



Limet i kollektivtransporten

DETTE BØR DU VITE OM DROSJER OG DROSJEPOLITIKK



NORGES TAXIFORBUND

august 2017



HVEM SKAL KJØRE DATTEREN DIN HJEM?

Hvemsomhelst

Taxi med løyve



HVEM SKAL KJØRE PETTER TIL SKOLEN?

Hvemsomhelst

Taxi med løyve



HVEM SKAL KJØRE RIGMOR TIL SJEKK PÅ SYKEHUSET?

Hvemsomhelst

Taxi med løyve



INNHold

Regulert næring – en samfunnskontrakt	side 5
Taxi finansierer 20.000 barnehageplasser.....	side 6
Hva sier forskningen?	side 7
Er drosjer dyrt?	side 8
Krav til kvalitet, miljø, sikkerhet.....	side 9
Pirattaxi er ikke delingsøkonomi	side 10
Sitater om drosjepolitikk	side 11

Utgitt av Norges Taxiforbund i august 2017

Norges Taxiforbund organiserer drosjeeierne i Norge. Næringen sysselsetter ca 17.000 personer (ca 13.500 årsverk), kjører årlig over 32 millioner turer, har en omsetning på nær 9 milliarder kroner og bidrar med ca 3 milliarder årlig i skatter og avgifter.



NORGES TAXIFORBUND

Tlf: 23 21 04 00

e-post: post@nortaxi.no

www.taxiforbundet.no

Sammendrag

Regulert næring – en samfunnskontrakt

Drosjene er en viktig del av samfunnets infrastruktur. De er den fleksible del av et offentlig tilgjengelig (kollektivt) transporttilbud, og er tilgjengelig "overalt, alltid" – også der og når buss, trikk og tog ikke går.

Kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring gjør det mulig å ha et godt tilbud overalt, til alle døgnets tider – til alle typer kunder. Skolebarn, pasienter, funksjonshemmede, eldre er like avhengige av drosjer til ulike tider som forretningsfolk, turister, offentlig ansatte og festdeltakere.

Taxi finansierer 20.000 barnehageplasser

Norske drosjer sørger for at det alltid er offentlig transport å få tak i – døgnet rundt i hele landet. I tillegg bidrar næringen med nær 3 milliarder skatte kroner i året. Det tilsvarer finansiering av 4.680 lærerårsverk eller 19.970 kommunale barnehageplasser.

I 2014 var det registrert litt over 8.379 drosjeløyver i Norge. Samlet omsatte disse for 8,8 mrd. kroner, eller litt over 1 mill. kroner i gjennomsnitt per løyve. Ifølge SSB jobbet om lag 17.000 personer i næringen i 2009. Det ble utført minst 13.500 årsverk i 2014.

Hva sier forskningen om regulering?

I alle land er drosjer regulert i ulike former. En deregulering fører erfaringsmessig til at antallet drosjer i spotmarkedet øker vesentlig. Dette åpner for flere useriøse utøvere som kun kjører på lønnsomme tider og utnytter markedets svakheter til egen fordel. Kvaliteten går ned og takstene øker på grunn av overkapasitet og lavere inntjening. Tilbudet forsvinner på ulønnsomme tider og steder. Det er ikke kunnskapsmessig belegg for påstanden om at deregulering gir "bedre og billigere drosjer". Erfaring og forskning viser det stikk motsatte.

Myter om drosjepriser

Drosjeprisene i Norge avspeiler et norsk kostnadsnivå. Det er galt at de har steget uforholdsmessig mye.

Mange bruker påstander om høye drosjepriser som begrunnelse for avregulering. De høyeste prisene oppstår imidlertid der regulering oppheves. Drosjetakstene i Norge er i prinsippet maksimalprisregulert. Konkurransetilsynet fastsetter maksimalpriser ved forskrift. De større byområdene er unntatt fra denne prisreguleringen, etter politiske vedtak.

