***Sitater om taxipolitikk og -forskning NT, oppdatert juni 2017***

**TØI om loven:**

I Norge er yrkestransportloven uttrykk for en samfunnskontrakt som har til hensikt ”å *sikre et tilbud også når og hvor det ikke er privatøkonomisk lønnsomt og som motytelse for dette sikre at de eksisterende drosjeløyvene har tilstrekkelig inntjening”.*  (Transportøkonomisk Institutt i forord til regionale rapporter).

**Studier om regulering:**

**TØI 2003:**

En større internasjonal analyse ble gjort av TØI i 2003, Forskeren Jon Terje Bekken har et oppsummeringskapittel med tittelen *”Skuffende erfaringer med endringer i reguleringene”.*  Her siterer han blant annet fra to amerikanske studier:

*”Deregulering av drosjemarkedet kan i de fleste tilfeller ikke sies å ha ført til de fordeler som forkjemperne forventet. Prisene faller vanligvis ikke, forbedringer i service er vanskelige å oppdage og nye kombinasjoner av pris og tilbud er ikke utviklet. Det er få bevis på at forbrukere eller tilbydere har fått det bedre. Det eneste unntaket er at de som tidligere ble nektet adgang, har fått den, men selv for dem er deregulering en blandet fornøyelse. Mange har ikke kunnet overleve i en hardere konkurranse, og de som har overlevd, har lav fortjeneste”*. (**Teal & Berglund** 1987)

*”Det er generell enighet i litteraturen om at deregulering ikke har vært vellykket, på grunn av uunngåelig markedssvikt i drosjemarkedene. Denne påstanden støttes av så vel teoretisk drøfting som empiriske bevi*s”. **(Nelson/Nygaard** fra 2001)

**Bekken** konkluderer selv med at ”*gjennomgangen av studier internasjonalt klart viser misforhold mellom forventede endringer, som i stor grad er basert på teoretiske vurderinger, og erfaringene. Teoretisk kunnskap må derfor behandles med forsiktighet. Den gir verdifull innsikt, men oftere enn det motsatte, er den virkelige verden utenfor den teoretiske rammen og teorien har derfor begrenset praktisk gyldigh*et”.

**Menon Economics 2011:**

*”Drosjemarkedet er ikke som andre markeder. Markedet har en rekke imperfeksjoner,…”(side 3)*

*”Synkende etterspørsel kan medføre at løyvehaverne øker tilbudet for å opprettholde en stabil årsinntekt. Her skiller drosjenæringen seg fra de fleste andre næringer, hvor grunnregelen er at tilbudet reduseres ettersom lønnsomheten går ned”. (side 6)*

*”På grunn av imperfeksjonen ved dette markedet er det imidlertid ikke gitt at økt antall løyver vil redusere prisen. Erfaringer fra en rekke europeiske hovedsteder tilsier at en økning i antall løver tvert imot vil øke prisen på tjenestene”. (Side 29).*

Fra **Menon-**publikasjon nr 15/2011 – ”Behovsanalyse av antall drosjeløyver i Oslo og Akershus”. På oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Under presentasjonen av rapporten sa Sveinung Fjose at politikken som var ført siden 1999 var ”*mislykket sett fra forbrukernes side*”.

**Forbrukerrådet 2013:**

*”Forskningen og erfaringene fra land der behovsprøvingen er opphevet, viser at et frislipp i antall løyver gir risiko for overetablering, økte priser i enkeltkundemarked, lavere kvalitet på tjenestene og sentralisering av tjenesten geografisk og med hensyn til konsentrasjon av taxitilbud på visse tider av døgnet.”*

(**Fra Forbrukerrådets taxiutredning 2013).**

*”All erfaring tilsier at deregulering av markedsadgangen er forbundet med økning i antall drosjer”. ”De internasjonale erfaringene tyder på at deregulering er forbundet med høyere gjennomsnittstakster, særlig på tider og i områder med minst konkurranse”. ”Erfaringene med deregulering kan tyde på at sjåførene vil måtte arbeide lengre for å oppnå samme inntjening som før”.*

(Fra Rapporten ”Omreguleringer i drosjemarkedet – hvilke alternativer finnes og hva blir konsekvensene?”.

**TØI rapport nr 1054/ 2010. (Longva, Osland, Dotterud Leiren)**

*”Kundenes sikkerhet, kvalitet på tilbudet, konkurranse mellom transportmidler, miljø, sosiale forhold, kriminell adferd, er viktige årsaker til at myndighetene ønsker å regulere drosjenæringen.”*

*”Selv om fraværet av faste avgangstider, traseer og subsidier, gir drosjetilbudet en halvprivat karakter, fungerer drosjene som en integrert del av et komplett kollektivtransportsystem, ved at de gir full arealdekning og dør-til-dør transport”.*

*”Som passasjer betaler en for å bli transportert dit en skal. Dette gjør at drosjetjenester i mange tilfeller kan tilbys i et uregulert marked. Samtidig bidrar egenskapene i drosjemarkedet til at denne frimarkedsløsningen som regel ikke er ønskelig”.*

*”Reguleringene kan i hovedsak deles inn i kvantitative - reguleringer i antall, kvalitative – reguleringer … som føreropplæring og utforming av kjøretøy, og økonomiske – regulering av pris og prisstruktur. Fra myndighetenes perspektiv vil en kunne oppnå mange av de samme effektene, til en langt lavere kostnad, ved i stedet å følge en kvantitativ tilnærming. Både kvantitative og kvalitative reguleringer kan kombineres med økonomiske reguleringer”.*

Fra rapporten ”Drosjer som del av bytransporttilbudet”, norsk sammendrag.

