

65 %

høgare drosjetakstar siste tiåret

Færre drosjekundar gjev høgare prisar

Færre tek drosje, og difor må eigarar og sjåførar dela ein minkande marknad. Normalt vil lågare etterspurnad redusera tilbodet, men drosjenæringa har auka prisane tre gonger meir enn den generelle prisstigninga, slik at omsetninga er stabil. Reguleringa av drosjetransport gjer denne paradoksale utviklinga mogleg.

Drosjenæringa er regulert av Samferdselsdepartementet, fylkeskommunane og Konkurransetilsynet. Alle som eig og driv ein drosjebil, må ha løyve. Det er ulovleg å kjøpa drosjetransport av andre enn drosjer med løyve. Dei som har drosjeløyve, er vanlegvis organisert i drosjesentralar som har bestillingssystem og vaktordningar og koordinerer drosjene. Denne artikkelen presenterer konsekvensar av reguleringa for prisar, etterspurnad, tilbod og typiske trekk ved dei sysselsette i næringa.

Drosjetakstane auka nesten tre gonger meir enn generell prisvekst

Sidan den svake veksten til konsumprisindeksen totalt heng saman med billegare importvarer, er ikkje denne indeksen ein ideell målestokk, men delindeksane for offentleg transport og passasjertransport på veg gjev meir relevante samanlikningar.

Frå 2004 til 2015 auka:

- konsumprisindeksen totalt rundt 25 prosent
- konsumprisindeksen for offentleg transport knapt 40 prosent
- konsumprisindeksen for passasjertransport på veg (inkluderer både drosje og buss) knapt 50 prosent
- drosjetakstane vel 65 prosent

Drosjetakstane auka altså nesten tre gonger meir enn den generelle prisutviklinga (figur 1).

I Europa

I Europa skil Nederland, Sverige og Irland seg ut med deregulerte drosjenæringar, medan Noreg og dei fleste andre land har ulike former for behovsprøving og prisregulering.

Løyveordninga er eit viktig reguleringsverktøy

Næringsdrivande med løyve, heretter kalla løyvehavarar, er stort sett registrert som enkeltpersonføretak. Vanlegvis blir maksimalt eitt drosjeløyve tildelt per enkeltpersonføretak. Løyvet er knytt til ein enkelt bil, men det er høve til å tilsetja sjåførar. Løyvehavaren skal ha drosjeverksemd som hovudinntektskjelde. Bilen til løyvehavaren må vera i drift på bestemte tidspunkt. Fylkeskommunen delar ut drosjeløyve etter ei vurdering av behovet for drosjeløyve i det aktuelle distriktet. Målsetjinga er å sikra kundane tilstrekkeleg drosjetilbod og løyvehavarane tilstrekkeleg inntektsgrunnlag.

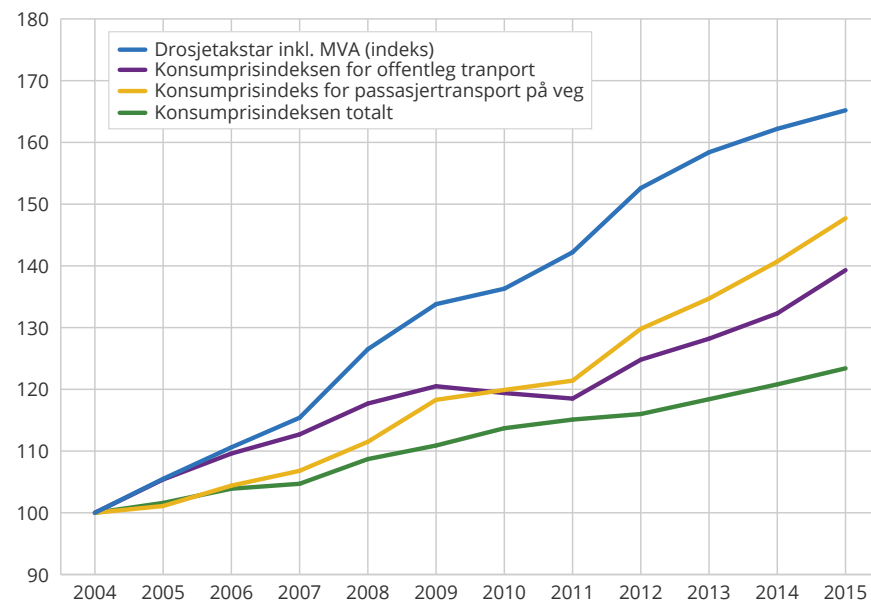
Konsumprisindeksen (KPI) viser prisutviklinga på varer og tenester som private hushald etterspør. Den prosentvise endringa i KPI brukast ofte som eit generelt mål for inflasjon i økonomien.