Strengere krav til kvalitet, miljø og sikkerhet

Norske drosjer kjører over 32 millioner turer årlig. Kundetilfredsheten er jevnt over stor, men noen steder er kvaliteten for ujevn.

Det ønsker næringen å gjøre noe med, men vi trenger også myndighetenes hjelp. For det første må behovsprøvingen være reell, og sørge for at drosjene har en lønnsomhet som gjør yrket attraktivt. Norges Taxiforbund har bedt om flere tiltak som kan skjerpe kravene.

Norske drosjer er blant verdens fremste teknologisk. De fleste har bestillingsapper med alle valgmuligheter.

Pirattaxi er ikke delingsøkonomi

Et amerikansk pirattaxiselskap (Uber) har lenge vært påstått å være "delingsøkonomi". Dette er verken språklig eller rettslig korrekt.

Rettsinstanser i Norge og hele Europa har slått fast at alle som driver med persontransport mot vederlag, skal holde seg til nasjonal lovgivning for slik transport.

Fylkeskommunene har ansvar for kollektivtransporten i Norge, herunder drosjene. De støtter reguleringene, for å nå de transportpolitiske målene som er vedtatt.

Regulert næring – en samfunnskontrakt

Drosjene er en viktig del av samfunnets infrastruktur. De er den fleksible del av et offentlig tilgjengelig (kollektivt) transporttilbud, og er tilgjengelig "overalt, alltid" – også der og når buss, trikk og tog ikke går.

Limet i kollektivtransporten

Kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring gjør det mulig å ha et godt tilbud overalt, til alle døgnets tider – til alle typer kunder. Skolebarn, pasienter, funksjonshemmede, eldre er like avhengige av drosjer til ulike tider som forretningsfolk, turister, offentlig ansatte og festdeltakere.

Et godt drosjetilbud er også nødvendig for å redusere privat bilbruk og spare store parkeringsarealer. Drosjene bidrar til trygghet, beredskap, fleksibilitet.

Summen av ulike markeder til ulike tider av døgnet gir stordriftsfordeler og en rasjonell drift til lavest mulige priser. For kunden gir lokal stordrift best tilgjengelighet til nærmeste ledige bil.

Samfunnskontrakten

Drosjenæringen i Norge er regulert i yrkestransportloven, som ble vedtatt enstemmig av Stortinget i 2002. Den kan forstås som en "samfunnskontrakt". På den ene siden begrenser myndighetene antall drosjer ved å tilpasse løyver til markedets behov og på den måten sikre et anstendig lønnsnivå. På den andre siden plikter drosjene å stille opp – overalt og til alle døgnets tider uten subsidier (kjøreplikt fra stasjonsstedet).

TØI skriver at samfunnskontraktens hensikt er "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).

Hvis det blir fritt fram for å skumme fløten av de gode markedene, vil ingen ta seg av de ulønnsomme og ubekvemme. I bysentra vil overkapasitet skape trafikkproblemer, miljøproblemer og en mer useriøs næring. Derfor er regulering så viktig.

Det er to nøkkelspørsmål i drosjepolitikken:

1: Skal det være taxi døgnet rundt i hele landet, som del av kollektivtilbudet?

2: Skal det være mulig å leve av drosje som yrke?

De som vil deregulere, svarer nei på begge disse spørsmålene. Hva svarer du?

“Drosjepolitikken skal ses på som en del av kollektivpolitikken, og bransjen har et viktig samfunnsoppdrag”.

Fra Høyres og Frps regjeringsplattform, Sundvollen 2013.

Taxi finansierer 20.000 barnehageplasser

Norske drosjer sørger for at det alltid er offentlig transport å få tak i – døgnet rundt i hele landet. I tillegg bidrar næringen med nær 3 milliarder skatte kroner i året.

Det tilsvarer finansiering av 4.680 lærerårsverk eller 19.970 kommunale barnehageplasser.

I 2014 var det registrert litt over 8379 drosjeløyver i Norge. Samlet omsatte disse for 8,8 mrd. kroner, eller litt over 1 mill. kroner i gjennomsnitt per løyve. Ifølge SSB jobbet om lag 17.000 personer innenfor denne næringen i 2009. Det ble utført minst 13.500 årsverk i næringen i 2014.

