

26. juni 2009

# Høringsnotat

**Forskrift om takstberegning og  
maksimalpriser for løyvepliktig  
drosjetransport med  
motorvogn**

**– innføring av parallelltakst i  
drosjenæringen**

## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Bakgrunnen for forslaget</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Kort om drosjemarkedet</b> .....	<b>4</b>
2.1	Innledning .....	4
2.2	Produktmarked .....	4
2.3	Regulering av drosjemarkedet .....	4
2.3.1	Innledning .....	4
2.3.2	Fylkeskommunen som løyvemyndighet: Behovsprøving av løyver og annen regulering.....	4
2.3.3	Prisregulering.....	5
<b>3</b>	<b>Endring av takstsystem</b> .....	<b>5</b>
3.1	EUs direktiv om måleinstrumenter.....	5
3.2	Gjeldende takstsystem – brytningstakst.....	6
3.3	Nytt takstsystem – parallelltakst .....	6
3.4	Konkurransmessige virkninger .....	6
3.5	Etterprøvnbarhet.....	7
3.6	Andre virkninger.....	7
3.7	Informasjonsinnhenting våren 2008 .....	7
3.8	Andre lands erfaringer med parallelltakst.....	8
3.9	Oppsummering og konklusjon .....	8
<b>4</b>	<b>Bestemmelser som skal gjelde all drosjetransport</b> .....	<b>9</b>
4.1	Innledning .....	9
4.2	Særlig om kontraktskjøring .....	9
4.3	Fastpris .....	9
4.4	Forbud mot enkelte priselementer .....	9
4.4.1	Forhåndsbestilling og fremkjøring.....	10
4.4.2	Prisdifferensiering ut fra antall passasjerer, geografisk område og tilbakelagt avstand .....	10
4.5	Kvitteringsplikt.....	10
<b>5</b>	<b>Tilleggsforslag om fast forhold mellom takstelementene i enkelreisesegmentet i områder som ikke er prisregulert</b> .....	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Særskilt del for prisregulerte områder</b> .....	<b>12</b>
6.1	Oversikt .....	12
6.2	Fastsettelse av nye maksimalpriser .....	12
6.2.1	Bakgrunn.....	12
6.2.2	Metode .....	14
6.2.3	Resultater .....	17
6.3	Tillegg for bompenger mv.....	18
6.4	Rullestoltillegget .....	19
6.5	Bagasjetillegget .....	19
6.6	Minstepriser .....	19
6.7	Tidsdifferensiering .....	20
<b>7</b>	<b>Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser</b> .....	<b>20</b>
7.1	Overgang til parallelltakst .....	20
7.1.1	Endring i andre lover/forskrifter .....	20
7.1.2	Implementeringskostnader og implementeringstid.....	21
7.1.3	Reforhandling av kontrakter .....	21
7.2	Administrative kostnader knyttet til innføring av forholdstall .....	21
7.3	Fastsettelse av nye takster i områder unntatt fra prisregulering.....	21
<b>8</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelser</b> .....	<b>22</b>

## 1 Bakgrunnen for forslaget

Drosjemarkedet er i dag preget av dårlig prisopplysning og liten grad av prisgjennomsiktighet. Disse forholdene gjør det vanskelig for drosjekundene å sammenligne tilbud fra ulike aktører, noe som igjen medvirker til å svekke konkurransen i markedet. Videre er det vanskelig for kundene å etterprøve om prisen de betaler er korrekt. En medvirkende årsak til disse problemene er at det i dag benyttes et vanskelig tilgjengelig takstsystem, såkalt *brytningstakst*, med mange ulike takstelementer.

Både drosjebransjen, Forbrukerrådet og Forbrukerombudet har gitt uttrykk for at det er behov for bedre prisopplysning i drosjebransjen.<sup>1</sup> Et enklere tilgjengelig takstsystem er pekt på som et sentralt element for å nå dette målet.<sup>2</sup> Norges Taxiforbund har i denne forbindelse anmodet Konkurransetilsynet om å initiere en overgang fra dagens *brytningstakstsystem* til et *parallelltakstsystem*.<sup>3</sup>

Etter Konkurransetilsynets vurdering vil en overgang til et parallelltakstsystem gi mer tilgjengelige drosjepriser for kundene. Dette vil alene, men særlig i samvirke med andre tiltak, kunne bedre konkurransen i markedet til fordel for kundene. Det foreslås derfor å innføre parallelltakst for hele drosjenæringen i Norge.

Dette gjøres ved at det foreslås å gi en ny forskrift til erstatning for den gjeldende forskrift 9. mars 2007 nr. 256 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil ("maksimalprisforskriften"). I motsetning til dagens maksimalprisforskrift vil den nye forskriften derfor inneholde en generell del som gjelder for hele drosjenæringen, det vil si også drosjetransport som per i dag er unntatt fra maksimalprisforskriften, i tillegg til en del som fastsetter maksimale priser for de regulerte områder. Den generelle delen stiller blant annet krav til at alle drosjer benytter parallelltakst, og oppstiller enkelte krav til hvilke takselementer som kan benyttes.

Konkurransetilsynet fremmer også et tilleggsforslag om å fastsette et gitt forhold mellom de viktigste takstelementene i enkeltreisesegmentet for uregulerte områder. En slik regulering vil gjøre det svært enkelt for kundene å sammenligne ulike aktørers priser ved at kundene ved kjennskap til ett takstelement enkelt vil kunne fastslå hvilket drosjeforetak som er billigst. Forslaget vil imidlertid legge visse begrensninger på drosjeforetakenes mulighet til å fritt sette takster og vil trolig medføre noe økte administrative kostnader hos Konkurransetilsynet. Det understrekes at dette forslaget innebærer et tillegg til de andre endringene som foreslås.

