



Konkurransetilsynet
Postboks 439 Sentrum
5805 Bergen

Kun oversendt elektronisk

Lysaker, 31. oktober 2009

ÅPEN VERSJON

HØRINGSSVAR – FORSKRIFT OM TAKSTBEREGNING

Det vises til høringsnotat vedrørende ”Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn”, publisert på Konkurransetilsynets hjemmesider.

Vi mener at forslaget fra Konkurransetilsynet i utgangspunktet er et godt forslag og at det kan bidra til å skape økt konkurranse mellom taxiselskap på holdeplass og overfor de delene av markedet som ikke har fremforhandlede særavtaler. Vi støtter forslaget om at det *skal* benyttes parallelltakst, og at avstandstakst og tidstakst er beregnet ut fra en fast faktor.

Vi mener imidlertid at forslaget, slik det foreligger nå, på enkelte områder kan være kontraproduktivt i forhold til målsetningen om lavere priser. Enkelte deler av forslaget kan hindre utvikling av nye produkter og tjenester. Videre opplever vi at forslaget kan skape unødige hindringer for miljøatsninger i drosjenæringen.

Vi ønsker å utdype ovennevnte og å kommentere forslaget som følger:

1. Bakgrunn

”0-TAXI” er markedsnavnet til den nye taxisentralen i Asker og Bærum. Navnet representert av bokstavene på tastene på telefontastaturet for telefonnummer 0-8-2-9-4. Når man behøver taxi, slipper man å huske noen spesielle telefonnummer: -Man ringer helt enkelt 0-T-A-X-I.

Vår visjon i 0-TAXI er at vi skal være best på fleksibilitet og miljø. Vi skal lede utviklingen av nye produkter og tjenester, og vi har en klar målsetning om å bli den foretrukne leverandøren av drosjetjenester til privatmarkedet, bedriftsmarkedet og det offentlige.

Målsetningen til 0-TAXI er null utslipp, men frem til dette er praktisk gjennomførbart, klimanøytraliseres utslippene gjennom kjøp av klimavoter fra Mitt klima og Framtiden i våre hender. ”Folkevelt” ligger i bilene som ”InFlight Magazine”.

Alle nye drosjebiler som tilknyttet sentralen skal enten ha utslipp som er lavere enn 120 g CO₂ dersom de benytter vanlig bensin eller drivstoff, eller så skal de benytte lokalt fornybare energikilder som E85 BioEtanol, BioDiesel, BioGass m.v.

0-TAXI har tatt på seg *ledertrøyen* når det gjelder miljøsatsning i drosjenæringen: Bilindustrien er invitert til å stille eksperimentelle biler og ny miljøteknologi til rådighet, som vi kan kjøre aktivt i full trafikk og derved få erfaringer om hva som fungerer i drosjekjøring og for flåtebileiere. Mer informasjon er tilgjengelig på våre nettsider www.0-taxi.no.

2. Prismessige utfordringer i taxinæringen

Vi mener taxinæringen generelt sett opererer med feil tankegang når det gjelder priser / takster: Det har vært en langvarig nedgang i antall turer, hvilket har resultert i at prisene for de da færre turene har måttet økes, for fortsatt å kunne dekke inntekts/lønnsbehovet for eier/sjåfør, noe som igjen har ført til enda færre turer og derfor igjen enda høyere priser, osv.

Vi mener at taxi er en naturlig del av kollektivtransporttilbudet, og at tjenestene bør prises på en slik måte at publikum faktisk kan ta seg råd til å benytte taxi i større utstrekning enn i dag. Videre mener 0-TAXI at en prisreduksjon vil medføre flere turer og økt kundegrunnlag og derigjennom større omsetning.

0-TAXI har i sine publiserte prislister takster som jevnt ligger ca 20% under hovedkonkurrenten Asker og Bærum Taxi, noe som medfører at et prisbevisst publikum plukker ut våre biler på holdeplass. Brukerne gir også tilbakemeldinger om at nettopp de lavere prisene medfører at de vil benytte taxi i større utstrekning enn før.

