilkår?"*, TØI-rapport 1207/2012.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no