Konkurransetilsynet har også foretatt en fullstendig gjennomgang av dagens prisregulering med sikte på å gjøre maksimalprisene lettere tilgjengelige og mer tilpasset dagens markedssituasjon, for eksempel ved endringer i tidsdifferensieringen og opphevelse av muligheten til å operere med ulike takstsoner.

Det har vært et viktig formål å gjøre forskriften klarere og lettere tilgjengelig for både drosjenæringen og drosjekundene.

---

<sup>1</sup> Det er nedsatt en arbeidsgruppe for å bedre prisopplysningen i drosjemarkedet. Arbeidsgruppen består av representanter fra Forbrukerrådet, Forbrukerombudet, Norges Taxiforbund og Konkurransetilsynet.

<sup>2</sup> Andre viktige virkemidler for å oppnå dette målet kan være angivelse av referansepris, samt påbud om prisopplysning på drosjer, på drosjesentralers nettsider og på større drosjeholdeplasser.

<sup>3</sup> Se punkt 3.2 og 3.3 for en nærmere beskrivelse av de to takstsystemene.

Konkurransetilsynet innehentet våren 2008 informasjon fra ulike offentlige myndigheter og enkelte andre berørte aktører for å bringe på det rene om en overgang til et parallelltakstsystem ville nødvendigjøre endringer i andre lover og forskrifter. På bakgrunn av svarene legger Konkurransetilsynet til grunn at dette ikke er tilfelle.<sup>4</sup>

## **2 Kort om drosjemarkedet**

### **2.1 Innledning**

Drosjetransport er definert som persontransport utenfor rute mot vederlag med motorvogn registrert for inntil 9 personer, jf. lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) § 9 første ledd.<sup>5</sup>

Det som skiller drosjetransport fra de fleste andre former for persontransport, er at drosjetransport er et skreddersydd og fleksibelt transporttilbud som i større grad enn andre persontransportformer kan tilpasses kundens spesifikke transportbehov. Det høyere service- og kvalitetsnivået ved drosjetransport medfører at det både er dyrere å produsere og bruke enn de fleste andre typer persontransport. Den private transportkjøper vil som regel benytte drosje der vanlig kollektivtransport eller kjøring med personbil av ulike grunner er ugunstig eller ikke mulig.

### **2.2 Produktmarked**

Det er to hovedgrupper av etterspørere etter drosjetjenester; de som i all hovedsak benytter seg av enkeltreiser (heretter kalt "enkeltreisesegmentet" eller "spotsegmentet"), og de som i all hovedsak benytter seg av anbudsutlysninger eller kontraktsforhandlinger (heretter kalt "kontraktssegmentet").

Kunder i enkeltreisesegmentet kan anskaffe drosjetjenester på flere ulike måter. De kan bestille gjennom drosjesentralers sentralbord eller direkte hos en sjåfør, de kan ta drosje fra drosjeholdeplasser, eller de kan prae en drosje på gaten. Fellers for alle reiser i enkeltreisesegmentet er at reisen betales direkte til sjåføren, og at kundene har begrenset informasjon om prisen på turen før den er gjennomført.

Kontraktssegmentet omfatter blant annet avtaler med det offentlige, typisk pasienttransport, og andre storbrukere av drosjetjenester.

### **2.3 Regulering av drosjemarkedet**

#### **2.3.1 Innledning**

Drosjenæringen skiller seg fra de fleste andre næringer i Norge ved at myndighetene fastsetter tilbudet i næringen og ved at myndighetene fastsetter maksimalpriser i store deler av landet.

#### **2.3.2 Fylkeskommunen som løyvemyndighet: Behovsprøving av løyver og annen regulering**

Fylkeskommunene er løyvemyndighet og fastsetter tilbudet i næringen gjennom såkalt behovsprøving av drosjeløyver.<sup>6</sup> Fylkeskommunene har også vid kompetanse til å bestemme hvordan drosjenæringen skal organiseres, og kan blant annet bestemme om det skal være en eller flere drosjesentraler i et distrikt og om løyvehaver skal være tilsluttet en godkjent drosjesentral.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Se punkt 3.7 for sammendrag av de ulike svarene.

<sup>5</sup> Unntaksvis kan drosjetransport omfatte kjøring med motorvogn registrert for høyst 16 sitteplasser i tillegg til førerstedet, jf. yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav f.

<sup>6</sup> Jf. yrkestransportloven, § 4 jf. § 9 sammenholdt med § 12 jf. § 13.

<sup>7</sup> Jf. yrkestransportloven, § 9 tredje ledd.

Drosjeløyve gir løyvehaver rett og plikt til drive persontransport utenfor rute, jf. yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav f. Drosjetransporten skal drives i det løyveområdet fylkeskommunen bestemmer. Tidligere utgjorde gjerne en kommune et løyveområde, men siste årene har det imidlertid blitt mer og mer vanlig at løyveområdene utvides til å være et fylke.

