



Konkurransetilsynet  
Pb 439 Sentrum

5805 BERGEN

## Høyringsuttale frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune –

### Forskrift om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig drosjetransport - innføring av parallelltakst i drosjenæringa

Vi viser til høyringsnotat for innføring av parallelltakst i drosjenæringa. Vi har handsama saka administrativt og har i den samanheng ein del synspunkt. Vi vil legge fram saka for politisk handsaming i 24.november. Vi vil oversende det politiske vedtaket så snart dette er klart.

#### Køyring på kontrakt

Kan ein lyse ut anbod med tidstaksten sett til null? Kan ein diktere prisvilkår i ei anbodsutlysing? Kan ein med andre ord legge inn prispføresetnader når ein legg transport eller andre oppdrag ut på anbod? Dette vil i så fall forringe konkurranseelementet.

Eit takstsystem som opnar for at kontraktskøyring med tidstakst lik null, vil dessutan opne for at kunden kan utnytte/spekulere i å pålegge transportør ekstra, og unødvendig ventetid og dermed redusere ressursbruk for om mogleg å oppnå innsparingar. Dette gjeld spesielt pasienttransport.

#### Grense for fastpris

Fastpris kan i følgje framlegg til nytt takstsystem (pkt. 4.3 i høyringsbrevet) berre nyttast så lenge den er under eller lik taksameterpris. Drosjer som har gitt fastpris på oppdrag i dag tenar på det på nokre turar, medan dei tapar på andre. Når ein tek snittet for turane pr. år, vert det som regel midt på treet. Ved fastpris slik som i høyringsbrevet, vil ein tape på alle turane der taksameteret syner mindre enn fastprisen. Dersom dette vert gjeldande, trur vi få drosjer vil gje fastpris. Kunden vil kome til å tape på dette fordi vedkommande dermed ikkje kan sikre seg mot uventa høg pris pga. trafikale, vermessige eller liknande uføresette tilhøve. Kunden vil med andre ord miste høvet til den prisgjennomsiktigheita som fastpris gir.

#### Frammøtetakst inn i starttakst

Det er gjort framlegg om to typar starttaks (påslag), ein for haldeplass og praiing, og ein ved tinging. I følgje NT tilsvarar sistnemnde i realiteten noverande maksimale frammøtetakst i nærtrafikkzone (hos oss kalla sentraltakst eller nærtakst).

Dersom dette betyr at ein ikkje får betalt meir enn framlegg til ny starttakst (kr 41 eller 61) for posisjonskøyring/framkøyring til passasjer si henteadresse (hentetakst), vil det mange stader i Sogn og Fjordane få katastrofale følgjer for drosjetilbodet med mindre det vert kompensert ved mykje høgare fjerntakst (km. takst/bopeltakst) eller starttakst. Ein starttakst på kr. 61 vil ikkje vere

i nærleiken av å kompensere for tilkøyringa som vi har i Sogn og Fjordane. Hos oss vert det som elles i landet som oftast nytta framkøyringstakst i sone, medan ein utafør sone nyttar vanlege km. takst (maksimalprisar) frå stasjoningsstad til henteadresse.

Det er gjennomført anbod på pasienttransport i Sogn og Fjordane der ein ikkje får betalt for posisjonskøyring. Dette gjeld ikkje retur utan passasjer der ein får betalt tilbake til stasjoningsstad (Vi er pålagd å nytte tur/retur takst på pasienttransport). I desse høva rekna vi konkret på kor mykje km. taksten måtte aukast i høve maksimalprisane for å kompensere "tapt" posisjonskøyring. Dette førte til individuelle km takstar for kvart anbodsområde (som oftast kommune) som nesten utan unntak låg langt over gagens maksimalprisar. I høyringsbrevet er det gjort framlegg om å redusere km. takstane.

Pasienttransporten utgjer over 95% av inntektene til mange av løyvehavarane i Sogn og Fjordane. 5 sentralar er rett nok nede på mellom 20 og 25%, men snitten for fylket ligg på langt over 40%. (ref. nærare omtale seinare).

### **Fast forhold mellom takstelementa.**

Det er liten eller ingen konkurranse i Sogn og Fjordane, og fast forhold mellom takstelementa får dermed liten verknad.