Tallene kommer fra en rapport utarbeidet av Ny Analyse AS i 2016, på oppdrag fra Norges Taxiforbund.

Drosjenæringen er dominert av små aktører. 85 prosent av bedriftene omsatte for mindre enn 2 millioner kroner. Hele 60 prosent hadde to eller færre sysselsatte. Drosjenæringen er kjennetegnet av nærhet til lokalsamfunnet.

Løyvehavere, sentraler og ansatte betalte rundt 2,65 milliarder kroner i skatter og avgifter i 2014. I tillegg kommer indirekte bidrag gjennom kjøp av varer og tjenester for ca 2,1 milliarder, noe som sikrer rundt 1.180 årsverk og 315 millioner skatte kroner utenfor næringen selv.

I analysen ble også noen lokale tall kartlagt:

- I Hedmark fylke utgjorde innkjøpet av varer og tjenester fra sentralene og drosjene 62 mill. kroner i 2014. Det direkte og indirekte skattebidraget var på ca. 87 mill. kroner.
- Halden Taxi benyttet seg av 59 årsverk i 2014. 52 av disse er direkte knyttet opp mot bedriften, mens 7 årsverk er sikret gjennom lokalt næringsliv.
- Tromsø Taxi bidro med skatter og avgifter for 76 mill. kroner i 2014. Sentralen bidro med 19 mill. direkte, mens 57 mill. kroner ble generert via indirekte kanaler.
- Bergen Taxi bidro med 64 mill. kroner direkte i skatter og avgifter og med 187 mill. kroner gjennom indirekte kanaler. Dette samlede bidraget til stat og kommune utgjør 252 mill. kroner.
- I Oslo omsatte Oslo Taxi alene for 1,35 mrd. kroner i 2014. Dette resulterte i en verdiskaping på 977 mill. kroner. Det samlede skatte- og avgiftsbidraget både direkte og indirekte utgjorde om lag 500 mill. kroner.

“Forskningen og erfaringene fra land der behovsprøvingen er opphevet, viser at et frislipp i antall løyver gir risiko for overetablering, økte priser i enkeltkunde-marked, 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

Hva sier forskningen om regulering?

I alle land er drosjer regulert i ulike former. Årsaken er todelt:

1. Drosjer er del av et offentlig transporttilbud, og har et samfunnsoppdrag. Den skal ikke bare dekke etterspørsel når det er lønnsomt eller bekvemt for tilbyderen, men overalt og til alle døgnets tider.
2. Drosjemarkedene er ikke selvregulerende. Avregulering fører derfor til ubalanse i markedene, og samfunnsoppdraget kan ikke utføres.

En deregulering fører erfaringsmessig til at antallet drosjer i spotmarkedet øker vesentlig. Her er etableringshindringene lave. Dette åpner for flere useriøse utøvere som kun kjører på lønnsomme tider og utnytter markedets svakheter til egen fordel. Kvaliteten går ned og takstene øker på grunn av overkapasitet og lavere inntjening. Tilbudet forsvinner på ulønnsomme tider og steder.

Det er ikke kunnskapsmessig belegg for påstanden om at deregulering gir “bedre og billigere drosjer”. Erfaring og forskning viser det stikk motsatte.

En større internasjonal analyse ble gjort av TØI i 2003, Forskeren Jon Terje Bekken har et oppsummeringskappittel 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”. (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 bevis”. (Nelson/Nygaard fra 2001)

Menon Economics gjennomførte en analyse på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i 2011. Her er to sitater:

“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)

I en analyse fra Oslo Economics 2017, i forbindelse med ESA-saken heter det i konklusjonene blant annet:

“En behovsprøvd løyveordning er et middel for samfunnet til å sikre et tilstrekkelig tilbud av drosjetjenester i hele landet, til alle tider av døgnet. Uten dette kan man ikke få et tilbud på ulønnsomme tider og steder. Dette gjelder like mye i byene som på landet”.

