


Fra: Per Perald [per@monetal.com]
Dato: 23/11/2009 23:13
Til: <postmottak@nae.oslo.kommune.no>
Kopi:
Emne: Nedenstående tekst er vedlagt som filvedlegg
Vedlegg:  Drosjesituasjonen i Oslo.doc (69 kB)

Næringsetaten i Oslo,

Næringsbyråden i Oslo

Undertegnede, som i 4 år har jobbet heltid som drosjesjåfør i Oslo (jobber fortsatt som drosjesjåfør i Oslo) har noen bemerkninger og kommentarer til Econ Pöyrys analyse av situasjonen i drosjemarkedet i Oslo.

Først vil jeg henvise til utdragene fra analysen under her

Det vises til folketall, og siden det ikke finnes kvalitetssikret underlagsmateriale for å fastsette de nytilflyttedes drosjebruk så må vi ta empirien som har blitt meg til del gjennom min yrkesutøvelse.

Vi vet at av de rundt 50 000 som har tilflyttet byen de siste ti år er det rundt 4000 personer som har sin bakgrunn fra en annen del av landet, og resten har sin bakgrunn fra utlandet.

Med unntak for svensker og dansker som i ulik grad er folkebokført her pga. av 6 måneders-regelen i skattelovgivningen, så har den overbveiende delen av resten sin opprinnelse i Øst-Europa, Asia og Afrika. Disse nevnte gruppene utgjør nesten 25 % av totalfolketallet i Oslo, og min erfaring er at disse utgjør høyst 2-3% av privatmarkedet for drosjereiser.

Da blir Econ Pöyrys forutsetninger minst sagt feilaktige.

4.2

Etterspørselen etter drosjer er normalt påvirket av hvor mange som bor i det relevante

området, hvor mange som er sysselsatte der, og betalingsevnen og -viljen til disse

potensielle kundene. Prisen på drosjeturer har selvfølgelig også betydning for etterspørselen.

Vi drøfter nedenfor de tre førstnevnte faktorenes utvikling i Oslo de senere

årene, mens betydningen av drosjeprisene drøftes i avsnitt 4.3.

- Hvor mange mennesker (**antall innbyggere**) som sogner til et løyvedistrikt gir informasjon om hvor mange som kan komme til å trenge drosje. Alt annet like vil økt befolkning i et område også øke etterspørselen etter drosjer.
- Fra undersøkelser av hvem som betaler for drosjeturene kan det fastslås at en betydelig del av drosjeturene betales av arbeidsgiver. Svært mange er avhengig av drosje for rask transport til møter, kunder og leverandører. Behovet for persontransport øker i samfunnet, blant annet som følge av at stadig flere arbeider innenfor forretningsmessig tjenesteyting, som i stor grad er avhengig av hyppige personlige møter. Alt annet likt kan det derfor legges til grunn at behovet for drosjereiser øker når **sysselsettingen i løyvedistriktet** øker.
- **Befolkningens inntekt** sier også mye om drosjeetterspørselen. Studier av befolkningens forbruksvaner tilsier at etterspørselen etter drosjer øker mer enn inntektsøkningen når forbrukernes inntekter går opp, og synker mer enn eventuelt

- Econ Pöyry -

Drosjenæringen i Oslo – behov for flere løyver

27

inntektsfall når inntektene går ned.⁸ I økonomisk teori blir slike goder omtalt som inntektselastiske.

I Oslo har innbyggertallet og sysselsettingstallet økt fra 2000 og fram til i dag. I tillegg har befolkningens inntekter økt kraftig i denne perioden. Dette indikerer at etterspørselen etter drosjer i Oslo har økt i Oslo siden 2000.

Antallet bosatte i Oslo har økt. Oslo som hovedstad og området rundt er et vekstområde, og stadig flere velger å bosette seg i området. Oslos befolkning har økt jevnt i perioden 2000-2009. Total vekstrate ligger litt over 10 prosent totalt, det vil si litt over 1 prosent i året.