Med i et ønske om lavere priser, ligger også et behov for å analysere hele verdikjeden som normalt inngår i en drosjevirkosomhet og å vurdere denne med helt nye øyne i den hensikt å kunne rette opp eventuelle skjevheter som kan ha oppstått gjennom tiden.

3. Verdikjede, kostnadselementer

Dagens drosjer kan sammenlignes med historiens ”en mann med hest og vogn”, som hadde Kongens tillatelse til å drive personbefordring mot betaling. Betalingen for tjenestene skulle dekke kostnadene med vognen og hesten, og det som da ble til overs, var lønnen som vognmannen skulle brødfø seg og sin familie med. Kostnadene ved å holde en hest og vogn var forholdsvis konstante og ble kun i mindre grad påvirket av antall kjørte turer og turenes lengde. Ved beregningen av vederlagenes størrelser, ble det derfor hensyntatt både behovet for lønnsinntekt for en arbeidsdag, og en forholdsmessig fordeling av de relativt faste kostnadene på forventet kjørt distanse og over tid forventet antall turer. Dette har i grunnen endret seg lite etter at automobilen ble tatt i bruk som drosje for omkring hundre år siden.

Etter at telefonen begynte å bli allemannseie for i overkant av et halvt århundre siden og ”vognmenn” organiserte seg i ”sentraler” for å effektivisere bestillingsprosessen, har merkostnadene for driften av slike ”sentraler” blitt bakt inn i prisene for selve kjøringen, uavhengig av om ”sentralen” har bidratt i det enkelte oppdrag eller ikke.

Mens en "telefonist" (sentralborddame) tidligere fikk forholdsvis lite betalt for sitt arbeid, er dagens avlønning av en callcentermedarbeider fullt ut på høyden med andre lønninger i samfunnet. Jevn fordeling av en "sentral" sine forholdsvis høye driftskostnader (les: lønninger til callcentermedarbeidere) på *alle* turer, medfører en unødig og uriktig krysssubsidiering av produksjonsmessig kostbare telefonbestilte turer, fra turer ved praing på gate og holdsplassturer, der slike kostnader ikke er relevante.

Det etablerte regimet med sjåførlønninger dessverre er slik at sjåføren mottar sitt vederlag som en prosent av "innkjørt" på taksameteret. For at en drosjeeier/løyvehaver skal kunne dekke inn kostnadene ved drift av callcenteret av sitt netto vederlag etter at sjåføren har mottatt sin prosentbaserte lønn, innebærer det 1) at sjåføren mottar vederlag for en tjeneste han faktisk ikke yter og som heller ikke er relevant for selve kjøringen, og 2) at prisen ut til bruker må økes utover det strengt tatt nødvendige, fordi sjåføren også skal ha sin lønnsandel av brutto vederlaget som innkreves og som da også inkluderer lønn til callcentermedarbeideren.

Vi mener det ovennevnte etablerte regime er uhensiktsmessig, og at det bør endres: En sjåfør bør etter vår oppfatning få sitt vederlag basert på enten sin innsats (dvs. timebetalt), eller basert på det vederlaget passasjerene faktisk betaler for *reisen*, dog aller helst en kombinasjon av disse. En sjåfør bør *ikke* motta noen del av det vederlaget som oppkreves for andre tjenester relatert til transportopdraget, eksempelvis bestillingsgebyr.

Vi vil eksemplifisere dette som følger:

Med dagens elektroniske systemer og sanntids mobilkommunikasjon som etter hvert er standard i de aller fleste drosjer, er det mulig å

vil være raskt inntjent som følge av bedret tilbud til publikum og derved også flere drosjeturer (dvs. mindre ubesatt dødtid).