Geir Martin Pilskog

er historikar og senior statistikk-rådgjevar i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for transport, reiselivs- og IKT-statistikk.
(Geir.Pilskog@ssb.no)

Figur 1. Drosjetakstar, konsumprisindeksen for offentleg transport, passasjertransport på veg og totalt, landet i alt



Kjelde: Konsumprisindeksen, Statistisk sentralbyrå. Drosjetakstar inkl. MVA (indeks), Norges Taxiforbund.

Tal for Oslo og Akershus slått saman

Oslo og Akershus har vore eitt felles køyreområde sidan 1998. Det tyder blant anna at drosjene kan ta med passasjerar utanfor eige løyvedistrikt/fylke og avlevera i same løyvedistrikt/fylket. I denne artikkelen blir tal for Oslo og Akershus presentert samla.

Nominell pris er beløpet du betalar for ei vare eller teneste. Ein sjokolade kosta til dømes ei krone i 1960. Dette var den nominelle prisen for ein sjokolade i 1960. I 2015 kosta ein sjokolade til dømes 25 kroner. Dette var den nominelle prisen for ein sjokolade i 2015. Den nominelle prisauka var 2400 prosent, men sjokoladen var ikkje 2400 prosent dyrare i 2015 enn i 1960, av di kroneverdien samstundes har minka pga. inflasjon.

Kva for kommunar har ikkje prisregulering?

Fram til 2000 var enkeltreiser i heile drosjemarknaden underlagt prisregulering. Etter 2000 har Konkurransetilsynet fjerna fleire regionar frå maksimalprisreguleringa. Målsetjinga har vore å leggja til rette for konkurranse i drosjemarknaden i område med eit tilstrekkeleg stort kundegrunnlag. I 2015 stod drosjesentralane i fylka og kommunane på lista under fritt til å setja egne takstar:

- Østfold (Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad, Sarpsborg)
- Akershus
- Oslo
- Buskerud (Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum)
- Vest-Agder (Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla)
- Rogaland (Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Haugesund, Karmøy)
- Hordaland (Bergen, Askøy, Fjell, Sund)
- Sør-Trøndelag (Trondheim)

Konkurransetilsynet vil deregulera drosjenæringa

I 2015 konkluderte Konkurransetilsynet med at eksisterande regulering av pris, etablering og aktivitet hindra effektiv konkurranse og produktivitetsvekst i drosjenæringa. Det føreslegne botemiddelet var oppheving av priskontroll, behovsprøving og kravet om drosjekøyring som hovudyrke. Offentlege innkjøp av drosjetransport skulle motverka eventuelle bortfall av drosjetilbod i distrikta. Tilsynet hevda dessutan at rammevilkåra som galdt, ikkje var tilpassa dagens digitale røyndom. I følgje Konkurransetilsynet burde reguleringa av drosjenæringa leggja til rette for nye forretningsmodellar og innovasjonar.