Antall sysselsatte i Oslo sank frem til 2004, men har vokst siden da. Nedgangen

fram til 2004 kan delvis skyldes at arbeidsplasser ble flyttet ut av Oslo, og at det har vært en restrukturering i næringslivet i Oslo. Men fra 2004 til 2007 har det vært en kraftig vekst, trolig delvis på grunn av oppgangstidene. I 2008 er det fire prosent flere sysselsatte i Oslo enn det var i Oslo i 2000.

Gjennomsnittlig inntekt per innbygger i Norge har vokst sterkt i hele perioden.

Nordmenn blir rikere. Vi har brukt privat konsum per innbygger som indikator for utviklingen i hva gjennomsnittsnordmannen har å rutte med. Denne indikatoren viste særlig sterk vekst i perioden 2003-2007. Veksten flatet litt ut i 2008, ikke overraskende med tanke på finanskrisen høsten 2008 og nye forventninger i en mer varsom befolkning og arbeidsliv. Veksten fra 2000 til 2008 var på hele 30 prosent, som innebærer et gjennomsnitt på 3,3 prosent økning i året.

Drosjer kan som nevnt ses på som en tjeneste man ønsker mer av med økende inntekt. Samtidig er det også et gode man tidlig velger vekk når man skal spare penger. Både den sterke veksten i konsum i 2003-2008 og befolkningens innstramming i konsum i 2008 virker derfor inn på etterspørselen etter drosjer, uavhengig av utviklingen i antall innbyggere og antall sysselsatte.

Utvikling i bosatte i Oslo, sysselsatte med arbeidssted i Oslo og konsum per person i Norge er vist i Figur 4.6.

7.1.1 Forslag til indikator for utvikling i etterspørselen etter drosjeturer i Oslo

Vi foreslår at framtidig løyvetall vurderes opp mot utviklingen i følgende etterspørselsindikator (målt som prosentvis endring):

- 50 prosent av befolkningsveksten i Oslo beregnet av Statistisk sentralbyrå for året løyvejusteringen skal gjelde for. Befolkningsveksten framskrives av SSB for hver kommune hvert år. Veksten i befolkningen bør justeres for beregnet utvikling i

privat konsum (faste priser) per innbygger i Norge i året for løyvejusteringen. I

Nasjonalbudsjettet hver høst gjøres beregninger av konsumutviklingen kommende

år.¹⁶

□ 50 prosent av sysselsettingsutviklingen i året før løyvejusteringen. Det ideelle hadde vært prognose for sysselsettingen i året for løyvetildelingen, men slike finnes ikke. Nest beste alternativ er å anta at sysselsettingen inneværende år har samme utvikling som året før. Over tid vil dette jevne seg ut.

Andelen 50 prosent for henholdsvis befolknings- og sysselsettingsutvikling er valgt for å ta hensyn til at en stor andel av drosjeturene er betalt av den reisendes arbeidsgiver.

En undersøkelse i regi av Norges Taxiforbund viser at det på landsbasis er om lag 58 prosent som betaler drosjeturene selv. I tillegg kommer at mange (17 prosent) får betalt sine drosjeturer over offentlige trygde- og helsebudsjetter, mens om lag 25 prosent betales av arbeidsgiver.

7.1.2 Etterspørselsindikator tilsier at løyveutviklingen siden 2000

har vært lav

For å få et begrep om hva som bør være løyveutviklingen framover, har vi testet ovennevnte etterspørselsindikator på løyveutviklingen siden 2001. Hva ville løyveutviklingen ha vært dersom det hadde blitt gitt nye løyver i takt med endringer i etterspørselsindikatoren? Vi ser at dersom vi tar utgangspunkt i løyvetaillet i 2000 tilsier etterspørselsindikatoren at dagens løyvetaill skulle vært 41 prosent høyere enn hva som er tilfellet i dag (868 ekstra løyver). Dersom vi hadde latt etterspørselsindikatoren bestemme fra 2005 og framover tilsier indikatoren at løyvetaillet skulle vært rundt 37 prosent høyere (758 løyver). Hadde indikatoren vært bestemmende i 2008 skulle løyvetaillet vært knapt 7 prosent høyere i dag (142 løyver), jfr. Figur 7.1 – Figur 7.3

nedenfor.