Fylkeskommunen fastsetter også soner for nærtrafikk.<sup>8</sup> I soner for nærtrafikk er det blant annet adgang til å kreve starttakst (påslag) og hentetakst for reisen. I områder hvor det ikke er fastsatt soner for nærtrafikk kan en ikke kreve starttakst og hentetakst, men det kan kreves en høyere avstandtakst.<sup>9</sup> Det kan kreves tidstakst både i og utenfor soner for nærtrafikk.<sup>10</sup>

### 2.3.3 Prisregulering

Drosjenæringen i store deler av landet er underlagt prisregulering. Konkurransetilsynet fastsetter maksimalpriser i medhold av pristiltaksloven § 1 første ledd nr. 1, maksimalprisforskriften.<sup>11</sup>

Det er flere argumenter for å prisregulere drosjenæringen. Den tradisjonelle begrunnelsen er at behovsprøvingen av drosjeløyver begrenser etableringsmulighetene i næringen. Drosjer har enerett på å utføre en viss type persontransport. Det er fare for at denne eneretten gjør det mulig å heve prisene på drosjetjenester utilbørlig. De siste årene har det også blitt satt fokus på informasjonsproblemer i drosjenæringen.

Prisreguleringen gjelder imidlertid ikke i alle deler av drosjemarkedet. For det første gjelder ikke prisreguleringen drosjetransport hvor det er mer enn fire passasjerer i bilen. Videre gjelder ikke maksimalprisforskriften i kontraktssegmentet jf. maksimalprisforskriften § 1 tredje ledd bokstav b. Konkurransetilsynet har videre, på nærmere bestemte vilkår, kompetanse til å unnta geografisk avgrensede områder fra forskriften jf. maksimalprisforskriften § 10. Flere store byer og enkelte andre områder er per i dag unntatt fra forskriften (se *vedlegg 1* for en oversikt over områder unntatt fra maksimalprisregulering).<sup>12</sup>

## 3 Endring av takstsystem

### 3.1 EUs direktiv om måleinstrumenter

I EU har man innført et måleinstrumentdirektiv 2004/22/EF (MID). Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen 11. mars 2005. Direktivet omfatter i all hovedsak felles krav til måleinstrumenter som selges i hele EØS-området, herunder taksameter, slik at man sikrer fri flyt av disse varene. Samtidig ivaretas andre hensyn som for eksempel hensynet til forbrukersikkerhet. I henhold til direktivet kan det benyttes to ulike beregningsmåter for takster, brytningstakst og parallelltakst.

<sup>8</sup> Jf. maksimalprisforskriften § 3 første ledd.

<sup>9</sup> Jf. maksimalprisforskriften § 3. Se punkt 6.2.1.3 for en nærmere redegjørelse for de ulike takstsystemene.

<sup>10</sup> Jf. maksimalprisforskriften § 4 nr. 4.

<sup>11</sup> Maksimalprisforskriften er fastsatt av Konkurransetilsynet i medhold av lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak § 1 jf. forskrift 12. november 1993 nr. 1023 om delegering av myndighet fra Kongen til Administrasjonsdepartementet og forskrift 17. desember 1993 nr. 1314 om delegering av myndighet etter lov om konkurranse i ervervsvirksomhet (konkurranseloven) og lov om pristiltak fra Administrasjonsdepartementet til Konkurransetilsynet.

<sup>12</sup> På nåværende tidspunkt er drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjeførere og bopelsløyvehavere som er stasjonert i Oslo, Akershus, Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum, Trondheim, Bergen, Askøy, Fjell, Sund, Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg unntatt fra forskriften jf. maksimalprisforskriften § 1 tredje ledd bokstav a.

### 3.2 Gjeldende takstsystem – brytningstakst

I dag benytter drosjene i Norge brytningstakst. Systemet innebærer at det foretas avstandsprising når drosjens fart er over brytningspunktet, og tidsprising når farten er under brytningspunktet. Brytningspunktet fremkommer ved å dele tidstakst på avstandstakst, og vil typisk være mellom 20 og 30 km/t.<sup>13</sup> For en gitt drosjetur vil altså grunnlaget for prisberegningen variere mellom distansetakst og tidstakst. Eksempel på prisberegning med brytningstakst for en gitt drosjetur:

Turen er 10 km lang og tar 15 minutter. I 5 av de 15 minuttene kjøres det med hastighet under brytningspunktet. I de 5 minuttene hastigheten er under brytningspunktet tilbakelegges 0,5 kilometer. Utregning etter brytningstakstsystemet:

Pris = Starttakst+ 5 minutter \* (tidstakst per minutt) + (10 kilometer – 0,5 kilometer)  
\*(avstandstakst per kilometer).

### 3.3 Nytt takstsystem – parallelltakst

Ved parallelltakst foretas det både avstands- og tidsprising under hele drosjeturen uavhengig av drosjens hastighet. Dette innebærer, i motsetning til brytningstakst, at grunnlaget for prisberegningen ikke endrer seg i løpet av turen. Eksempel på prisberegning med parallelltakst for en gitt drosjetur:

Turen er 10 km lang og tar 15 minutter. Utregning etter parallelltakstsystemet:

Pris = Starttakst + (15 minutter \* tidstakst per minutt) 10 \* (avstandstakst per kilometer)

### 3.4 Konkurransmessige virkninger

Liten grad av prisgjennomsiktighet medfører informasjonsproblemer som gjør det vanskelig for kundene å sammenligne ulike drosjetilbyderes priser. OECDs rapport om regulering og deregulering av drosjemarkeder fra 2007 trekker frem informasjonsproblemer som en viktig årsak til at deregulering av drosjemarkeder, herunder fritak fra prisregulering og bortfall av regulering av antall drosjer, ikke har ført til økt konkurranse og lavere priser.<sup>14</sup> Rapportens standpunkt bekreftes langt på vei i flere norske rapporter om drosjenæringen, blant annet rapporter av COWI<sup>15</sup>, ECON<sup>16</sup> og Transportøkonomisk institutt<sup>17</sup>.