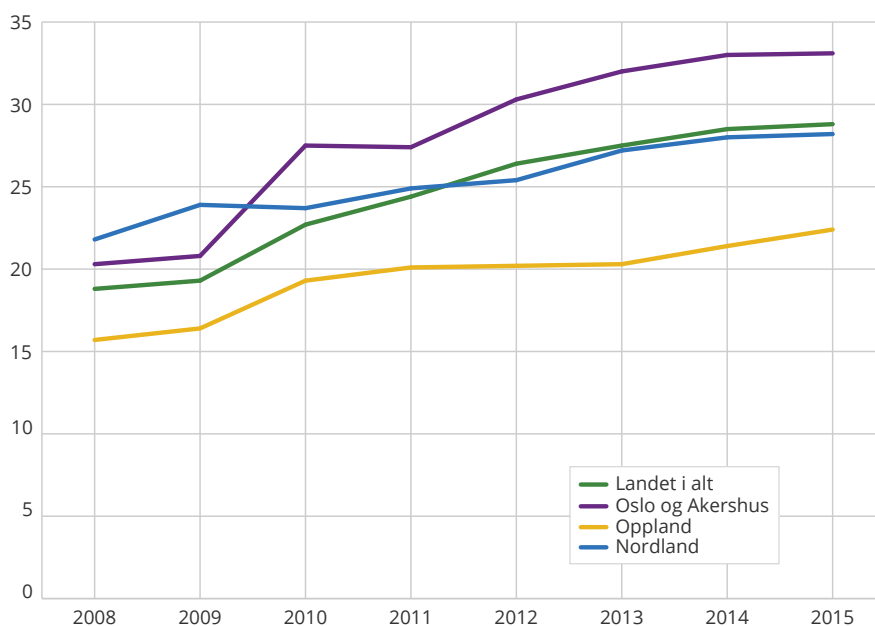
I dag finst det føretak som gjev høve til å tinga drosjeturar via smarttelefonar. Desse føretaka avgjer prisar, rekrutterer sjåførar og formidlar oppdrag i byte mot ein del av omsetninga. Forretningsmodellen trugar eksisterande regulering av drosjenæringa, men i Noreg har denne typen drosjeverksemd førebels liten omsetning.

Drosjesentralane konkurrerer ikkje på pris

Til saman står dei to fylka Oslo og Akershus for knapt 40 prosent av aktiviteten i drosjenæringa. Den store økonomiske innverknaden gjer utviklinga deira interessant. Nordland og Oppland utgjer langt mindre av total aktivitet, men er representative for næringa i distrikta. Nordland og Oppland er fullstendig underlagde maksimalprisregulering, medan drosjesentralane i Oslo/Akershus styrer egne takstar.

Drosjesentralane i Oslo/Akershus avgjer sjølv prisane, men det er lite som tyder på at drosjesentralar set ned prisane for å trekkja til seg kundar frå konkurrentar. Oppland og Nordland, med maksimalprisregulering, har lågare prisvekst enn Oslo/Akershus utan maksimalprisregulering. Omsetning delt på kilometer køyrt med passasjer viser gjennomsnittsprisen per kilometer (figur 2). Utrekninga tek korkje omsyn til når på døgnet turen er utført eller omfanget av kontraktskøyring for det offentlege eller for andre oppdragsgjevarar. For landet i alt, det vil seia inkludert alle 19 fylke, var den nominelle prisauken per kilometer vel 50 prosent frå 2008 til 2015.

Figur 2. Pris per kilometer køyrt med passasjer (kr/km), landet i alt og utvalde fylke