Econ Pöyry viser jo til fallende trafikk tall og likevel forsøker de seg på en regneøvelse som mildt sagt ikke kan ha noen rimelig likhet med virkelighetens verden.

De forklarer denne diskrepansen (forskjellen mellom den virkelige verden og regneøvelsens verden) med at konkurransen fungerer dårlig, og at man deretter kaster ut et tall på 300 nye løyver og at noen skulle "opprette en ny innovativ sentral", og at dette vil sette fart i konkurransen, og dermed skulle prisene gå ned, og trafikken øke.

Econ Pöyry har noen avsnitt om Sverige og Danmark, og når det gjelder Sverige velger de å se bort fra at selv om Sverige avskaffet løyvene for 20 år siden- hvem som helst med kjøreseddel (taxikörkort) kan stille 75 000 SEK i garanti hos Länsstyrelsen (Fylkesmannen), sette lampe på taket og installere godkjent taksameter og få nye kjennemerker (registreringsskilter),- så har de fått færre drosjer i Sverige.

Årsaken til at det til tider kan synes som om antallet drosjer er større er det opplagte, det er enkelt å starte drojebedrift, -sentraltilknytning kreves ikke, -så er det til enhver tid en del nystartede, som en del under avvikling.

Eksempelvis har Gøteborg en befolkning som er sammenlignbar med Oslos, men antallet drosjebiler er en tredjedel.

Stockholm har en befolkning som er litt over det dobbelte av Oslos, men de har bare 40 % flere drosjer enn Oslo, og dette med de faktorer jeg har nevnt ovenfor, at man ikke har løyver eller behovsprøving på annen måte.

Man kan gå ut i fra at 10-15% av samtlige drosjer i Stockholm enten er ubnder avvikling eller etablering, hvis man antar at det er like mange i hver gruppe, kommer man til at det relle antallet drosjer i Stockholm må reduseres med 5-8%, samt at en like stor andel er i oppstartfasen med dertil hørende manglende effektivitet grunnet erfaringsmangel.o.a.

Hva skjedde etter avreguleringen? Jo de generelle takstene gikk rett i luften, mens skole og omsorgskjøring sank i pris..

Det finnes sentraler i Sverige, i Stockholm har man f.eks Taxi Stockholm og Taxi Kurir (eierne av NorgesTaxi), de har akseptable priser.

Velger man derimot en drosje fra en som ikke har sentraltilknytning, eller står i for eksempel Taxi i Stockholm (viss navnelikhet...), eller en annen sentral,- så må man betale det femdobbelte av hva en tilsvarende tur koster i Oslo.

Vi ser at også i Norge kan andre tilbydere enn drosjenæringen tilby en rimeligere skole- og omsorgskjøring. I enkelte kommuner er man blitt drosjeløse, da jo 95% av omsetningen er fra dette markedet utover i landet.

Dog ser vi at i Sverige etter avreguleringen så ble det opprettet et stort antall nye drosjebedrifter, men etter 18 måneder hadde hadde nær halvparten av disse måtte melde oppbud, markedet var ikke stort nok. Drosjenæringen ble sanert.

Personlig er jeg for at vi avregulering her i Norge også, at en som selger bukser og skjorter ikke trenger noen tillatelse fra det offentlige, men at en som vil transportere folk trenger det er jo merkelig. Mer relevant er vel likevel å sammenligne med dagligvarebransjen, alle trenger jo mat? Der er det ingen behovsprøving, men en kommunal kontroll om lokalene holder mål som utsalgssted for visse typer av matvarer osv. Men kommunen kan ikke nekte noen å starte en dagligvarebutikk, kiosk eller snackbar, dog har kommunen krav som må overholdes.

Lignende kan man tenke seg i drosjebransjen, taksameterkontroll, kommunale inspektører osv.

Når det gjelder Econ Pöyrys forslag om innovativ sentral har de ikke lagt frem noen tanker om hva dette innebærer, men de gambler friskt på at flere drosjer vil skape mer konkurranse.