I ovennevnte produkt eksempel vil det imidlertid være helt feil å måtte øke prisen til kunde med *mer* enn den faktiske eksterne kostnaden, fordi "dagens sjåfører" er vant til å tenke på den totale *omsetningen* i bilen som *innkjørt* og at sjåføren derfor forventer å få sin lønn beregnet av et beløp som også omfatter Etter vår oppfatning bør en sjåførs (her: provisjonsbaserte) lønnsgrunnlag i ovennevnte tilfelle være kr.

Kostnadselementene som ikke er relatert til selve *kjøreturen*, må kunne legges til i *vederlaget* som innkreves, uten å måtte bakes inn i tidstakst og/eller avstandstakst.



Som kjent krever kredittkortselskap et vederlag for betalingsformidling, varierende fra ca 1,5-2,5% (VISA, MasterCard), til 4-5% (American Express). Betaling med bankkort har dessuten en transaksjonskostnad. Det er i Norge foreløpig ikke blitt en utbredt tradisjon at brukersteder krever særskilt gebyr ved bruk av kreditt-/betalingskort, selv om stadig flere flyselskap, nettbutikker osv. har begynt å innføre dette. De aller fleste taxisentraler lar disse kostnadene inngå i *sentralavgiften*, som løyvehaveren betaler av sin netto proveny fra drosjekjøring, dvs. etter lønnskostnader. Dette innebærer dermed at prisen til publikum må økes tilsvarende, ettersom at sjåfør først skal kunne motta sin lønn av bruttobeløpet. Også dette bidrar til en unødig høyere sluttpris for turen.

Den største delen av den *sentralavgift* en løyvehaver betaler, er imidlertid lønnskostnader til callcentermedarbeidere hvis hovedfunksjon er å motta telefoniske bestillinger fra publikum. Når disse kostnadene inndeckes av netto dekningsbidrag, vil også disse kostnadene bli forstørret før de når publikum. Dersom kostnadene ved en bestilling ikke kan synliggjøres direkte som eksempelvis "bestillingsgebyr" og lagt til prisen for selve kjøreturen, vil det heller ikke kunne prisdifferensieres mellom en telefonisk bestilling som er kostbar å håndtere, og en selvbetjent bestilling via SMS eller internett som koster svært lite å håndtere. Dermed vil heller ikke publikum kunne gis noe incentiv til å benytte mer kostnadseffektive bestillingsmetoder.

Etter vår oppfatning, bør selve *taksten* for en drosjetur utelukkende omfatte kostnadene som naturlig er relatert til selve kjøreturen. Tilleggskostnader som kjøper selv har kontroll over og en valgmulighet i forhold til å pådra seg, må etter vår oppfatning, kunne belastes særskilt i form av gebyr og/eller ekstravederlag.

4. Prisberegning

Det følger innledningsvis av forslaget at drosjekjøring underlagt privatrettslige kontrakter er unntatt fra regelverket. Kjøring gjennom kontrakt etter offentlige anbud er slikt sett unntatt, og naturligvis enhver kjøring for næringslivet som har inngått særavtaler om rabatt, servicekvalitet osv. Dette innebærer at følgende av reguleringen i hovedsak vil treffe *privatmarkedet* og de delene av næringslivet som ikke går inn på "spesialavtaler".

a. Fremkjøringstakst

Forslaget innebærer at *fremkjøringstakst* skal være en fast beregnet faktor av avstands- og tidstakst. Videre at det ikke skal være anledning til å ta annen pris for drosje som er forhåndsbestilt til et visst tidspunkt. Vi mener dette er uheldig og kan bidra til et dårligere drosjetilbud til publikum:

Dersom maksimal framkjøringstakst er ugunstig for den enkelte sjåfør/løyvehaver, vil han verge seg for å ta turen og heller avvise den med ymse mer eller mindre gode begrunnelser.

Faktum er at bestiller "eier" bilen fra bestilling er akseptert av sjåfør og til turen er avsluttet og betalt. Det er da også relevant at kunden betaler fremkjøringskostnadene.