“En deregulering vil svekke tilbudet i store deler av landet, og føre til overetablering og prisøkninger i storbyene, slik en har sett i andre land. Økt kødannelse og økte utslipp er en annen virkning. Fravær av reguleringer vil gi en ikke optimal utnyttelse av samfunnets ressurser og det beste tilbudet til kundene”.



Myter om drosjepriser:

Drosjeprisene i Norge avspeiler et norsk kostnadsnivå. Det er galt at de har steget uforholdsmessig mye.

Mange bruker påstander om høye drosjepriser som begrunnelse for avregulering. De høyeste prisene oppstår imidlertid der regulering oppheves.

Prisregulering

Drosjetakstene i Norge er i prinsippet maksimalprisregulert. Konkurransetilsynet fastsetter maksimalpriser ved forskrift. Følgende områder er unntatt fra denne prisreguleringen: Oslo og Akershus, Trondheim, Fredrikstad og Sarpsborg, Drammen og nedre Buskerud, Stavanger med Randaberg, Sola og Sandnes. Videre disse byene med nærmeste omegn: Bergen, Kristiansand, Moss, Haugesund.

Jamførpris

For å få sammenlignbare priser, er det vedtatt en såkalt "jamførpris" som alle sentraler og enkeltdrosjer er pålagt å vise på sine nettsider, og på alle biler (oblat, uthevet med gul bunn). Denne er basert på en standardtur på 8 kilometer og 13 minutter. Det er denne som viser forskjell i priser og utviklingen av takstene over tid.

I dag (juni 2017) er den maksimalprisregulerte jamførprisen på dagtid 212 kroner. Til sammenligning har en del bysentraler følgende jamførpris (uten Oslopakke, miljøpakke etc): Oslo Taxi 249 kroner, Christiania Taxi, Oslo 260, Norgestaxi, Oslo 250, Bergen Taxi 220, Stavanger taxi 250, Trøndertaxi 238 kroner. Andre bysentraler kan konkurrere på enkelte fastpriser eller bestillinger, men ligger ofte noe over på jamførpris.

Priser følger utgifter

Utvikling i drosjeprisene avspeiler veksten i utgiftene ved drosjedrift. I perioden 2004 – 2015 steg begge med 65 prosent. Etter 2012 har veksten i drosjetakstene stabilisert seg. I Oslo steg drosjetakstene med 37 prosent fra 2007 til 2015. De siste fire årene har drosjeprisene steget marginalt mer enn konsumprisindeksen.

I Oslo er forskjellene størst, etter en villet politikk for økt konkurranse fra myndighetene. Det er ikke reguleringen, men kostnadene som er hovedårsak til prisutviklingen. Norges Taxiforbunds kostnadsindeks er basert på utviklingene i lønn og sosiale kostnader, kjøp og drift av drosjebil, dieselpriser, forsikringskostnader, rentekostnader og konsumprisindeksen.

Feil sammenligning

Statistisk Sentralbyrå (SSB) opererer med priser basert på kjørte kilometer. Det er ikke et mål på økningen i takstene, og kan derfor ikke brukes til å måle prisstigning.

Fra 2012 til 2015 økte konsumprisindeksen totalt med 6 prosent, for offentlig transport med 12 prosent, for passasjertransport på vei med 14 prosent, mens drosjetakstene økte med 8 prosent.



På www.taxikalkulator.no kan du enkelt finne prisen på en hvilken som helst drosjetur i Norge, fra aktuelle sentraler på stedet. Med snarvei på mobilen, fungerer den som en app.

Strengere krav til kvalitet, miljø og sikkerhet

Norske drosjer kjører over 32 millioner turer årlig. Kundetilfredsheten er jevnt over stor, men noen steder er kvaliteten for ujevn.

Det ønsker næringen å gjøre noe med, men vi trenger også myndighetenes hjelp. For det første må behovsprøvingen være reell, og sørge for at drosjene har en lønnsomhet som gjør yrket attraktivt. Dette svikter blant annet i Oslo. Frislipp vil gjøre situasjonen enda verre.