Her vil jeg gå til mine viste eksempler fra Sverige (prisøkning i privat- og småbedriftsmarkedet, prisreduksjon i det offentlige- og storbedriftsmarkedet).

Jeg vil også bruke kioskmarkedet som noenlunde analogt her. Det er ved siden av kjedekiosker, et stort antall kiosker/convenience stores som ikke har kjedetilknypning i Oslo, de konkurrerer i svært liten grad på pris, prisene varierer innefor 10% segmentet.

Deres pre er tilgjengelighet, slik som drosjer.

Observasjonen av drosjemarkedet i Oslo med synkende trafikk, samtidig som det blir færre turer per bil er faktisk det beste argumentet mot Econ Pöyrys konklusjon/forslag.

Drosjereiser på dagtid er i stor grad arbeidsrelaterte, og de resterende reisene er med unntak av de offentlig betalte reiser i skole og omsorg inntektselastiske, slik at drosjebruken synker mer enn et eventuelt inntekstbortfall skulle tilsi (omhandles i rapporten fra Econ Pöyry).

Hvis man ønsker prisfall på spotmarkedet så har de nye sentralene bevist at konkurranse på pris neppe har noe for seg i et marked hvor kjøper velger selger der hvor selger tilfeldigvis møter kjøper (tilgjengelighet), unntakene er telefonbestilling og aktivt valg av drosjebil på holdeplass.

Er det et ønske om å få ned prisene har man muligheten til å bruke prisforskriftens maksimalpriser, da vil de fleste (kanskje alle) legge seg opp til denne, og prisene for drosjer i Oslo vil bli like for alle sentraler.

Dette vil etter en tid medføre at det blir færre drosjer tilgjengelige da det ikke blir flere drosjebrukere over natten (og antageligvis heller ikke i det lange løp-stikk i strid med Econ Pöyrys antagelser), og dette fører til dårligere lønn og lønnsomhet, noe som gjør at noen vil velge andre yrker eller endatil arbeidsløshet.

Dette vil selvfølgelig bedre lønnsomheten (flere turer) på de som står igjen, og hvis det er løyver ledige, vil antallet løyver øke igjen, og lønnsomheten synke.

I Sverige går faktisk drojeetableringene i bølger som jeg har beskrevet ovenfor, da det jo ikke trengs løyve kan man etablere en drosjebedrift i løpet av en måned.

Videre har man det at det allerede i dag ikke er nok plass på flere holdeplasser, -faktisk de fleste i sentrum-, noe som gjør situasjonen enda verre.

I tillegg har man nedlagt flere holdeplasser (Operaen, Munchs gate, Knud Knudssons plass) flyttet andre (Grensen), midlertidig stengt enkelte (Biskop Gunnerus gate mellom Skippergata og Dronningens gate) og annet.

Jeg er av den klare oppfatning at Econ Pöyry har henet inn materiale som kan anses relevant, deler av analysen er relevant og korrekt, mens hele konklusjonen i seg må anses feilaktig i både argument/innhold og oppsummering.

Når dette er sagt er jeg for å gjøre konkurransen mer transparent i dagens system.

Om brytningstakst forbys (som i Sverige) eller ikke forbys, så kan man som i New York opplyse prisene i store bokstaver og tall på dørene på bilene.

Man må utvide og bygge om dagens holdeplasser, øke antallet holdeplasser, tilby alle sentralers

biler skole- og omsorgskjøring (TT-kjøring) og stoppe regjeringens forslag om at drosjebiler ikke får avgiftslettelse lenger. (Dette siste er viktigere enn Econ Pöyrys kommentar om bensinpriser. Ved siden av at de fleste drosjer er dieseldrevne så utgjør drivstoff kun 4% av omsetningen, så dette er en ubetydelig faktor)

Kommunen har selvfølgelig ikke innflytelse over avgiftsregimet, men jeg påpeker det likevel.

Per Perald

Drosjesjåfør

Dalsbergstien 22 A, 0170 Oslo

Tlf. 41 36 04 74 e-post: per@monetal.com

--

Per Perald

Lukk vindu