Det fremgår ikke av høringsdokumentene hva som er bakgrunnen for ønsket om å knytte fremkjøringspris fast til tids- og avstandstakst. Vi antar imidlertid at dette er for å demotivere "kreative" tiltak man har sett blant enkelte sjåførere. Dette kan i så fall løses på andre måter, i alle fall i områder med flere sentraler: En enkel måte kan være å kreve at fremkjøringstakst skal være en særskilt merket takst (gjerne med samme pris som ordinær kjøretakst), dog slik at det fremkommer spesifisert og separat på kvitteringen, med særskilt angitt både a) geografisk posisjon (fra bilens GPS) turen ble mottatt, b) fremkjøringstid, c) kjørt distanse og d) gjennomsnittlig fremkjøringshastighet. Derved vil maksimal fremkjøringspris kunne være et selvstendig element i konkurranse mellom sentraler i samme område.

Et alternativ kan naturligvis være for et taxiselskap å ikke operere med en særskilt starttakst ved fremkjøring, men rett og slett å kjøre på ordinær tids- og avstandstakst fra bestillingen ble mottatt og frem til hentestedet. Slik vi forstår forslaget § 5, vil det være fullt ut mulig (dog muligens uønsket).

b. Tilleggstakst for bestilling av henting til bestemt tidspunkt.

Dersom løyvehaver ikke kan kreve tilleggsbetalt for at henting *garantert* skal skje til et bestemt tidspunkt, vil antakelig denne tjenesten bortfalle og bli erstattet av "*henting etter beste evne, så nært opptil ønsket tidspunkt som mulig*". Bakgrunnen er at en løyvehaver/sjåfør som får seg tildelt en bestilling med *garantert/fast* hentetid ikke sjelden må frasi seg tur(er) som kan ifaresette fremkjøring til bestilt tidspunkt. Uten mulighet for tilleggsbetaling for denne særtjenesten, vil løyvehavere neppe akseptere slike bestillinger, og derved vil heller ikke sentraler kunne motta slike.

Resultatet kan bli at tjenesten henting til forhåndsbestemt tid, da utelukkende tilbys under privatrettslige avtaler som ikke omfattes av det foreslåtte regelverket.

Dersom Konkurransetilsynet opprettholder sitt forslag om at fremkjøringstakst skal være en faktor av tids- og avstandstakst, bør gebyr for denne tilleggstjenesten være priset som enten en separat takstfaktor eller et særskilt tillegg.

c. Fastpris

Det er foreslått at det som i dag er fastpris, skal erstattes av det som i realiteten er maksimalpris, dvs. at taksameter skal benyttes på ordinær måte, men at sjåføren eventuelt skal stanse taksameteret ved oppnådd maksimalpris (dvs. avtalt "fastpris").

Vi tror en slik bestemmelse kan ha uønskede konsekvenser:

I Oslo og andre bymessige strøk, kan enkelte taxiselskap tenke seg å operere utelukkende med fastpris: Eksempelvis kr. 75,- innenfor Ring1, kr. 100,- fra Ring1 til innenfor Ring2, kr. 150,- innenfor Ring3 osv. Ved kalkyler som ligger til grunn for prisfastsettelse av slike standardpriser, forutsettes det at *alle* turer som faller innenfor, faktisk betaler dette vederlaget. For da ikke å risikere at noen turer prises lavere, vil takstelementene som benyttes jf forskriften måtte settes så vidt høyt at "fastprisen" oppnås raskt og taksameteret slås av tilsvarende raskt. En konsekvens av dette, vil være at bilens taksameter vil registrere uforholdsmessige mange kilometer med taksameteret i "stanset" tilstand og at det derved vil være vanskeligere å oppdage svartkjøring med taksameter i slik "stanset" stilling.

Etter vår oppfatning bør fast forhåndsavtalt pris være en mulighet en kunde bør ha som alternativ til å benytte taksameter på ordinær måte, på en slik måte at den forhåndsavtalte prisen da er den prisen som faktisk skal betales for turen, uavhengig av hva en "ordinær taksametertur" ville vist.