Norges Taxiforbund har bedt om flere tiltak som kan skjerpe kravene:

- Eksamen for løyvekurs i offentlig regi. (Akseptert av regjeringen, men ikke iverksatt)
- Obligatorisk kurs for sjåførere. (Fremmet av Vegdirektoratet og næringen i 2013, men ikke ført videre av Samferdselsdepartementet)
- Opprettholde krav til kjentmannsprøve, norsk-kunnskaper, kontroller. (Opp til fylkeskommunale reglementer og myndigheter).
- Økt styringsrett til sentralene, slik at vi kan kvitte oss med dårlige løyvehavere og sjåførere. (Ikke gjennomført).

Næringen selv gjør mye for å holde et høyt kvalitetsnivå, spesielt de som er medlemmer i Norges Taxiforbund. Forbundet driver Taxiskolen og holder jevnlig faglige kurs. Eksempler er førstehjelp, behandling av blinde, demente, ulike sykdomsgrupper.

Mange sentraler er blitt miljøfyrtårn og sertifisert med ISO-standarder. Lokale sentraler vinner priser – som Narvik Taxi (regional servicepris 2015), Bergen Taxi (pris fordigital innovasjon 2013). Drosjeeier Jan-Rune Lorentzen vant nasjonal reiselivspris for god service i 2012.



Miljøbiler

Stortinget har vedtatt at løyvemyndigheten (fylkeskommunene) kan stille miljøkrav til bilene. Det er næringen positiv til. Lenge har hybridbiler vært blant de mest brukte drosjene. Elbiler basert på batteri eller hydrogen fases nå inn etter hvert som flere modeller og infrastrukturen kommer på plass. Taxi er en del av løsningen på utslippsproblemene.

Kvalitet

Det kjøres i gjennomsnitt over 90.000 drosjeturer i døgnet, i hektiske perioder kanskje to-tre ganger så mange. Noen enkeltsaker har bidratt til å svekke næringens omdømme. De kan måles i promiller, men må likevel tas høyst alvorlig. NT har sterkt fokus på at drosjenæringen skal framstå med høy kvalitet i tjenestene og med høy etisk standard hos utøverne.

Teknologi

Norske drosjer er blant verdens fremste teknologisk. De fleste har nå bestillingsapper med alle valgmuligheter. Appene er gjerne knyttet til sentralenes profilering og taksametersystem. De største er Taxifix og Svippr, som benyttes av sentraler i ulike deler av landet.

Justervesenet kontrollerer alle norske taksametre jevnlig, i henhold til EU-standarder. Det utredes om taksameteret kan fjernes, men per i dag kan ikke myndighetenes krav til data om drift, skatter, arbeidsmiljø, etc. kontrolleres uten at et apparat er knyttet fysisk til bilens drift.

Lav- og nullutslippsbiler kommer stadig sterkere i drosjenæringen, med et større utvalg av aktuelle biler fra leverandørene. Her er en av to hydrogenbiler som Oslo Taxi har hatt i drift siden januar 2017.

Pirattaxi er ikke delingsøkonomi

Et amerikansk pirattaxiselskap (Uber) har lenge vært påstått å være "delingsøkonomi". Dette er verken språklig eller rettslig korrekt.

Rettsinstanser i Norge og hele Europa har slått fast at alle som driver med persontransport mot vederlag, skal holde seg til nasjonal lovgivning for slik transport. Regjeringen har gjennom endringsforslag til yrkestransportloven fastslått at samkjøring (ridesharing) forutsetter felles transportbehov mellom sjåfør og passasjer, og vederlag skal ikke overstige dokumenterte utgifter.

"Delingsøkonomiutvalget" hadde ikke noe mandat eller kompetanse for persontransport, men foreslo likevel å fjerne løyvekravet til drosjer, for å legge til rette for det som nå er piratvirksomhet. Regjeringen har avslått dette.

