

Bjørn Sverre Buer
ekspert på drosje- og pasienttransportpolitikk

drosjepolitisk aktivist siden 2004
2090 Hurdal
90902209

att:

Jon Georg Dale
Marianne E. Kristing
Fredrik Solvang
Espen Aas

Sirmione 30.12.2018

Undertegnede har hatt kjøreseddel for drosje siden 1972 og var drosjeeler på Øvre Romerike fra 1999 til 2013. Etter at jeg ble pensjonist, har jeg hatt sjåførkort tre steder, i Trondheim, i Sarpsborg/Fredrikstad og på Øvre Romerike. Jeg har siden 2013 også kjørt turer alle tre stedene. Dessuten har jeg i samme tidsrom deltatt i mange diskusjoner på Facebook der erfaringer fra hele landet blir utveksla.

Jeg sendte 4. oktober et innlegg til Romerikes Blad. Det sto på trykk der den 5. oktober. Innlegget legger jeg også ved her.

Årsaken til at departementets forslaget er feil, er at det ikke forholder til all den forskning som viser at det er svært liten sammenheng mellom tilbud og etterspørsel i drosjeturmarkedet. Hvis tilbudet øker, fører det ikke til at det blir flere turer. All forskning i den industrialiserte verden viser at sletting av behovsprøvinga for drosjeløyver, fører til overetablering og markedssvikt. Fri etablering fører til at det blir færre turer pr. bil. Dette helt vesentlige poenget blir ignorert av alle de instansene som har påvirket departementets forslag til deregulering av drosjenæringa. Departementets påstand på side 37 i høringsnotatet, som sier at drosjeturmarkedet regulerer seg sjøl, er derfor feil. Forskninga viser også at det tapet som oppstår, blir delt mellom kundene og næringas aktører. Prisene går opp og inntektene til sjåfører og drosjeeiere går ned

Forbrukerrådet, Konkurransetilsynet, Delingsøkonomiutvalget og ESA har derfor kommet med feilaktige påstander om hva som vil skje hvis behovsprøvinga av løyver blir borte.

Da konkurransedirektør Meyer i 2012 gikk ut og forlangte deregulering, fortalte hun offentligheten at det var mange innvandrere som kom til hennes kontor og fortalte at de gjerne ville ha et løyve. Hun hørtes ut til å mene at det var et avgjørende argument for å sløyfe antallsreguleringa av løyver. I følge Konkurransetilsynet var reguleringa av drosjenæringa utdatert. Forsker ved Frischsenteret, Eric Nævdal, gikk da ut i Dagbladet og påsto at dette var markedsfundamentalisme uten dekning i noen økonomisk teori. Kronikken sto i Dagbladet 27. mai 2012.

Det var den seinere mangeårige stortingspresidenten, Nils Langhelle, som var samferdselsminister da prinsippet om behovsprøving av drosjeløyver ble innført med Samferdselsloven av 1947. Bak ham sto finansminister Erik Brofoss og ikke minst, Gerhardsenregjeringas viktigste økonomiske rådgiver Ragnar Frisch, som var den første som fikk Sveriges Riksbanks pris i økonomisk vitenskap til Alfred Nobels minne. Nævdal peker i sin kronikk på at det ikke er tilfeldig at dette prinsippet hadde stått seg i 65 år.

Det er fordi det har en fornuftig begrunnelse. Det er såpass enkelt å kjøre en drosjebil at hvis hvem som helst skulle slippe til, ville det bli overetablering.

Ingen av de fire nevnte instansene som har påvirket departementet til å mene at reguleringene er utdatert, har heller fått med seg hva som skjedde da Oslo Bystyre med en stemmes overvekt, vedtok i 1998 at Oslo Taxi burde få konkurranse. Det ble da delt ut flere hundre nye løyver, noe som angivelig skulle føre til en konkurranse som skulle føre til bedre og billigere tilbud. Det var opplagt at det motsatte ville bli resultatet. Forskninga viste at sabotering av antallsreguleringa ville føre til høyere priser og lavere inntekter for næringas aktører. Og det skjedde også. Likevel påstår altså departementet at en ytterligere økning av tilbudet, som vi vet vil bli resultatet av deregulering, vil gi motsatt resultat av dereguleringa i 1999. departementets forslag er altså både historieløst og basert på manglende kunnskap.