5. Miljøsatsning

0-TAXI sitt konsept innebærer som tidligere nevnt, at det kjøpes CO₂-kvote for antallet kjørte kilometer. Hensikten er todelt; dels ønsker vi å motivere løyvehavere til å kjøre stadig mer miljøvennlige biler, dels ønsker vi å motivere passasjerer til å velge den mest miljøvennlige bilen der valgmuligheter finnes. Dette gjøres ved at det, som et særskilt tillegg til den ordinære taksten som taksameteret beregner på ordnær måte, beregnes et særskilt *tillegg* basert bilens reelle CO₂-utslipp per kilometer, multiplisert med turens antall kjørte kilometer. Tillegget fremkommer som *egen post* på kvitteringen, og innebærer at en tur kjørt med en svært forurensende bil, blir noe dyrere enn fullstendig en identisk tur, kjørt med en "snillere" bil.

Vi ber spesielt om at forskriftens regler utarbeides på en slik måte at dette fortsatt skal kunne være mulig. Dersom forskriftens bestemmelser pålegger at en eventuell CO₂-kvote skal "bakes inn" i den vanlige tariffen slik at alle turer med alle biler prises fullstendig likt, uavhengig av bilenes respektive forurensning, blir betalingen for CO₂-kvoten å anse som en "straff" pålagt løyvehaveren, men uten noen som helst virkning for passasjerer og dermed mister den sin hensikt og vil ventelig måtte fjernes.

I en eventuell bestemmelse om dette, kan eksempelvis inntas et punkt om at særskilte kjøretøyindividuelle miljøavgifter som innkreves av passasjer og som *i sin helhet* betales videre til miljøorganisasjon, sertifikatutsteder m.v., kan legges til takstene på kjøretøyindividuell grunnlag dersom de fremkommer som særskilt post på kvitteringen.

Det forutsettes imidlertid uansett at et slikt gebyr er synliggjort på så vel bilens utside som innside, eksempelvis med en tekst tilsvarende "Miljøavgift for bruk av denne bilen er kr. 0,12 per km, som legges til den ordinære avstandstaksten".

6. Prissammenligning

Vi savner en bestemmelse i forskriftsutkastet om at størrelsen på *grunnlagstaksten*, dvs. den taksten som ligger til grunn for tids- og avstandstakst (og eventuelt påslag m.v.) skal slås opp på bilens utside, lett synlig for eventuelle passasjerer.

7. Oppsummering

0-TAXI anbefaler at:

§ 4 siste setning sløyfes, slik at det blir mulig å avtale en faktisk fastpris for et kjøreoppdrag.

§ 5 annet ledd endres slik at det ved bestilt henting til et bestemt tidspunkt, gis anledning til å kreve et særskilt gebyr for dette.

§ 6 får et nytt ledd som pålegger oppslag av grunnlagsprisen lett synlig fra a) bilens utside, og b) fra passasjerplass. Vi anbefaler at Konkurransetilsynet fastsetter minimums bokstavstørrelse, evt lar utarbeide et standardisert prisoppslag som man plikter å sette opp eksempelvis på vinduene i alle bilens dører.

§ 13 bør ha en henvisning til eksisterende merverdiavgiftssats, slik at løyvehavere som plikter å følge forskriftens prisbestemmelser ikke løper en risiko for inntektstap dersom avgiftssatsen økes uten at forskriften endres tilsvarende.

Forskriften må tilpasses slik at intet er til hinder for å belaste passasjerer med *gebyrer* som er relevante og som er en direkte følge av hans egne valg og som han lett kan unngå. Eksempel på slike gebyrer er bestillingsgebyr (høyere gebyr ved telefonbestilling enn SMS-bestilling), gebyr for bruk av kredittkort m.v.

Forskriften bør dessuten tilpasses slik at det blir mulig å innkreve kjøretøyspesifikke miljøgebyr direkte fra passasjereren uten at disse må inngå i utregningsgrunnlaget for taksten.

Vennlig hilsen

0-TAXI



Robert Hercz

Adm. dir.