### **Fastsetting av satsar ut frå minst mogleg endring kunde og utøvar – Korleis vil satsane slå ut i ulike område**

I høyringsframlegget pkt 6.2 heiter det at: "Målsettingen ved fastsettelse av nye takster er at endringen i drosjeløyvehavernes inntjening skal være så liten som mulig, samt at ulike kunders kostnader ved å ta drosje skal endres så lite som mulig."

Område med mykje posisjonskøyring vil kome svært dårleg ut med framlegget til avstands- (km) og tidstakst. Det same gjeld langturar til sjukehus som hos oss ofte er på over 30 km (som er langt over snitt avstanden i kommunegruppe 4 på 9,7 km) med høg snitt fart (langt over 40,8 km i timen som i kommunegruppe 4) og mykje pålagd ventetid (ofte på 1 til 5 timar). Dette gjeld t.d. all interkommunal pasienttransport som utgjer 27% av omsetninga til drosjenæringa i fylket. Det er dermed og med undring vi merkar oss at høyringsframlegget ser ut til å legge til grunn at det ikkje er kundepålagd ventetid på langturar (Ref. pkt. 6.2.1.1 s. 13). Den lengste snitt avstanden i utvalet av kommunegruppene til Konkurransetilsynet (køyring pr tur) er på 9,7 km. All interkommunal, og brorparten av den kommunale pasienttransporten i Sogn og Fjordane er på over 9,7 km. Når ein dessutan tek omsyn til mykje kundepålagd ventetid og høg snitt fart, må det vere grunn til å spørje kor relevant utvalet for framlegg til takstar er. Vår påstand er at den ikkje er relevant for Sogn og Fjordane og at løyvehavarane i vårt fylke vil tape enormt på framlegget. Vi vil her vise til vedlegg som syner at drosjenæringa i fylket vil tape 28% på 41% av omsetninga (interkommunal pasienttransport). Her må ein merke seg at vi i vårt talgrunnlaget manglar data frå 7 av 26 kommunar som har meir langtransport og høgare andel sjuketransport enn gjennomsnittet (vil få tal frå 4 av desse 7 kommunane frå og med 2. halvår 2009). Dette betyr at den gjennomsnittlege % - delen som sjuketransport utgjer av totalomsetninga, vil vere på langt over 41%. I tillegg vil tapsprosenten for fylket verte vesentleg høgare enn det vi har dokumentert. Tapsprosenten for interkommunal sjuketransport vil dermed vere på langt over 30%.

Næringa i vårt fylke vil også tape vesentleg på annan transport ( ref. vedlagde rekneeksempel 1 og 2). Vi vil synleggjere dette seinare dersom det vert naudsynt.

I tillegg har Konkurransetilsynet lagt til grunn at det ikkje kan krevjast hentetakst når ein køyrer på fjerntakst. Kva som meinast med dette er noko uvisst, men dersom dei meiner den spesifikke hentetaksten som kan nyttast på nærtakst er det rett. På fjerntakst kan ein i staden nytte den sokalla kilometertaksten (fjerntaksten) når det gjeld tomkøyring frå haldeplass (for bupel er dette

lik stasjoneringssstad) til hentestad (posisjonskøyning). Vi kan ikkje sjå at dette er lagt inn i berekningsgrunnlaget og dermed er ikkje utrekningane til Konkurransetilsynet i det heile relevant i høve til fjerntakst og må forkastast.

I høyringsframlegget heiter det at: "Prisen på de lengste turene med høy gjennomsnittsfart vil reduseres betydelig." Viss det i tillegg korkje er teke omsyn til posisjonskøyning, kundepålagt ventetid og turar på over 9,7 km, skjønar ein at turar på 30 km med 1-5 timar kundepålagd ventetid, lang posisjonskøyning vil få katastrofal verknad.

I mange høve hos oss har drosjene annan stasjoneringssstad enn den sentral dei er pålagde å køyre frå, gir dette rett til hentetakst? Vi har og løyve med tilslutningsplikt til sentral som geografisk avvik frå stasjoneringssstad. Korleis skal ein forholde seg til t.d. posisjonskøyning i slike høve.

