

Fagøkonomer avkler Konk

Økonomer med innsikt i drosjenæringen feller en knusende dom over Konkurransetilsynets faglige vurderinger bak forslaget om å oppheve antallsreguleringen.



I sitt svar i TAXI nr 4, innrømmer Konkurransetilsynet at prisene økte umiddelbart i de fleste land etter frislipp, men sier at de senere har steget mindre. At prisene skulle gå NED, har tilsynet åpenbart ingen eksempler på, men påstår likevel at det skal kunne skje med et norsk frislipp.

I en kronikk i Dagbladet den 27. mai skrev seniorforsker Eric Nævdal i Frischsenteret blant annet at Konkurransetilsynet gjerne må mene at antallsbegrensningen for drosjer bør fjernes, "men de får ikke lov til å begrunne dette med økonomisk teori og erfaringer fra utlandet".

Sveinung Fjose i Menon Business Economics sier at tilsynet undervurderer markedssvikt i drosjemarkedene og overser erfaringene som er gjort med deregulering.

TØIs Jørgen Aarhaug mener det ikke er noe faglig grunnlag for tilsynets påstand om at flere drosjer vil gi lavere priser. TAXI har snakket med disse tre uavhengig av hverandre.

Tvilsom bruk av OECD-rapport

Transportøkonomisk Institutt (TØI) er det mest erfarne når det gjelder vurdering av drosjenæringen. De har gjort mange analyser både i Norge og utlandet, og står også bak deler av den OECD-rapporten fra 2007, som Konkurransetilsynet påberopte seg i forrige nr av TAXI.

- Konklusjonen er en annen enn den tilsynet trekker. OECD-rapporten handler dessuten i hovedsak om byområder, og er fri for distriktsproblematikk, sier forsker **Jørgen Aarhaug i TØI.**

Faglig feil

Aarhaug sier klart at Konkurransetilsynet ikke har noe faglig grunnlag for å hevde at flere drosjer vil gi lavere priser for kundene. Han mener også det er drøyt å si, som tilsynet gjør på spørsmål 4 i forrige TAXI, at "i utgangspunkt vil økt drosjetilbud og bruk av prisdifferensiering sikre et drosjetilbud på tider og steder hvor etterspørselen er lavest".

- Vi snakket med en drosjeeier i Salten som ga

opp sitt bopelsløyve etter at et turbilselskap fikk pasientkjøringen. I teorien kunne folk i hans område bestille drosje fra kommunesenteret, med mange kilometers henting, men med en pris kanskje fire ganger det det kostet før, er jo tilbudet i praksis uinteressant, sier Aarhaug.

Useriøse aktører

- Hvis vi tar bort adgangsreguleringen forventer vi et problem med mange aktører som ikke vil

være tilstrekkelig seriøse. Teoretisk kan dette løses med en kvalitetsregulering, slik tilsynet også foreslår. I praksis har man ikke noe sted vi kjenner til funnet et system for dette som fungerer godt. Kvalitetsregulering vil definitivt bli dyrere enn dagens system, med oppbygging av et nytt byråkrati for kontroll. Jeg tror ikke det er praktisk gjennomførbart, sier Aarhaug.

konkurransetilsynet



Svakt faglig grunnlag bak Konkurransetilsynets påstander, mener Jørgen Aarhaug i TØI.

Hva er målene?

Han mener det er vanskelig på et rent faglig grunnlag å gi entydige svar på hva som er best. - Det kommer an på hvilke mål man har. Men hvis det offentlige ønsker at det skal være et tilbud overalt, alltid, og samtidig at de som arbeider med drosjer skal ha en god inntekt, må drosjenæringen enten ha en form for beskyttelse eller motta direkte subsidier.

Erfaring viser også at der adgangsreguleringen praktiseres godt, fungerer den bedre enn fri adgang. Der den praktiseres dårlig, kan det være motsatt.

Prisinformasjon

Konkurransetilsynet mener frislipp av løyver og bedre

prisinformasjon sammen skal gi kundene lavere priser. Jørgen Aarhaug er enig med Norges Taxiforbund i at tilsynet, så vel som forbrukerrådet, synes å ha en overdreven tro på prisinformasjonens effekt:

- Kunden vet ikke på forhånd eksakt pris på en taksametertur. Prisinformasjonen bør være god uansett, men undersøkelser blant drosjekunder viser at pris ikke er avgjørende for valg av drosje, sier TØI-forskeren.

Konkurransetilsynet undervurderer markedssvikten og overser empirien, sier Sveinung Fjose i Menon.

- Deregulering ikke vellykket

Forsker Sveinung Fjose i Menon Business Economics er forbauset over at Konkurransetilsynet påberoper seg OECD-rapporten fra 2007 for sitt syn: - Den viser jo at deregulering i mange tilfeller **ikke** har vært vellykket. Empirien (erfaringen) viser at liberalisert marked har gitt høyere priser og dårligere tilbud i deler av døgnet. Det skjedde blant annet i Dublin og Amsterdam

Markedssvikt

Økonomer snakker om "markedssvikt" når de enkle teoriene om tilbud og etterspørsel ikke fungerer slik det forventes. I spotmarkedet for drosjer sier Fjose det er tre slike:

- Det ene er at svært mange kunder bryr seg lite om pris. Det andre at kundene har lite innsikt i hva de ulike drosjene koster. Til sist er det slik at når etterspørsel og lønnsomhet synker, så øker tilbudet. (Fordi sjåførene må kjøre lenger for å tjene pengene). I sum betyr dette at med økt tilbud øker priser og antall ledige biler, i stedet for det motsatte, som vil være en "normal" markedstilpasning.