**TØI-rapport 1308/2014. Jørgen Aarhaug.**

*”Då bransjen vart deregulert ved årtusenskiftet, var målet å få til sterkare konkurranse. Det skulle gje betre tilbod og lågare prisar. Auken i talet på løyver til fleire sentralar, gav hovudsakleg negative effektar. Ein fekk færre turar pr. bil og slik høgare eller uendra prisar. Det er naturleg. Når passasjergrunnlaget går opp, vil ikkje fleire bilar gje lågare pris til kunden”*

**Fra Los høringsuttalelse til Delingsøkonomiutvalget, mai 2017.**

*”Drosjenæringen er preget av stor konkurranse og lave lønninger. Behovsprøvingen må opprettholdes for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud i hvert løyvedistrikt. Kravet til drosjeløyver er med på å sikre at bransjen består av seriøse aktører. Et frislipp vil gå på bekostning av sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår. YS støtter ikke at maksimalprissystemet oppheves”.*

**Fra YS` høringsuttalelse til Delingsøkonomiutvalget, mai 2017.**

**Politiske utsagn om drosjenæringen**

"*Drosjepolitikken skal ses på som en del av kollektivpolitikken, og bransjen har et viktig samfunnsoppdrag"*. **Fra Høyres og Frps regjeringsplattform, Sundvollen 2013.**

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) hos NT avd Rogaland. 2010:

*”Taxinæringen er pr definisjon en del av kollektivtilbudet. Ingen tvil om det”.*

Rune Gerhardsen (Oslo Ap) i DN 6/1 2011. *”Vi ønsker jo at folk her i landet skal ha en anstendig lønn gjennom et ordinært arbeid med ordinær arbeidstid. Det er en luksus vi i dag ikke unner taxisjåfører. De må opp i 12-14 timer for å oppnå samme inntekt som de for ti år siden oppnådde på en vanlig åttetimersdag”.*

**Om anbud/pasientreiser**

Borghild Tenden (V): *”Ingen har nok sett konsekvensene for de distriktsdrosjene som har tapt i anbudsrundene. Dette er en samfunnsøkonomisk situasjon vi må se nærmere på. For jeg vet hvor viktig dette transporttilbudet er ute i distriktene, ikke minst for eldre, uføre eller syke mennesker”.* (Taxi nr 2/2010)

Bendik Harald Arnesen (A): *”Nå må alle gode krefter slå seg sammen og gi distriktsdrosjene mulighet for å overleve. Dette er et viktig transporttilbud som vi må og skal ha”.* (Taxi nr 2/2010)

Bård Hoksrud (Frp) (Nationen 1/12-2010): *”Drosjene er en svært viktig del av kollektivtilbudet i distriktene og må reddes”. ”Fremskrittspartiet vil blant annet ha en ny gjennomgang av helseforetakenes anbudskriterier, slik at flere distriktsdrosjer kan få avtaler om sykehuskjøring”.*

*”Myndighetene må spille mye mer på lag med drosjenæringa i framtida”.*

*”I festtaler om kollektivtilbud er det kun bussruter og jernbaner som gjelder, mens drosjene blir glemt”.*

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) (Nationen 23/12-2010): *”Eit godt drosjetilbod i distrikta er viktig både for Samferdsledepartementet og Helsedepartementet. Eg har teke kontakt med helseministeren, fordi me må i samarbeid sjå på korleis vi både kan få til ein meir fleksibel pasienttransport og samstundes styrke grunnlaget for distriktsdrosjane”.*

Tor Erik Jensen (H), fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag, brev til samferdselsminister Marit Arnstad 14/11 2012. ”Jeg mener det er behov for en bedre samordning av regionale kollektivtjenester på tvers av forvaltningsnivå fordi dette er offentlig betalte transporttjenester. I behandlingen av Regional transportplan – Innspill til Nasjonal transportplan i Fylkestinget i Nord-Trøndelag i april i år uttalte fylkeskommunene at de må få et helhetlig ansvar for kjøp av transporttjenester som også omfatter pasienttransportene”.

Tor Erik Jensen (H), fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag på Norges Taxiforbunds fagkonferanse høsten 2014:

*”Jeg vil ha taxi overalt, alltid. Ikke noen steder, av og til”.*

Link til rapport fra Jørgen Aarhaug – 2016

Omtalt i TAXI nr 6/2016.

<https://www.researchgate.net/publication/307936260_Taxis_as_a_Part_of_Public_Transport>