Parallelltakst vil berre reflektere ressursbruken ved bruk av tenesta dersom km. takst og tidstakst er rett i høve til ressursbruken. Mykje ubetalt posisjonskøyning og kundepålagt ventetid krev dermed høgare km- eller start- og ventetidstakst for å reflektere ressursbruken (Jfr. pkt 3.6 i høyringsnotatet).

### **Trafikal ventetid**

Det er relativt lite trafikal ventetid i Sogn og Fjordane. Snittfarten i distrikta gjer at ein sjeldan kjem under brytningspunktet (20 – 30 km. i timen). Dette gjeld og tettstadane fordi det er relativt lite kø.

### **Kundepålagt ventetid**

Om tidstaksten på kr 200 pr time vert gjeldande for pålagt venting, vil det vere svært få som vil køyre drosje.

$200 - 8\% \text{ mva} \times 43\%$  vil gje ei sjåførløn for venting på kr 79,12 mot i dag kr 149,53 ved BRT.

### **Samanslåing i og utanfor sone (forbod mot prisdifferensiering pga. geografisk område eller avstand)**

Ei samanslåing av takstar i og utanfor sone vil ikkje fungere i praksis fordi det er utruleg stor forskjell t.d. på framkøyning til passasjer i distrikt som Sogn og Fjordane i høve til meir sentrale strøk og særleg by områder.

### **Prisdifferensiering ut frå tal passasjerar**

Denne endringa vil ikkje få verknad for drosjetransport i regulerte område som t.d. Sogn og Fjordane. Det vil framleis vere høve til å fastsetje prisen sjølv når det er meir enn 4 passasjerar. Dette er utruleg viktig for å sikre transport for funksjonshemma (merk andre kommentarar i notatet), serviceskyss, dagsentertransport, drosje i rute, 50-lappen osv.

### **Pristillegg for kost og losji**

I framlegg til forskrift står det at det er høve til å krevje vederlag for kost og losji når ein må overnatte utanfor heimstaden, medan dette i omtale av forskrift er avgrensa til pasienttransport. Kva er rett?

### **Kompensasjon for passering av bomring**

Passering av bomring får ikkje verknader for Sogn og Fjordane, men slike passeringa må prinsipielt kompenseras som all annan ekstrakostnad t.d. andre bompengar, ferje- og brupengar.

### **Rullestoltillegg**

Dersom ein skal oppretthalde tilbodet til rullestolbrukarar i distrikta må medgått tid til rigging av bil, henting og bringing av passasjerar, kompenseras med kundepålagt høgare ventetidssats enn det som er lagt til grunn i framlegget.

Det er gjort framlegg om å auke rullestoltillegget frå kr 32 til kr 42 pr tur, pga. av at tidstaksten går ned frå kr 378 til kr 200. Når ein køyrer rullestol er det ikkje uvanleg at det går 30 min (av og til endå meir) frå ein hentar kunde i hus, leilegheit til stolen er komen på plass og stroppa i bilen. I tillegg går det med tid til rigging av bil.

Dvs: BRT i dag med 30 min til henting/stropping.

32 kr i tillegg + 30 min, 189 kr = 221

PT 42 kr + 30 min, 100 kr = 142

### **Bagasjetillegg og førehandsbestillingsgebyr**

Ingen av desse takstelementa vert i særleg grad nytta i Sogn og Fjordane og har difor liten konsekvens om dei vert vidareført eller ikkje.

### **Minstetakst**

Minstetakst er naudsynt for at sjåførar ikkje skal "oversjå" korte turar. Minstetaksten må også her tilsvare ressursbruken. Vi vil i denne samanheng vise til at ein bussjåfør som rykker ut til ein kort tur, får minimum løn for 2 timar til ein mykje høgare lønssats. Korleis skal ein sikre seg rekruttering til drosjeyrket med slike vilkår?

### **Tidsdifferensiering**

Tillegg i pris for kveld, natt, helg og heilagdag vert endra slik at ein får auka tillegget frå 21 til 35% på kvardagar i tidsrommet frå kl 22:00 til 24:00. Ein får og tillegg i pris frå 21 til 45% på fredagar. I tillegg vert satsane auka fredag og laurdag frå 35% til 45% i tidsrommet kl. 22:00 til 24:00. Grunngevinga er at det er svært mange drosjeturar på dette tidspunktet (auka etterspørsel gir auka pris). Med same grunngeving er satsen auka frå 35 til 45% på laurdag og søndag i tidsrommet kl. 00:00 til 06:00.