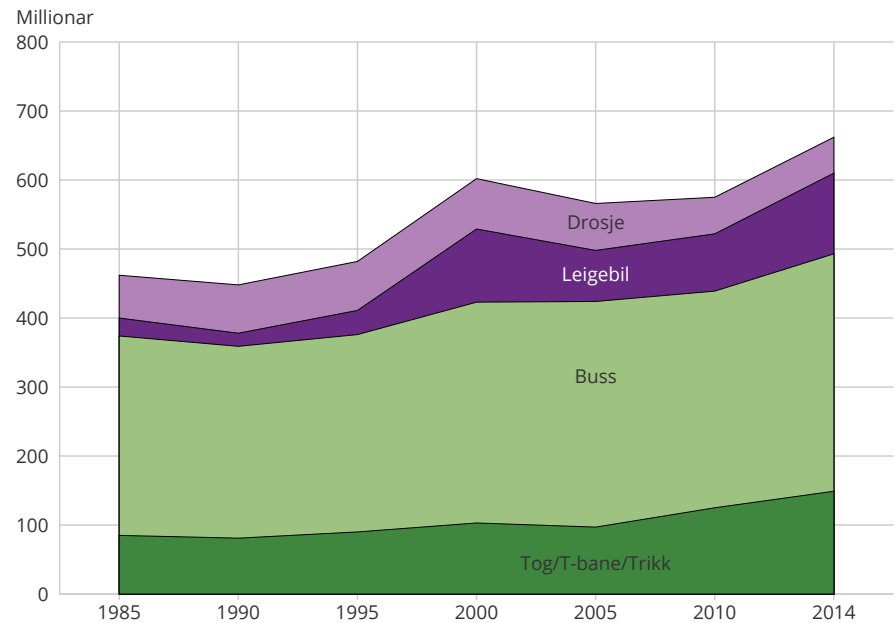


Kjelde: Drosjetransport, Statistisk sentralbyrå.

Færre tek drosje

I 2014 stod personbilen for om lag 80 prosent av alle reiser, slik han har gjort dei siste 30 åra. Frå 1985 til 2014 steig likevel bruken av kollektivtransport, transportformer som er tilgjengelege for alle, i absolutte tal. I perioden auka den samla bruken av dei fire typene kollektivtransport; tog/T-bane/trikk, buss, leigebil og drosje over 40 prosent (figur 3). Men drosje skil seg ut med ein nedgang i passasjeretalet. Mellom 1985 og 2014, ein periode med stor befolkningsauke, minka talet på drosjepassasjerar rundt 15 prosent frå 62 til 52 millionar. Av di dei auka tilbodet sitt og leverte akseptabel kvalitet til ein lågare pris enn drosjetransport, klarte andre former for kollektivtransport delvis å fortrenge drosjene.

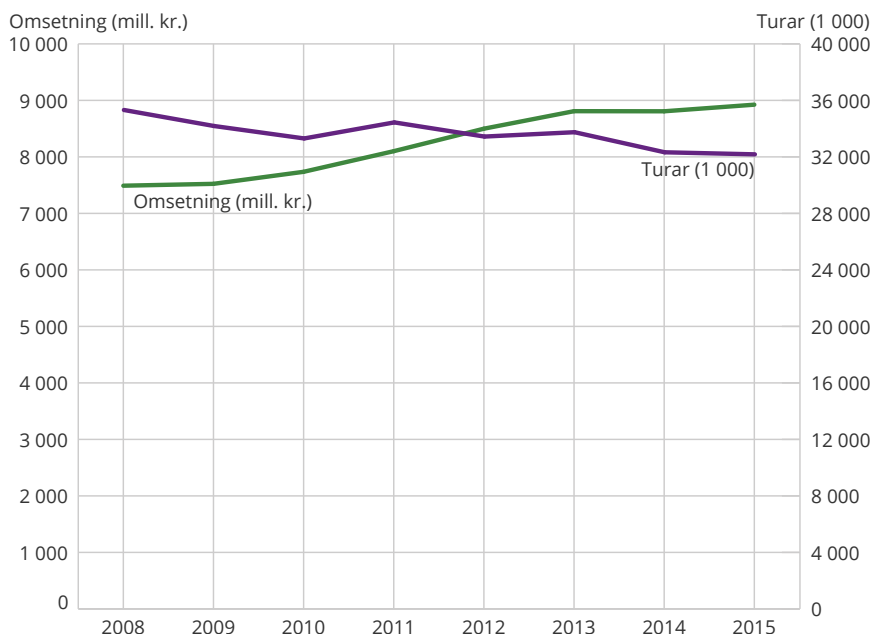
Figur 3. Ulike kollektivtilbod¹, passasjerar



¹ Estimerte tal for buss 2000-2010.
Kjelde: Innenlandske transportytelser, Statistisk sentralbyrå.