Her er noen sitater fra høringsuttalelsene til utvalget:

"Her legger altså utvalget til grunn at det offentlige, for å bane vei for en uregulert virksomhet som i dag er lovstridig, skal bruke titalls millioner kroner hvert år på å kjøpe en tjeneste som i dag er gratis for det offentlige". **Troms fylkeskommune.**

"Behovsprøvingen som en sentral del av dagens løyveordning sikrer den enkelte løyvehaver nok oppdrag til å kunne ha en inntekt å leve av. Dersom løyveordningen forsvinner, vil distriktene kunne oppleve å stå uten drosjer". **Finnmark fylkeskommune.**

"Drosjene utgjør en uunnværlig del av kollektivtransporten og har et samfunnsoppdrag ved at de har plikt til å tilby transport hele døgnet, og ikke kan avvise ulønnsomme turer. Akershus fylkeskommune mener det er viktig at drosjenæringen er regulert og har gode konkurransevilkår". **Akershus fylkeskommune.**

"Yrkestransportlovens løyveordning for drosjer gir den enkelte fylkeskommune fleksibilitet til å etablere differensierte løsninger og rammebetingelser - innenfor ulike geografiske områder. Det er derfor ingen grunn til å avvike den norske løyveordningen for drosjer.

Vi advarer mot at kreative selskapsformer fører til uklart arbeidsgiveransvar, midlertidighet og underbetaling. Konsekvensene kan bli en utvikling fra tradisjonell ansettelse mot et løsarbeidersamfunn". **Trøndelag fylkeskommune.**

"Et drosjeløyve innebærer transport av personer med ulike behov, enten det dreier seg om bestilling, spotkjøring, syketransport, skoletransport, og TT-transport. Det må derfor stilles strenge krav til utøvers profesjon. Uten krav om løyve er det en risikofaktor i forhold til publikums sikkerhet, og kunnskap om regelverk som omhandler skatter og avgifter". **Telemark fylkeskommune.**

"LO støtter mindretalet si vurdering om at å køyra drosje er eit yrke, og at drosjenæringa er og bør vera ein del av kollektivtransporttilbodet i Noreg". **Landsorganisasjonen (LO)**

"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". **Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS)**

Sagt om drosjepolitikk:

"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".

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."

TØI-rapport 1308/2014. Jørgen Aarhaug.

"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 taxisjåførere. De må opp i 12-14 timer for å oppnå samme inntekt som de for ti år siden oppnådde på en vanlig åttetimersdag".

Rune Gerhardsen (Oslo Ap) i DN 6/1 2011. (Gjelder fortsatt i Oslo)

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

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

"Konkurransetilsynet har ett redskap, en hammer. Så tror de at alle problemer er en spiker. De er mer drevet av ideologi enn fagøkonomisk teori".

Seniorforsker Eric Nævdal ved Frischsenteret til TAXI nr 5, 2012.

"Konkurransetilsynet har ikke noe faglig grunnlag for å hevde at flere drosjer vil gi lavere priser for kundene".

TØI-forsker Jørgen Aarhaug til Taxi nr 5 2012, gjentatt i nr 3, 2017.

"Politikken for økt konkurranse og flere biler i Oslo har vært mislykket sett fra kundenes ståsted. Ubalansen har også ført til dårligere kvalitet i deler av tilbudet".

Forsker Sveinung Fjose i Menon Economics til TAXI nr 5, 2012.

Sagt om delingsøkonomi:

"Aller først kan vi skrote det selvmotsigende begrepet delingsøkonomi.... Når vi tar betalt, er det ikke deling, men næring".

Sjefsøkonom Øystein Dørum, DnB Markets, DN 27/1 – 2016.

"Delingsøkonomi er en blanding av idealistisk retorikk, digitale nettverk – og underprising av privatpersoners eiendeler".

Professor ved BI, Tom Colbjørnsen, DN 15/2 – 2016.



NORGES TAXIFORBUND

Tlf: 23 21 04 00

e-post: post@nortaxi.no

www.taxiforbundet.no