Det er hald i argumentasjonen ut frå marknadsøkonomisk tenking, og det vil verte lettare å få sjåførar i helgane i sentrale område, men når det gjeld distriktdrosjene får dette liten konsekvens fordi dei står for det meste i ro på kveld og natt i helgane.

### **Administrative kostnader**

TTS må lage 30 nye takstsett som CenCom må registrere og sende ut til taksameter i fylket. Dette vil verte ein meirkostnad som på ein eller annan måte må kompensast.

### **Vurderingar**

Innføring av parallelltakstar inneber heilt klart eit forenkla prissystem og gjere det enklare for kunden å rekne ut, kontrollere og samanlikne prisen sjølv. Det vil likevel ikkje auke konkurransen i område som Sogn og Fjordane, fordi det er for lang avstand mellom kvar tilbydar. Av same årsak vil heller ikkje innføring av parallelltakstar gi eit insentiv til å konkurrere på pris. Ei oppheving av behovsprøvinga for evt. å auke konkurransen, vil som vi har uttalt ved mange tidlegare høve rasere tilbodet fordi det m.a. ikkje er kundegrunnlag for fleire tilbydarar. Parallelltakst vil med andre ord ikkje auke tilbodet/tilgjenge.

Vi må ta innover oss at dagens taksameterkvitteringar er krevjande å tolke. Strengare krav til utforming av kvitteringen ville i seg sjølv ha mykje av same verknadene som Konkurransetilsynet meiner at innføring av parallelltakstar vil ha.

Ein bør behalde skilje mellom by å land. Ein kan nytte felles takstsystem som t.d. parallelltakstar, men ein må behalde prisdifferensiering ut frå geografi og avstand, dvs. i det minste halde fram med nær- og fjerntakstar samt gi pålagt ventetidstakst ein reell verdi i høve til ressursbruk dvs. timeløn til sjåfør og kompensasjon for alternativ bruk av bil. Når det gjeld sjåførløner vil ein redusert ventetidstaks med prosentsatsen som er forhandla fram av partane i næringslivet (arbeidstakar- og arbeidsgivarorganisasjonane) gi ei timeløn på kr.  $200 / 1,074074 \times 43\% = 80,07$  kr. pr. time. Dette vil rasere rekrutteringsgrunnlaget til drosjeyrket. Når det gjeld ein framtidig fjerntakst må ein ta tilstrekkeleg omsyn til lang posisjonskøyning, lang total køyrelengd pr. tur, høg snittfart og kundepålagd ventetid for å unngå tap som næringa ikkje kan leve med.

Dersom det er rett at ein ved bruk av parallelltakst heller ikkje har høve til å ta betalt for posisjonskøyning til henteadresse (hentetakst) på kontraktskøyning, vil det kunne gje vesentleg reduksjon i km. prisane for pasienttransport på sikt. Ref. vedlegg som viser 28% reduksjon på 27% av køyringa (omsetninga). Einskilde kan kome inn under ei overgangsordning (§ 15 i det nye framlegget), men ved oppstart av nye avtalar etter at forskrifta vert gjeldande må ein nytte parallelltakstar som t.d. inneber maksimalt kr. 61 i hentetakst (posisjonskøyning). Prisreguleringa i kontraktane til drosjene i Sogn og Fjordane er knytt opp mot prisendringane i maksimalprisforskrifta, men utforma slik at det er leverandøren som har rett til å korrigere prisane. Dermed får truleg ikkje framlegget til parallelltakstar konsekvensar for oss i fyrste omgang. Dersom dei likevel skulle gjere det må vi sjå nærare på vilkåra under "Force majeure" og "Oppseiing".

Under "Force majeure" er det under tilhøve som partane ikkje rår over nemnt offentlege inngrep frå styresmakter som fører til unormalt høge kostnader. Vi har elles 12 månaders oppseiingstid dersom det ikkje oppstår situasjonar som gjer avtalen openbart urimeleg for ein av partane. I slike høve kan det tingast om revidering eller oppseiing.