Talet på drosjeturar gjekk ned knapt 10 prosent mellom 2008 og 2015, men med høgare prisar auka omsetninga per tur. Difor voks omsetninga for næringa i den same perioden knapt 20 prosent (figur 4). Sjølv om drosjenæringa køyrde færre turar, utførte drosjer framleis viktige oppgåver i kollektivtransporten. Pasientturar og skuleskyss utgjer kvar rundt 10 prosent av alle drosjeturar. Eit overslag tyder såleis på at tenesteyting for det offentlege totalt utgjer minst 20 prosent av turane til drosjenæringa.

Figur 4. Omsetning og drosjeturar, landet i alt



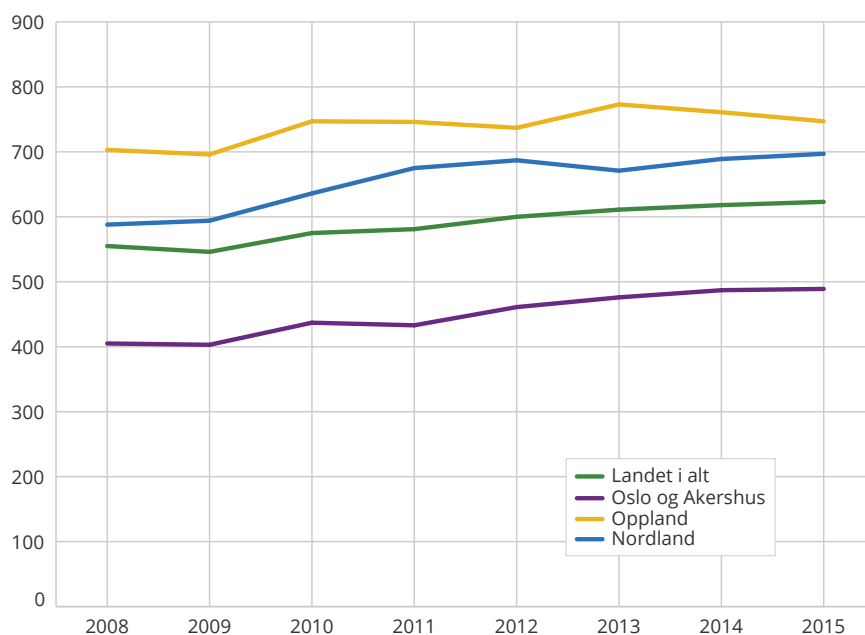
Kjelde: Drosjetransport, Statistisk sentralbyrå.

Redusert effektivitet

Frå 2008 til 2015 blei mengda drosjeløyve redusert med 3 prosent. I same perioden auka folketalet med 9 prosent, slik at marknadsgrunnlaget, eller mengda personar per løyve, steig med 12 prosent på landsbasis. Det var likevel regionale skilnader. I Oslo/Akershus og Nordland voks mengda personar

per løyve om lag 20 prosent, medan marknaden for kvart løyve steig 6 prosent i Oppland. I 2015 låg landsgjennomsnittet på vel 600 innbyggjarar per løyve. Oslo/Akershus hadde færre innbyggjarar per løyve enn snittet, og Oppland og Nordland hadde fleire (figur 5).

