

Konkurransetilsynet
anjy@kt.no og wese@kt.no
Sendast berre som e-post

Uttale til høring om endring av maksimalprisforskrifta for drosjenæringa.

AKT kjøper årleg transport av drosje og turvognnæringa for om lag 30 mill. kr. Vi stør Konkurransetilsynet sitt arbeid me å gjera prising av drosjetenester meir intuitivt. AKT er samd i at eksisterande prisregime i drosjenæringa er svært vanskeleg tilgjengeleg for privatpersonar. Sjølv for oss som kjøper transport dagleg er prisinga på ein del av transporten vanskeleg tilgjengeleg.

AKT inngår i all hovudsak avtaler om køyringa, slik at prisane i teorien ikkje er omfatta av maksimalprisforskrifta. Men den legg klare føringar, og i all hovudsak vert køyring med liten bil prisa etter maksimalprisforskrifta med ein rabatt på denne. Unntaket er køyring med mellomstor bil 5-9 seter/passasjerar, og stor bil 9-17 seter (turvogn).

Verknad for privatkunden, kalla enkeltreisesegmentet:

Framlegg går ikkje langt nok til at endringane etter AKT si vurdering vil føre til auka konkurranse, eller vesentleg betre føresetnad for privatkunden når denne skal velje drosje, der det er eit alternativ. Jfr. undersøkingar i Sverige og andre avsnitt på side 11 i høringsnotatet.

Etter vår vurdering er det berre to alternativ som vil gjera prising av drosjeturen forståeleg for kunden. Anten rein timepris, som er velegna i bykøyning. Eller rein km pris som er velegna for turar over ca 10 km.

Det er ein klar føremon å redusere tilleggga.

Skal prisinga vera oversikteleg bør ein maksimalt operere med to tillegg for ubekvem arbeidstid ut over grunntakst. Same pris frå 06 til 20 på kvardagar, tillegg på kveld og laurdag og tillegg på natt og søndag.

Ordninga med oppstartpris, og ein minstepris totalt bør ein oppretthalde for at drosjene i distrikta skal vera villig til å ta på seg korte enkelt turar på kveldstid og helg.

Det er også svært uheldig om ein skal operere med to soner nærtakst og "fjærntakst". Det bør difor berre vera eit takstsystem, uavhengig av kor turen vert køyrd.

Drosjenæringa har sjølv teke konsekvensen av eit uoversiktleg prissystem, ved å tilby fastpris på dei mest etterspurde reisestrekningane.

Verknad for storkundar, kalla kontraktssegmentet:

Køyringa til drosjenæringa for AKT vert i hovudsak prisa på tre måtar.

1. Ordinær grunnskuleskyss av friske elevar. Dette er faste ruter som i hovudsak vert køyrd med minibuss. Køyringa vert prisa med oppstartpris og kr per løpande km. Det same gjeld i hovudsak for ordinære ruter, også på bestilling køyrd med minibuss.
2. Skyss av elevar med varig funksjonshemming. Her vert både fastpris, ordinær taksameter pris og ei godtgjersle per km + tillegg for dei som må sitje i rullestolen under transporten nytta.
3. Bestillingsruter utført med liten bil, ordinær skuleskyss med liten bil og skyss av midlertidig sjuke- eller skadde elevar. Her vert i all hovudsak all køyring godtgjort etter ordinær taksameter pris, minus ein rabatt.

Kategori 1 og 2 vert i mindre grad påverka av endringar i prissystemet, ut over at endringar i maksimalprisforskrifta alltid har gjeve føringar på prisinga av køyring med minibuss.

Omtrent 2/3 del av oppdraga vert utført i områder der transportøren har naturleg monopol. Dette skuldast dei geografiske tilhøva, at marknaden er liten og at drosjeløyve er behovsprøva, nettopp for å sikre tilbod der marknaden er liten. Avstanden mellom stasjoningsstader i Vest-Agder ligg normalt på mellom 15-20 km.

For det fyrste er det bra å få eit pris regime som gjer det mindre tidkrevjande å kontrollere enkeltturar innafor kategori 3. Etter AKT si vurdering er betre kontroll etter at turen er køyrd det einaste ein oppnår med det nye framlegget.

AKT opererar med eit vesentleg høgare tillegg for passasjerar som må sitje i rullestolen under transporten, då det er for liten kapasitet til å tilfredsstille den samla etterspurnaden etter rullestolbil frå det offentlege i rushtid.

AKT aksepterar ikkje andre tillegg enn for oppstart og rullestol. Det vert sjølvsagt heller ikkje betalt for venting, dersom drosja møter fram før avtalt tid.

AKT ser difor ikkje at omlegginga vil ha vesentlege negative konsekvensar for oss som storkunde. Endringar lettar kontrollen av turar i kategori 3. Og som vi har påpeika tidlegare er endringa for lita til at den vil ha monaleg innverknad på konkurransen i marknaden.

Med vennleg helsing

Tore Felland Storhaug
Fagsjef region- og skoleruter

Kopi: Vest-Agder fylkeskommune, Regionalavdelinga, her.