

Fagwebinar ITS Norway: Nytt taxiregulativ

Jørgen Aarhaug
Forsker, TØI
19.01.2021



Forskning i bevegelse

Billigere og bedre – eller dårligere og dyrere

Ja!

Hvorfor?

- Det er ikke ett marked med ett sett med mekanismer, men flere markeder med ulike mekanismer
- Omreguleringen går fra ett kompromiss til et annet

Hvorfor billigere og bedre?

- Overgang til bestilte turer
 - *Kunden har forhandlingsmakt*
 - *Bedre konkurranseflate mellom tilbydere – kan fremme både pris- og kvalitetskonkurranse*
- Lettere å etablere nye sentraler
- Undertrykket etterspørsel

Hvorfor dyrere og dårligere

- Press på økonomien i det å kjøre
 - *Kostnadene ved å drifte bil går opp (avgifter, bom, lavere restverdi mm.)*
 - *Betalingsviljen er usikker*
 - *Konkurransen fra andre transportmidler*
 - *Vanskelig å holde kvaliteten høy*
- Deler av markedet skiller ikke tydelig på pris/kvalitet
 - *Nisje for dyrt – dårlig*
- Strukturelle endringer i distriktene
 - *Lavere befolkning*
 - *Høyere bilhold*
 - *Alternative tilbydere*

Vurdering

- Det er begrenset hvor mye billigere drosje kan bli
 - *Kostnadene er betydelige*
 - *Lønn å leve av*
 - *Utgangspunktet er ganske høy effektivitet (i bestillingsmarkedene)*
- Kvalitetsheving
 - *Kan synliggjøre kvalitetsforskjellene bedre, snittkvaliteten er i utgangspunktet høy*
 - *Ingen tiltak rettet mot dagens lavkvalitetstilbydere*
- Dyrere
 - *Det er også begrenset hvor mye dyrere drosje kan bli, (i alle fall hvis en ser bort fra turistfeller)*

Hvem vinner og hvem taper

- Vinnere

- *Etablerte merkevarer*
- *Eiere som klarer å oppskalere*
- *Kunder på bestilte turer*
- *Offentlige kunder*

- Tapere

- *De som i dag sliter*
- *Holdeplassaktører*
- *Sjåførere/løyvehavere*
- *Distrikter hvor det ikke blir satt inn tiltak*

Takk for
oppmerksomheten!