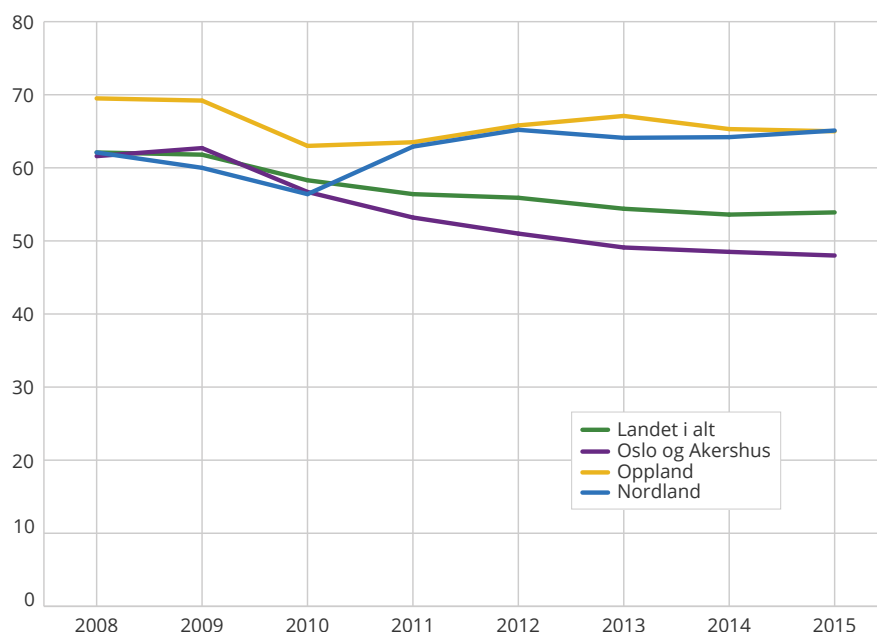
Figur 5. Innbyggjarar per løyve, landet i alt og utvalde fylke



Kjelde: Folkemengde og befolkningsendringar, Statistisk sentralbyrå. Kjelde for løyver: Transportloyve.no

Sjølv om ein større marknad for kvart drosjeløyve burde gje auka effektivitet, i tydinga mindre tomkøyring og venting på passasjerar, viser tala motsett utvikling: I perioden 2008-2015 minka mengda kilometer køyrt med passasjer i drosjenæringa. I 2015 blei 54 prosent av kilometerane tilbakelagde med passasjerar i bilen, mot 62 prosent i 2008. Same året hadde drosjene i Oppland og Nordland ein høgare del køyring med passasjer i bilen enn gjennomsnittet, 65 prosent. Drosjene i Oslo/Akershus trekte snittet ned med 48 prosent av total mengde køyrde kilometer med passasjer (figur 6).

Figur 6. Delen køyrde kilometer med passasjer i bilen, landet i alt og utvalde fylke



Kjelde: Drosjetransport, Statistisk sentralbyrå.

I 2014 utgjorde driftsresultatet til enkeltpersonføretak i drosjenæringa gjennomsnittleg 536 000 kroner. Tilsvarende tal var 494 000 for enkeltpersonføretak i alle næringer samla. Innanfor godstransport på veg var gjennomsnittet til samanlikning 562 000. I perioden 2011-2014 auka driftsresultatet til enkeltpersonføretak i drosjenæringa meir enn snittet. Driftsresultatet i drosjenæringa voks 10 prosent, medan resultatata for godstransport på veg og næringslivet totalt auka med høvesvis 6 og 8 prosent (figur 7).

Menn i førtiåra med kort utdanning

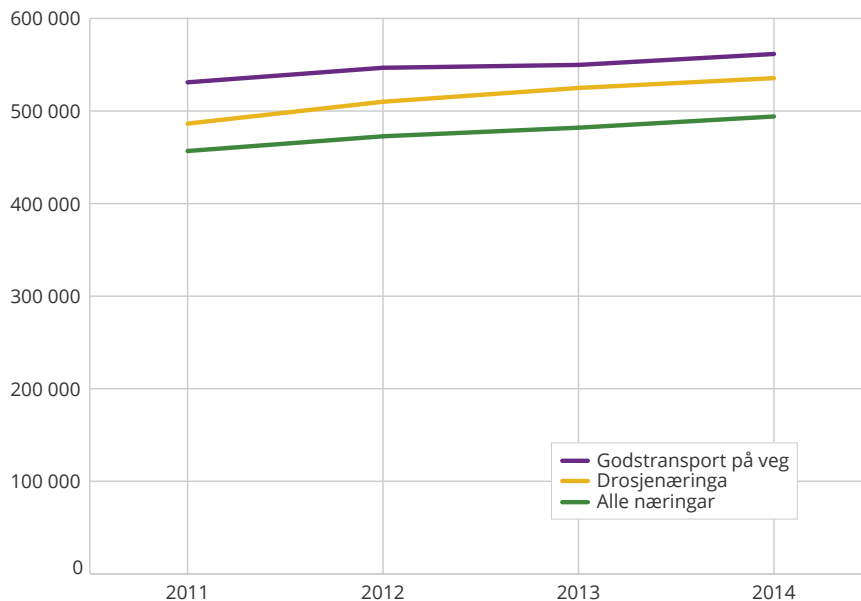
Løyvehavarar saman med tilsette sjåførar, utgjer den samla mengda drosjesjåførar. Løyvehavaren tilsette sjåførar til å køyra drosja på tidspunkta han/ho sjølv har fri. Medan det fanst rundt 8 500 løyvehavarar, var det i 2014 registrert knapt 13 000 med yrket drosjesjåfør som viktigaste sysselsetting.