### **Konklusjon**

Dersom framlegget om parallelltakstar vert innført, vil drosjene i dei stor byane tape minst fordi ein stor del av køyringa er småturar.

Distrikta vil tape stort på framlegget til parallelltakstar fordi dei har for det meste langturar med mykje posisjonskøyning, høg gjennomsnittfart og mykje kundepålagd ventetid.

### Døme frå Gaular

Eksempel 1.

BRT:  $35 \text{ km} \times 19,30 + 40 \text{ i trafikal venting} = 715,50$

PT:  $20 \text{ km} \times 11 + \text{start } 61 + \text{tid } 120 = 401$

Dette er ein reell tur for ei drosje i Gaular, køyring til ekspressbuss. Slik som eg kan lese får ein berre betalt for den strekninga som passasjeren reiser ved PT, ein får eit fast tillegg for start på kr 61 uavhengig av kor lang tilkøyring ein har.

### Eksempel 2

BRT:  $190 \text{ km} \times 19,30 + \text{tid( ferge + trafikk) } 450 = 4117$

PT :  $170 \text{ km} \times 11 + \text{start } 61 + \text{tid } 750 = 2681$

Har rekna på fleire turar, kjem i minus på kvar tur med dei prisane som er oppgjevne i PT. Det ser ut som at turane i referansen er berre korte turar( lengste tur 21,9 km). Mange drosjer i distrikta har sjeldan så korte turar. Det er heller ikkje teke omsyn til posisjonskøyring ( berre kr 61 i startpris), som utgjer ein vesentleg del av turen for mange. Ikkje uvanleg med 20 km i posisjonskøyring( tilkøyring ) for mange drosjer ute i distrikta. Kunden har heller ikkje moglegheit til å velje bil, fordi det er lang avstand til neste stasjoningsstad for drosje.

### Døme frå Selje

Snitt kommunal tur

BRT:  $6 \text{ km posisjonsk.} \times 19,3 \text{ kr} + 6 \text{ km} \times 19,3 + \text{kr } 38 \text{ i trafikal venting} = 270$

PT :  $6 \text{ km} \times 11 \text{ kr} + \text{start kr } 61 + \text{kr } 67 = 194$

Ein typisk kommunal tur i Selje med relativt lang posisjonskøyring i høve til total lengde på turen. Dårleg kommunal veg fører til at turen tek lang tid.

### Døme frå Vågsøy

Rimstad til Buss

BRT:  $7 \text{ km i posisjonsk.} \times 19,3 \text{ kr} + 3 \text{ km} \times 19,3 = 193$

PT :  $3 \text{ km} \times 19,3 + 17 = 111$

**Interkommunal pasienttransport 2009 i Sogn og Fjordane(basert på vår -09)**

	Vår -09	Prognose -09	Pr. einig	Paralelltakst	Tap	%-endring
<b>Køyring</b>	12.559.965	25.119.930	2.249.066	12.369.861		
<b>Parall. Vent</b>				10.790.800	-1.579.061	
<b>Venting</b>	2.760.368	5.520.736	15.406		-5.520.736	
<b>Tvent</b>	491.712	983.424	2.973		-983.424	
<b>Utlegg</b>	479.776	959.551		959.551	0	
<b>Ferje</b>	3.624	7.248		7.248	0	
<b>Delsum</b>	16.295.444	32.590.889		24.127.460	-8.463.429	
<b>Frikort</b>	669.511	1.339.021		1.339.021	0	
<b>Delsum</b>	16.964.955	33.929.910		25.466.481	-8.463.429	
<b>Eigenandel</b>	1.686.664	3.373.328		3.373.328	0	
<b>Fakturert</b>	15.278.291	30.556.582		22.093.153	-8.463.429	-28

Føreset at tapt posisjonskøyring er lagt inn i høgare km. Kostnad på anbodstakstar

Føreset at dagens framkøyringstakst og minstetakst gir same resultat som ny start- og minstetakst (Inngår i km. Kostnad)

Med helsing

*Velaug Veum*  
Velaug Veum  
fylkesdirektør

*Monica Asnes*  
Monica Asnes  
konsulent

Mottakar (ar)

Konkurransetilsynet Pb 439 Sentrum 5805 BERGEN