Eksempelet i punkt 3.2 viser at brytningstakstsystemet krever at kundene må kjenne avstand som vil tilbakelegges med hastighet over brytningspunktet og tid som tilbakelegges med hastighet under brytningspunktet for å for å kunne beregne prisen på en gitt tur. Dette er informasjon som det er svært vanskelig for kundene å tilegne seg. Brytningstakstsystemet gjør det således meget vanskelig for kundene å foreta informerte valg av tilbyder.

Som eksempelet i punkt 3.3 viser, krever parallelltakstsystemet kun at kundene kjenner turens totale lengde og total medgått tid for å beregne prisen på en gitt tur ulike tilbydere. Denne informasjonen er lettere tilgjengelig for kundene enn informasjonen som trengs for å beregne pris med brytningstakstsystemet. En overgang til et parallelltakstsystem vil således øke prisgjennomsiktigheten i drosjemarkedet noe og derigjennom gjøre det enklere for kundene å

<sup>13</sup> Dersom tidsprisen er kr 400 per time og distanseprisen er kr 20 per kilometer er brytningspunktet  $400/20=20$ .

<sup>14</sup> Round table 133, (De)regulation of the taxi industry, OECD og ECMT, 2007.

<sup>15</sup> Evaluering av ordningen med omfordeling av drosjeløyver i Oslo, COWI, side 8, 29. november 2005.

<sup>16</sup> ECON rapport 2005-101: Behovsprøving av drosjeløyver – en nødvendighet for distrikts-Norge?, side 21, 7. desember 2005.

<sup>17</sup> TØI rapport 646/2003: Regulering av drosjenæringen, side 11, april 2003.

foreta informerte valg mellom ulike tilbydere. Dette vil legge til rette for økt konkurranse mellom drosjesentralene.

Ettersom drosjene i prisregulerte områder normalt benytter priser tilsvarende maksimalprisene, forventes det at virkningene i første omgang vil kunne observeres i områder som ikke er prisregulert.<sup>18</sup> Konkurransetilsynet fastsetter imidlertid kun *maksimal*priser, og tilbyderne står derfor fritt til å ta lavere pris enn det som følger av forskriften. En mer tilgjengelig takststruktur kan således også gi aktører i prisregulerte områder insentiv til å konkurrere på pris.

### **3.5 Etterprøvbarehet**

Ved brytningstakstsystem samsvarer ikke betalt avstand med kjørt avstand, eller betalt tid med medgått tid. Regnestykket i 3.2 viser for eksempel at kunden betaler tidstakst for 8 minutter selv om turen tok 15 minutter, og avstandstakst for 7 kilometer selv om turen totalt var 10 kilometer lang. Det gjør at det er vanskelig for kunden, det være seg en vanlig forbruker i enkeltreisesegmentet eller en storkunde i kontraktssegmentet, å kontrollere om prisen er korrekt. Dersom man anvender parallelltakst, vil imidlertid avstanden oppgitt på kvitteringen samsvare med avstanden som er kjørt, og tiden man betaler for samsvare med medgått tid. En overgang til parallelltakst vil derfor gjøre det enklere for kunden å kontrollere om prisen er korrekt.

### **3.6 Andre virkninger**

Ved både parallelltakst og brytningstakst reflekterer prisen kundene betaler ressursbruken ved tjenesten: kunden betaler både for tidsbruk (sjåførlønn mv.) og avstand (drivstoff, slitasje og lignende). Begge systemene vil således også medføre miljøvennlig rushtidsprising ved at prisen blir høyere dersom det er kø.

Bruk av parallelltakstsystem vil redusere drosjesjåførers insentiver til å kjøre over fartsgrensen, sammenlignet med hva som er tilfelle ved bruk av brytningstakstsystem.<sup>19</sup>

### **3.7 Informasjonsinnhenting våren 2008**

For å få oversikt over forhold av betydning for en eventuell overgang til parallelltakst, sendte Konkurransetilsynet 7. januar 2008 en forespørsel til helseforetakene, samt berørte departement og forbrukermyndighetene, om merknader til forslaget fra Norges Taxiforbund. Synspunktene oppsummeres i det følgende:

*Helse Midt-Norge* mente at det må konkretiseres hvordan parallelltakst vil virke bedre enn brytningstakst, samt hva som blir reell kilometertakst ved bruk av parallelltakst i maksimalprisforskriften. Videre ble det forutsatt at omleggingen ikke vil føre til økte kostnader for helseregionen.

*Helse Nord* viste til at brytningstakst er lite tilfredsstillende med hensyn til kontroll og stilte seg derfor positiv til parallelltakst dersom dette gjør det mulig å forstå prisberegningen. Helse Nord ønsket også at det skulle konkretiseres hvordan parallelltakst vil gjøre prisberegning og tilgjengelighet bedre enn brytningstakst. Det ble også påpekt at høy gjennomsnittshastighet i distriktene gjør at farten sjelden kommer under brytningstakst, samt at parallelltakst ikke må gjøre pasienttransport dyrere.

---

<sup>18</sup> Konkurransetilsynet er ikke kjent med at noen aktører i prisregulerte områder benytter takster som er lavere enn de gjeldene maksimalprisene.