Det er helt opplagt at departementet er på villspor når det vil deregulere drosjenæringa. At dette skulle føre til bedre teknologiske løsninger er også rent tankespinn. Innovasjon i drosjenæringa er noe helt annet enn deregulering. Da datastyring av drosjeturer kom igang på åttitallet, lå alt til rette for at næringa kunne effektiviseres ved at returkapasiteten kunne utnyttes langt bedre. Derfor ble en rekke drosjesentraler slått sammen sånn at en bil som hadde fått en tur fra A til B lettere skulle kunne få en tur tilbake i retning A. Da denne politikken ble forlatt i 1998, var det altså helt feil. Konkurranspolitikken skusla bort muligheten for å utnytte returkapasiteten bedre. Dessuten førte den til unødvendig mye tomkjøring og til unødvendig høye kostnader til sentralinfrastruktur.

Da anbud på pasientkjøring ble innført i 2002, ble denne feilaktige konkurransepolitikken ytterligere eskalert. det var helt opplagt at ingen var i nærheten av å kunne kjøre lokale pasientturer billigere enn den lokale drosjenæringa. Likevel førte denne anbudspolitikken til at anbud stadig ble tildelt tilbydere som ikke var i nærheten av å kunne klare jobben. Idéen om konkurranse i drosjenæringa er derfor drevet langt ut i parodien.

Realitetene er langt unna det både Forbrukerrådet, Konkurransetilsynet og Delingsøkonomiutvalget påstår. Og ESA har bommet når det påstår at forbudet mot etableringshindringer i artikkel 31 i EØS-avtalen, skulle kunne ramme antallsreguleringa av drosjeløyver. Et notat fra EU-kommisjonen med tittelen "En europæisk dagsorden for den kollaborative økonomi" fra 2. juni 2016 sier tvert i mot at "der koncessioner er nødvendige for at oppfylde de relevante målsætninger i offentlighedens interesse", kan forbudet mot etableringshindringer fravikes. Dette har også blitt påpekt av juristen Espen Bakken som har jobbet for ESA. EU sin konkurransekommissær er danske Margrethe Vestager. Derfor foreligger disse retningslinjene fra EU-kommisjonen på dansk.

Konklusjonen på dette er at departementet må trekke sitt forslag til ny drosjepolitikk. Forslaget går i motsatt retning av det som er riktig. Som er å satse på utnyttelse av stordriftsfordeler ved å slå sammen sentralene. Konkurranse mellom drosjesentraler var og er et blindspor. Departementet bør deretter invitere de som kan noe om drosjekjøring til et seminar der en ny og innovativ drosjepolitikk kan utvikles.

Mvh Bjørn Buer

HELT FEIL DROSJEPOLITIKK

Av Bjørn Sverre Buer. Tidligere drosjeeier Øvre Romerike

Den 1. oktober kom Samferdselsdepartementet med forslag til helt ny drosjepolitikk. Den klart viktigste delen av forslaget er at det ikke lenger skal være noen begrensning på antall drosjeløyver. Alle som ønsker et drosjeløyve skal få det hvis de oppfyller visse krav til vandel o.l.

Departementet forklarer alle fordelene med dagens reguleringsregime. Men så sier det plutselig: «Rapporter fra blant annet Forbrukerrådet og Konkurransetilsynet viser at konkurransen i drosjemarkedet fungerer dårlig, og fremhever særlig dårlig prisinformasjon og etableringsbarrierer som forklaringsfaktorer». Problemet er imidlertid at verken Forbrukerrådet, Konkurransetilsynet eller noen andre har levert dokumentasjon som viser at etableringsbarrierer (det vil først og fremst si antallsregulering) fører til at konkurransen fungerer dårlig. Derimot finnes det masse dokumentasjon som viser at det er stikk motsatt. Når antallsreguleringa undergraves og det etableres for mye konkurranse, da oppstår det kraftig markedssvikt. Årsaken til det er enkel. Og for å analysere problemstillinga pleier jeg å trekke fram et sitat fra en av vinnerne av økonomiprisen til minne om Alfred Nobel. Jean Tirole 2014. Han sier på engelsk: »The best competition or regulation policy should be carefully adapted to every industrys specific conditions». Og det som er spesielt med drosjeturmarkedet, er at det er en helt minimal sammenheng mellom tilbud og etterspørsel. Det er ikke sånn at hvis det blir flere biler på holdeplassene, så kommer kundene løpende og tar drosje i stedet for bussen. Vi vet jo at ingen antallsregulering vil føre til mange flere drosjebiler i trafikken. Og da blir det altså færre turer pr. bil. Likevel skriver Forbrukerrådet at det er et paradoks at økt konkurranse ikke fører til lavere priser. Det er ikke et paradoks. Og det er dokumentert i flere land at det tapet som oppstår når bilene får færre turer, blir delt mellom kundene og drosjenæringas aktører. Prisene går opp og sjåførene tjener mindre.