Drosjenæringa sysselsette færre kvinner enn dei fleste andre næringer, men kjønnsfordelinga til sjåførar og eigarar var typisk for dei om lag 65 000 sysselsette innanfor landtransport. Kvar tiande drosjesjåfør var kvinne, mot knapt halvparten av alle sysselsette i arbeidslivet samla. I næringa landtransport, som drosjenæringa høyrer til, var også kvar tiande sysselsette kvinne (figur 8).

Drosjesjåførane er eldre enn andre i arbeidslivet sett under eitt, men om lag like gamle som sine kollegaer i landtransportnæringa. 28 prosent av drosjesjåførane var mellom 25 og 39 år og 22 prosent i alderen 55 til 66 år. Fire av ti drosjesjåførar hadde grunnskule som høgaste fullførte utdanning. I arbeidslivet samla hadde to av ti grunnskule som høgaste avslutta utdanningsnivå.

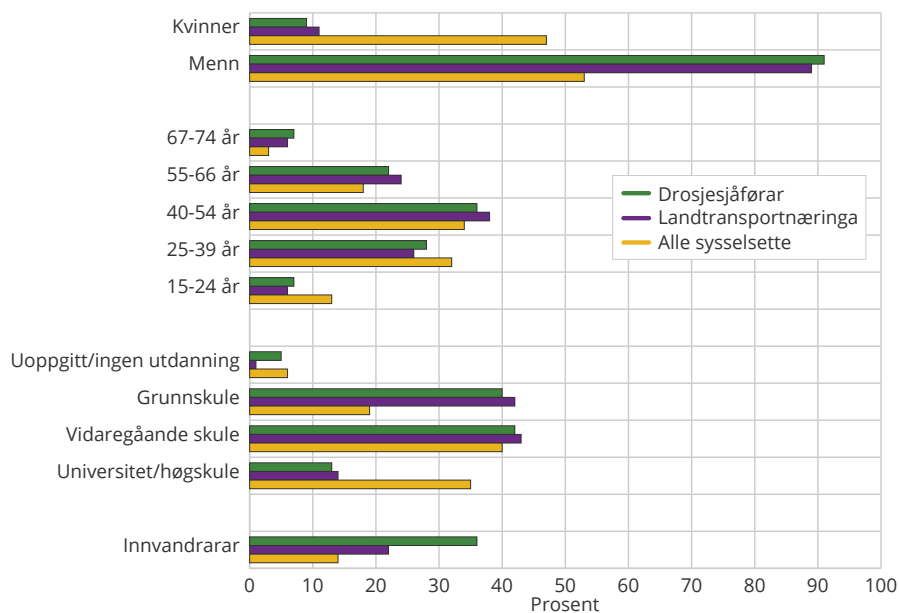
Drosjenæringa sysselsette fleire innvandrarar enn den samla landtransportnæringa og arbeidslivet totalt. Meir enn kvar tredje drosjesjåfør er innvandrar, mot vel 20 prosent av alle sysselsette i landtransportnæringa og 14 prosent i arbeidslivet samla. Det er flest drosjesjåførar med innvandrarbakgrunn i Oslo og Akershus. I desse to fylka sett under eitt var delen innvandrarar 65 prosent. Største landa blant innvandrarane var Pakistan og Somalia med høvesvis 34 og 13 prosent av alle sysselsette i næringa.