<sup>19</sup> Ved parallelltakst beregnes det en tidspris og en kilometerpris under hele turen. Dersom sjåføren kjører over fartsgrensen slik at turen tar kortere tid enn del ellers ville tatt, vil turen koste mindre enn den ellers ville gjort.

*Helse Sør-Øst* påpekte at det kan bli nødvendig å reforhandle noen transportøravtaler, og at dette kan ta noe tid.

*Samferdselsdepartementet* har opplyst at en eventuell overgang til parallelltakst ikke nødvendiggjør endringer i yrkestransportloven med forskrifter. Departementet er videre positiv til en overgang til parallelltakst dersom det fører til enklere og lettere tilgjengelig prisinformasjon.

*Helse- og omsorgsdepartementet* uttrykte ønske om en bedre beskrivelse av hva forslaget innebærer, samt en vurdering av de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget. Departementet er generelt positiv til forslag som bedrer prisinformasjon, og forslag som kan effektivisere pasienttransporten.

*Forbrukerrådet* uttalte at den komplekse takststrukturen i drosjenæringen skaper informasjonsasymmetrier, og at parallelltakst vil kunne avhjelpe noe på dette problemet, samt at parallelltakst er fordelaktig fordi systemet forenkler forbrukernes mulighet til å kontrollere at kostnadene er beregnet korrekt. Forbrukerrådet uttrykte imidlertid bekymring for at drosjebransjen ville utnytte en takstomlegging til ekstraordinær prisøkning.

*Forbrukerombudet* uttalte at parallelltakst vil medføre mer forståelige og forutsigbare drosjetakster for forbrukerne.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Helse Vest hadde ikke merknader til forslaget.

### **3.8 Andre lands erfaringer med parallelltakst**

Brytningstakstsystemet er det mest vanlige takstsystemet i Europa. Enkelte land, herunder Sverige og Nederland, har imidlertid gått over til parallelltakst. I Sverige ble parallelltakst i praksis innført gjennom å forby brytningstakst. I dag anvender de fleste drosjene i Sverige parallelltakst eller eventuelt fastpris.<sup>20</sup>

Drosjemarkedet i Sverige ble deregulert 1. juli 1990. Hensikten med dereguleringen var å legge til rette for økt konkurranse.<sup>21</sup> Dereguleringen hadde imidlertid ikke ønsket effekt. Svenske myndigheter mente at informasjonsproblemer som følge av brytningstakstsystemet var en viktig årsak til dette. På bakgrunn av dette ble det i 1998 innført forbud mot å anvende brytningstakst.<sup>22</sup> Yrkestrafiklagen § 19 åpner opp for flere ulike takstsystemer, så lenge de oppfyller kriteriene til forutberegnlighet og etterprøvbarehet. For å få best mulig effekt av forbudet mot brytningstakst, ble aktørene pålagt ytterligere prisopplysningsplikt gjennom å opplyse om såkalt "jämförpris" jf. VVFS 1999:177 punkt 3.2.<sup>23</sup>

I 2007 foretok Konkurrentverket en gjennomgang av drosjemarkedet i Sverige. Ifølge Konkurrentverket har innføringen av parallelltakst økt gjennomsiktigheten i drosjemarkedet noe. Det presiseres imidlertid at det selv med parallelltakst er vanskelig for kundene å sammenligne ulike aktørers priser.<sup>24</sup>

### **3.9 Oppsummering og konklusjon**

Etter Konkurrentetsilsynets vurdering vil en overgang til parallelltakst ha flere positive virkninger i drosjemarkedet. Sammen med andre tiltak for å minske informasjonsproblemene i bransjen,

---

<sup>20</sup> Jf. korrespondanse med Konkurrentverket 16. oktober 2008.

<sup>21</sup> SOU 1999:00 punkt 2.2.1.

<sup>22</sup> Jf. Betänkande 1997/98:TU9 En reformerad yrkestrafiklagstiftning, punkt 6.4.1.

<sup>23</sup> Jämförprisen er en sammenligningspris og er definert som "djet belopp som uppstår vid tillämpning av en tariff på en typresa" jf. BBGD 1999:177 nr. 2.11. Jämförprisen for drosje tar utgangspunkt i en 10 km lang reise som tar 15 minutter.

<sup>24</sup> Jf. Konkurrenten i Sverige 2007.

herunder en viss regulering av hvilke takstelementer som kan benyttes<sup>25</sup>, bedre prisopplysning i form av prisoppslag på større holdeplasser, på drosjene og på drosjesentralenes internettsider, forventer Konkurransetilsynet at en overgang til parallelltakst vil føre til noe økt konkurranse. Videre vil parallelltakst gjøre det lettere for kundene å etterprøve om prisen de betaler er korrekt.

På denne bakgrunn foreslår Konkurransetilsynet å innføre parallelltakstsystemet i Norge.

## **4 Bestemmelser som skal gjelde all drosjetransport**

### **4.1 Innledning**

Bedring av prisinformasjonen i drosjemarkedet forutsetter at tilbyderne av drosjetransport i størst mulig grad er underlagt de samme reglene hva gjelder takstsystem, tilleggssytelser og prisopplysning. Dette gjør at kundene lettere kan foreta prissammenligninger mellom de ulike aktørene.

Forslaget til ny forskrift inneholder derfor en generell del som vil gjelde hele drosjenæringen, og ikke bare de områdene som er undergitt maksimalprisregulering.<sup>26</sup> Den generelle delen inneholder blant annet bestemmelser om takstsystem og tilleggstakster. Dette medfører en noe strengere regulering av områder som er unntatt fra maksimalprisreguleringen og for kontraktssegmentet ettersom dagens maksimalprisforskrift kun gjelder for enkeltreiser i regulerte områder.