I februar i fjor påsto ESA at den etableringsbarrieren som antallsreguleringa av drosjeløyver innebærer, er i strid med EØS-avtalens artikkel 31. Men da overså det at fjerning av denne etableringsbarrieren fører til kraftig overetablering og dermed til grov markedssvikt. Prisene går opp og sjåførene tjener mindre. Noe som igjen fører til at de leverer dårligere kvalitet og begynner å jukse kundene. Departementet kjøper imidlertid påstandene fra Konkurransetilsynet, Forbrukerrådet, Delingsøkonomiutvalget, ESA og en hærsikare mediekommentatorer og skriver følgende på side 37 i høringsnotatet: «Velfungerende konkurranse kan også føre til lavere priser gjennom selvregulering av markedet». Her er altså departementet helt på viddene. Ingen erfaringer viser at opphevelse av antallsreguleringa vil føre til selvregulering av markedet. Det vil føre til grov markedssvikt. EU-kommisær for konkurransepolitikk, Margrethe Vestager fra Danmark, har slått fast at der hvor vitale samfunnsinteresser er truet, kan regelen om forbud mot etableringshindringer fravikes. Det er høyst rimelig å hevde at en så dramatisk overetablering som vil bli resultatet av sløyfing av antallsreguleringa, truer vitale samfunnsinteresser.

Det kan også virke som departementet heller ikke er klar over hvilke erfaringer som er gjort i Norge etter at Oslo Bystyre i november 1998 vedtok at Oslo Taxi skulle få konkurranse. Det som skjedde i 1999 var at antallet løyver i Oslo ble økt kraftig fordi det skulle være konkurranse. Det ble startet stadig flere sentraler og det ble bestemt at Oslo Taxi ikke skulle

få lov å ha mer enn halvparten av løyvene. For det ble erkjent at stordriftsfordeler var et veldig viktig konkurransefortrinn. Men konkurranse var altså så viktig at den måtte opprettholdes for enhver pris.

For noen uker siden skulle jeg i begravelse på Vestre Gravlund. Jeg hadde lest i bladet Taxi et par dager før at i Oslo hadde Oslo Taxi 85% kundetilfredshet, mens den sentralen som inntok annenplassen hadde 46%. Da jeg kom til Oslo S og ville ha drosje til Vestre Gravlund, var det derfor naturlig å lete etter en bil fra Oslo Taxi. Men blant 50 ledige drosjer på holdeplassen måtte jeg lete lenge for å finne en OT-bil. Selv om OT altså har halvparten av løyvene. Hva slags konkurranse er dette? Og hvor mye tjener de som kjører for de andre sentralene som kjører turer fra Oslos største holdeplass?

Til slutt kan vi se litt på hva som er riktig drosjepolitikk. Og som bør erstatte den som starta i 1999 og som Samferdselsdepartementet nå har foreslått å gjøre enda verre. Hvis vi går tilbake til sitatet fra Jean Tirole, som er økonomiprisminner og professor i Toulouse, så kan vi trygt slå fast at det som karakteriserer drosjenæringas «specific conditions» er at utnyttelse av stordriftsfordeler er det som kan gjøre næringa bedre, ikke konkurranse. I 1992 var dette også erkjent av Akershus fylkeskommune. Som dette året reduserte antall sentraler på Romerike til tre. Erkjennelsen var at større sentraler er det som vil gjøre drosjenæringa mer effektiv. Hvis det skal bli innovasjon i drosjenæringa, må altså politikken tilbake på dette sporet.