Figur 7. Driftsresultat, personleg næringsdrivande i drosjenæringa, i godstransport på veg og i alle næringer



Kjelde: Inntekt, personlig næringsdrivende, Statistisk sentralbyrå.

Figur 8. Drosjesjåførar, alle sysselsette i landtransportnæringa og alle sysselsette i 2014, etter kjønn, alder, utdanning og innvandringsbakgrunn



Kjelde: Registerbasert sysselsettingsstatistikk, Statistisk sentralbyrå.

Driftsresultatet er driftsinntektene minus driftskostnadene.

Referansar

- Statistisk sentralbyrå. (2015). Drosjetransport. Henta frå <http://www.ssb.no/drosje>
- Statistisk sentralbyrå. (2015). Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner. Henta frå http://www.ssb.no/samf_kostra
- Helseforetakenes senter for pasientreiser. (2016). *Fakta om pasientreiser*. Henta frå <https://pasientreiser.no/om-pasientreiser/fakta-om-pasientreiser>
- Longva, F., Osland, O., & Leiren, M. D. (2010). *Omregulering i drosjemarkedet – hvilke alternativer finnes og hva blir konsekvensene?* (TØI rapport 1054/2010). Henta frå <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=14053>
- Konkurransetilsynet. (2015). *Et drosjemarked for fremtiden* (Rapport). Henta frå http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport_drosjemarked-for-fremtiden.pdf
- Forbrukerrådet. (2013). *Taxiutredning: Høring om taximarkedet på konkurranseutsatte steder i Norge 2013*. Henta frå <http://www.forbrukerradet.no/wp-content/uploads/2015/10/Taxiutredning.pdf>
- Berthelsen, J. (2015). *Kommentarer til Konkurransetilsynets rapport «Et drosjemarked for fremtiden»*. Henta frå <http://www.taxiforbundet.no/sfiles/65/14/2/file/kommkonktilsyn15.pdf>
- Fjose, S., Grünfeld, L. A., & Halsos, O. S. (2011). *Behovsanalyse av antall drosjeløyver i Oslo og Akershus* (MENON-publikasjon 15/2011). Henta frå <http://www.taxiforbundet.no/sfiles/26/30/2/file/behovsanalyse-drosjer-i-oslo-og-akershus.pdf>
- Yrkestransportlova. (2002). *Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy*. Henta frå <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2002-06-21-45>
- Yrkestransportforskriften. (2003). *Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy*. Henta frå <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-03-26-401>
- Negård, B. -E. (2016, 16.02.). Skoleskyss tilbake til Hedmark Taxi. *Glåmdalen*. Henta frå <http://www.glomdalen.no/skolebuss/taxi/hedmark-fylkeskommune/skoleskyss-tilbake-til-hedmark-taxi/s/5-19-159677>
- Sund, I. B., & Yset, S. S. (2015, 19.11.). Uber feirer ett år i Norge: – Godt over 10 000 kunder. Henta frå <http://www.nrk.no/norge/uber-feirer-ett-ar-i-norge--godt-over-10-000-kunder-1.12662044>
- Tobiassen, M., & Johannessen, S. Ø. (2016, 17.03.). Uber-frifinnelse opphevet. *Dagens Næringsliv*. Henta frå <http://www.dn.no/grunder/2016/03/17/1618/Uber/uberfrifinnelse-opphevet>
- Efrati, A. (2016, 11.01.). Uber's Losses Grow, But So Do Its Profit Projections. *The Information*. Henta frå <https://www.theinformation.com/ubers-losses-grow-but-so-do-its-profit-projections?shared=4d2098>
- Uber (company). (2016). *Wikipedia*. Henta frå [https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_\(company\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_(company))