Fjose kritiserer Konkurransetilsynet for ikke å ta hensyn til erfaringene som viser at det er slik.

Mislykket politikk

- Jeg mener også at drosjemarkedene i prinsippet ikke burde reguleres, men de må det når markedssvikten er så sterk, sier Fjose, som mener 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.

Tydligere forskjell

Fjose er enig med Konkurransetilsynet i at bedre prisinformasjon vil kunne styrke konkurransen mellom sentralene i Oslo. Han synes også at ulike sentraler bør se forskjellig ut, og slik gjøre konkurransen mer reell. Han tror også at man kunne ha økt etterspørselen noe med reduserte priser. – Kollektivtrafikken i Oslo opplevde betydelig etterspørselsvekst da de reduserte prisene og gjorde tilbudet bedre. Det burde være en tankevekker for drosjenæringen, sier Sveinung Fjose.



“Tror alle problem er spiker”

- Konkurransetilsynet har ett redskap, en hammer. Så tror de at alle problemer er en spiker. Det sier seniorforsker Eric Nævdal, som synes tilsynet er mer drevet av ideologi enn fagøkonomisk teori.

Det gjelder for eksempel påstanden om å legge press på en stor sentral gjennom å sette tak på den og etablere flere konkurrenter. – Detter er i lys av økonomisk teori en problematisk påstand. Stordriftsfordeler skal man utnytte for å redusere kostnader, det lærer man første året på samfunnsøkonomstudiet. Tilsynet snur saken på hodet, sier Nævdal.

Han mener også påstanden i svar nr 5, om “minst like gode driftsresultat som i dag” av økt konkurranse og lavere priser, er direkte i strid med innsikter fra økonomisk teori. - Dersom konkurransen fungerer, vil effektiviseringsgevinster bli spist opp av lavere priser, sier Nævdal.

- Som generelt utsagn er det heller ikke sant at “konkurranse er det beste middel for å oppnå effektiv bruk av samfunnets ressurser til fordel for forbrukerne”, sier han.

Billig regulering

Eric Nævdal reagerte såpass sterkt på Konkurransetilsynets utspill at han skrev kronikk i Dagbladet om det. Der sier han at tilsynet er “mer drevet av ideologi enn av økonomisk teori”, og at deres påstander heller ikke kan begrunnes med erfaringer fra andre land. – Tvert imot viser de at prisøkningen etter liberalisering er blitt permanent. “Dersom teorien ikke stemmer så tar de på seg skylappene og roper på enda mer liberalisering”, skrev Nævdal.

Han mener antallsregulering og kjøreplikt er en svært billig måte for samfunnet å regulere på, og synes det er underlig at Konkurransetilsynet kan være så sikre på gevinst ved økt konkurranse at de vil anbefale å erstatte kjøreplikten med utgifter over statsbudsjettet.

I likhet med Aarhaug fra TØI er Nævdal også kritisk til forutsetningen om en



Konkurransetilsynet snur teorien på hodet, sier seniorforsker ved Frischsenteret, Eric Nævdal. (Foto: Privat).

kvalitetskontroll som ikke er der i dag. – Da er det i alle fall uansvarlig å øke antall drosjer uten at dette er på plass. Nævdal mener at enda mer dødtid vil oppmuntre drosjesjåfører til å kompensere ved å snyte kunder – slik vi også ser i en rekke land med frislipp, sier han.

Enkel regulering

Nævdal mener at regulering av antall drosjer er ganske enkelt. Man kan bare se om det er kø av folk som vil ha drosje eller kø av biler som vil ha passasjerer. – Han sier seg også enig med drosjeeier Geir Roar Netlandet i siste TAXI om hvordan drosjemarkedet fungerer i praksis, og at dette er noe oppegående mennesker i Konkurransetilsynet også burde være i stand til å se.

Eric Nævdal mener myndighetene må se på årsaken til at visse ting en gang i tiden ble regulert. Det er ikke tilfeldig, men basert på erfaringer. - Disse årsakene kan av og til falle ut av den offentlige hukommelsen, men bør være et varsko om i alle fall å tenke seg om, sier Eric Nævdal, som mener hans argumenter er ukontroversielle blant fagøkonomer, uansett politisk ståsted.

- Det er ingen ideologi for meg at taxi skal ha begrensning i antall løyver. Men som fagøkonom er jeg opptatt av effektive markeder, slutter han.

AH



Konkurransen kan fungere bedre der det er grunnlag for den. På et tilfeldig tidspunkt på Oslo S nylig var 10 av 13 biler uten prisoblat og flere kjører uten sideprofilering. Noen sentraler venter på ny profil.