### **4.2 Særlig om kontraktskjøring**

Den generelle delen av forskriften innebærer blant annet at parter i kontraktssegmentet (anbud mv.) vil bli pålagt å anvende parallelltakst. Det presiseres i den forbindelse at helseforetakene fortsatt vil ha stor frihet til å fastsette det takstsystemet de ønsker i anbudsgrunnlagene. Det vil eksempelvis være anledning til å sette tidstakst til kroner null, slik at man i realiteten har ren avstandsprising eller at det avtales en fast pris per tur.

### **4.3 Fastpris**

Med fastpris menes en på forhånd fastsatt pris for en bestemt strekning, for eksempel fra Oslo Lufthavn Gardermoen til Oslo sentrum. Aktører i uregulerte områder står i dag fritt til å tilby fastpris.

Det foreslås at det kun kan benyttes fastpris dersom fastprisen er lavere enn parallelltaksten og eventuelle tillegg til denne taksten. En praktisk løsning på dette er å la taksameteret gå som vanlig under oppdraget. Dersom taksameteret viser mindre enn den faste prisen ved oppdragets slutt, betaler kunden taksameterprisen. Dersom taksameteret viser mer enn den faste prisen ved oppdragets slutt, betaler kunden den faste prisen.

### **4.4 Forbud mot enkelte priselementer**

Aktører stasjonert i områder unntatt fra maksimalprisforskriften står i dag fritt til å benytte de takstelementene de selv ønsker. Hvilke priselementer som benyttes varierer fra sentral til sentral. Dette bidrar til å vanskeliggjøre prissammenligninger, jf. blant annet COWI AS rapport fra 2006 ”Evaluering av ordningen med omfordeling av drosjeløyver i Oslo”.

---

<sup>25</sup> Se punkt 4.4.

<sup>26</sup> Det følger av maksimalprisforskriften § 1 at drosjetransport der vilkårene for oppdraget er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og drosjesentral/løyvehaver, drosjetransport foretatt av motorvogn registrert for mer enn 4 passasjerer, samt all drosjetransport i områder listet opp i bestemmelsens tredje ledd bokstav a er helt unntatt fra dagens forskrift.

Konkurransetilsynet mener derfor det er hensiktsmessig at drosjene i større grad enn tidligere pålegges å benytte de samme takstelementene. Samtidig er det viktig at aktørene står tilstrekkelig fritt å sette effektive priser. Det foreslås derfor å forby de takstelementene som i størst grad synes å bidra til informasjonsproblemene i bransjen, og i liten grad er nødvendige for effektiv prising.

#### *4.4.1 Forhåndsbestilling og fremkjøring*

Det fremmes ikke forslag om å fjerne adgangen til å kreve starttakst (påslag). Det legges opp til at det kan opereres med én starttakst ved bestilling av drosje og én starttakst for oppdrag som starter fra holdeplass eller ved praaing i gaten, men at starttaksten ved bestilling skal være fast, det vil si uavhengig av fremkjøringen i det enkelte tilfellet. Det vil heller ikke være anledning til å ta ekstra betaling utover starttakst ved bestilling av drosje for *forhånds*bestilling av drosjeturer.

Forslaget vil derfor ikke videreføre muligheten for tillegg for forhåndsbestilling i dagens maksimalprisforskrift § 14.

#### *4.4.2 Prisdifferensiering ut fra antall passasjerer, geografisk område og tilbakelagt avstand*

Enkelte sentraler differensierer i dag takstene etter antall passasjerer i drosjen. Det foreslås å forby denne muligheten dersom det er fire eller færre passasjerer i drosjen.

Videre forslås det at det ikke skal være tillatt å differensiere takstene etter geografisk område. Dette medfører at det eksempelvis ikke vil være lovlig å ta høyere takster i en bydel enn i andre bydeler, eller differensiere takstene ut fra hvorvidt oppdraget skjer innenfor eller utenfor løyveområdet.

Videre inneholder forslaget et forbud mot å differensiere takstene etter antall tilbakelagte kilometer eller medgått tid. Dette innebærer blant annet at det ikke kan opereres med ett sett med tids- og avstandstakster for oppdragenes første 5 kilometer, og ett annet sett med tids- og avstandstakster for den del av oppdragene som skjer etter de første 5 kilometer av oppdragene.

### **4.5 Kvitteringsplikt**

Forbrukerrådet har foretatt undersøkelser som viser at kvitteringsplikten i drosjemarkedet ikke fungerer tilfredsstillende. Undersøkelsen, foretatt i siste halvdel av januar 2007, viste at kvitteringene var:

*”svært krevende å tolke for forbrukere. Blant annet er bruk av forkortelser for ulike takster utbredt. Generelt er kvitteringene i liten grad selvforklarende og forbrukerne må bruke tid og ha en del kunnskaper for å forstå kvitteringene”.*<sup>27</sup>

Kvitteringsplikt for drosjetjenester er regulert i maksimalprisforskriften § 8 og i forskrift om prisopplysning for tjenester av 28. november 1997 nr. 1382 (prisopplysningsforskriften) § 6. Konkurransetilsynet finner det lite hensiktsmessig at kvitteringsplikten er regulert i to forskjellige forskrifter og er av den oppfatning at reguleringen bør være i prisopplysningsforskriften. Det foreslås derfor at dagens bestemmelse i maksimalprisforskriften § 8 *ikke* videreføres i ny forskrift. Konkurransetilsynet er imidlertid positiv til at det foretas endringer i prisopplysningsforskriften for bøte på problemene Forbrukerrådet har pekt på.

---

<sup>27</sup> Jf. Forbrukerrådets klage til Forbrukerombudet datert 12. mars 2007.

## 5 Tilleggsforslag om fast forhold mellom takstelementene i enkelreisesegmentet i områder som ikke er prisregulert

Det vil selv etter innføring av parallelltakst og forbud mot enkelte takstelementer som beskrevet ovenfor kunne være vanskelig for kundene i enkeltreisesegmentet å sammenligne ulike drosjeforetaks priser.<sup>28</sup>

Dersom drosjeforetak A både har lavere avstandtakst, tidstakst og starttakst enn drosjeforetak B, er det enkelt for kundene å avgjøre at selskap A er billigere enn selskap B. Dersom for eksempel foretak A har lavere avstandtakst enn foretak B, mens foretak B har lavere tidstakst og starttakst enn foretak A, vil det imidlertid være vanskelig for kundene å avgjøre hvilket foretak som er billigst på en gitt tur. For å sammenligne ulike foretaks priser, må kundene da både ha informasjon om turens lengde i kilometer og hvor lang tid turen tar, samt regne seg frem til de ulike drosjeforetakenes pris. Dette gjelder selv om alle aktører benytter parallelltakst.

En løsning på det ovennevnte problemet er å låse forholdet mellom tidstakst, avstandtakst og starttakst. Dette kan gjøres ved å fastsette at avstandstaksten per kilometer skal være X prosent av tidstaksten per time, starttaksten fra holdeplass/gate skal være Y prosent av tidstaksten per time, og starttaksten ved fremkjøring skal være Z prosent av tidstaksten per time.

Eksempel: Konkurransetilsynet fastsetter X til å være 5 prosent, Y til å være 20 prosent og Z til å være 25 prosent. Sentral A velger å sette tidstaksten per time lik kr 200. Foretak As takst per kilometer, starttakst fra holdeplass/gate og starttakst ved fremkjøring blir da henholdsvis  $kr\ 200 * 0,05 = 10$ ,  $kr\ 200 * 0,20 = 40$  og  $kr\ 200 * 0,25 = 50$ . Foretak B velger å sette tidstaksten per time til kr 250. Sentrals Bs takst per kilometer, starttakst fra holdeplass/gate og starttakst ved fremkjøring blir da henholdsvis  $kr\ 250 * 0,05 = 12,5$ ,  $kr\ 250 * 0,20 = 50$  og  $kr\ 250 * 0,25 = 62,50$ .

Ettersom forholdet mellom de ulike takstelementene er likt for alle drosjeforetak vil et foretak som har høyere tidstakst per time enn et annet foretak alltid ha høyere avstandtakst per kilometer samt høyere starttakst. Dette gjør at kundene enkelt og uten å foreta noen beregninger kan avgjøre hvilket drosjeforetak som er billigst selv uten å kjenne turens avstand og hvor lang tid turen vil ta. I eksempelet over vil kunden for eksempel enkelt se at foretak A alltid vil være billigere enn foretak B. Konkurransetilsynet legger til grunn at en ordning som gir svært enkel pris-sammenligning vil medføre økt priskonkurranse i drosjenæringen.

Et offentlig fastsatt forhold mellom de viktigste takstelementene vil imidlertid legge visse begrensninger på drosjeforetakenes mulighet til å fritt sette takster. Fastsettelse av forholdstallene samt overvåking av at drosjeforetakene overholder ordningen, vil også medføre noe økte administrative kostnader for Konkurransetilsynet.

Konkurransetilsynet mener de positive sidene ved en slik ordning oppveier ulempene. Det fremmes derfor forslag om at det fastsettes et gitt forhold mellom henholdsvis tidstakst per time, avstandtakst per kilometer, starttakst fra holdeplass/gate og starttakst ved fremkjøring. Tiltaket foreslås kun innført for drosjetransport som oppfyller følgende kumulative vilkår:

- drosjetransporten er ikke prisregulert
- vilkårene for oppdraget er ikke fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder
- det er mindre enn fem passasjerer i bilen

---

<sup>28</sup> Jf. punkt 3.8 der det fremgår at det fortsatt er relativt vanskelig for kundene i Sverige å sammenligne priser selv etter at parallelltakst ble innført.

Det presiseres at tiltaket er tenkt som et eventuelt tillegg til endringene som foreslås i punkt 4 og 6.

Konkurransetilsynet har per nå ikke tilstrekkelig informasjon om markedet til å fastsette forholdstallene. Høringsinstansene oppfordres derfor særskilt om å gi innspill til hvordan forholdstallene bør fastsettes. Videre bes høringsinstansene om å kommentere eventuelle betydelige negative virkninger av forslaget. Både innspill knyttet til forholdstallene samt eventuelle negative virkninger av forslaget bør begrunnes.

## **6 Særskilt del for prisregulerte områder**

### **6.1 Oversikt**

Maksimalprisreguleringen av drosjenæringen foreslås i den nye forskriften kapittel 2. I tillegg til at takstene nå fastsettes basert på parallelltakstsystemet, foreslås det forenklinger av regelverket for tillegg til takstene. Fastsettelse av nye takster behandles nedenfor under punkt 6.2, mens bestemmelsene om tillegg til takstene behandles i punktene 6.3 til 6.7. Det antas at fjerningen av enkelte tillegg vil oppveies av adgang til økt tidsdifferensiering i helgene.

### **6.2 Fastsettelse av nye maksimalpriser**

#### **6.2.1 Bakgrunn**

Dagens maksimalprisforskrift forutsetter brytningstakst. En overgang til parallelltakst medfører derfor at det må fastsettes nye maksimalpriser. 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. Det ligger imidlertid i sakens natur at en endring i takstsystemet innebærer at enkelte turer vil få en annen pris.

Med brytningstakst betaler kunden til enhver tid *enten* avstandstakst *eller* tidstakst avhengig av drosjens hastighet. Med parallelltakst vil kunden til enhver tid betale *både* avstandstakst og tidstakst. Både avstandstaksten og tidstaksten må derfor justeres ned ved en overgang til parallelltakst.

For å oppnå målet som angitt ovenfor må det søkes å endre takstelementene slik at både prisavviket for ulike drosjeturer og avviket i ulike drosjeløyvehaveres inntekter blir minst mulig sammenliknet med dagens system. Hvor stort prisavviket på en gitt tur blir, avhenger av flere ulike faktorer. De viktigste er avstand, gjennomsnittfart, gjennomsnittfart ved kjøring under brytningspunktet og andel av total tid som kjøres på tidstakst. Det kan virke fornuftig å ta utgangspunkt i en gjennomsnittstur og kalibrere takstene slik at avviket for denne turen blir minst mulig. Ulike turkarakteristika, ulike demografiske og geografisk forhold og ulike takster gjør imidlertid denne tilnærmingen problematisk. Disse forholdene vil bli gjennomgått i punktene 6.2.1.1 til 6.2.1.3 før det i punkt 6.2.2 redegjøres for det valgte metode ved fastsettelse av parallelltakstsatsene i den nye forskriften.

#### **6.2.1.1 Ulike turkarakteristika**

Både avstand, gjennomsnittfart, tid og andel av tiden som kjøres på tidstakst varierer mye mellom ulike drosjeturer. Dersom man kun ser på en gjennomsnittstur vil prisendringen på turer som i stor grad avviker fra gjennomsnittsturen kunne bli uforholdsmessig stor. På den annen side finnes det svært mange ulike kombinasjoner av faktorene som påvirker prisavvikets størrelse. En kan således heller ikke se på *alle* mulige typer turer.

Det er imidlertid en sammenheng mellom de ulike faktorene som har betydning for prisavviket. For eksempel har korte turer typisk lav gjennomsnittsfart og høy andel tid kjørt på tidstakst, mens lange turer typisk har høy gjennomsnittsfart og lav andel tid kjørt på tidstakst. En kan således ta utgangspunkt i et sett med flere "referanseturer" som representerer flere ulike typiske drosjeturer. For eksempel en tur kort tur med lav gjennomsnittsfart og høy andel tid kjørt på tidstakst og en lang tur med høy gjennomsnittsfart og lav andel tid kjørt på tidstakst

Referanseturene kan defineres ved å se på turdata fra drosjeturer i enkeltreisesegmentet i områder som er underlagt maksimalprisforskriften. Takstene søkes så fastsatt slik at avvikene for hver av referanseturene blir så små som mulig (slik at ulike kunders kostnader med å benytte drosje blir endret så lite som mulig), samtidig som det totale avviket for alle referanseturene blir så lite som mulig (slik at avviket i drosjeløyvehavernes inntekter blir så lite som mulig).

#### *6.2.1.2 Ulike demografiske og geografiske forhold*

Drosjeturers karakteristika er forskjellige i ulike områder i Norge. I tettbebygde strøk er for eksempel turene typisk korte, med lav gjennomsnittsfart og høy andel tid kjørt på tidstakst, mens turer i grisgrendte strøk typisk er lengre, har høyere gjennomsnittsfart og lavere andel tid kjørt på tidstakst. De typiske drosjeturene vil således variere avhengig av hvor i landet man befinner seg. Ideelt sett bør en derfor definere ulike sett med referansepriser for alle mulige områder i Norge. Dette er det ikke praktisk mulig å gjennomføre. En kan imidlertid se på et utvalg av områder som samlet sett langt på vei er representative for alle områder i Norge, definere et sett med referanseturer for hvert av disse områdene, og søke å fastsette takstene slik at avvikene for de enkelte referanseturene og det totale avviket for hvert sett referansepriser blir så lite som mulig.

#### *6.2.1.3 Ulike takster*

Det opereres i dag med to ulike sett med brytningspunktstakster: Takster for kjøring i soner for nærtrafikk og takster for kjøring helt eller delvis utenfor soner for nærtrafikk. I soner for nærtrafikk er maksimal kilometertakst kr 14,08 og maksimal timetakst kr 378, noe som gir et brytningspunkt på 26,8 km/t. Det kan også kreves en starttakst på kr 41, samt en hentetakst som inkludert starttakst maksimalt kan utgjøre kr 61.<sup>29</sup> For kjøring helt eller delvis utenfor sone for nærtakst er maksimal kilometertakst kr 19,30, og maksimal timetakst kr 378, noe som gir et brytningspunkt på 19,6. For disse turene kan det ikke kreves starttakst eller hentetakst.

Soner for nærtrafikk fastsettes normalt av fylkekommunene. Sonene må også godkjennes av Konkurransetilsynet. Det er fastsatt soner for nærtrafikk i de fleste kommuner der det er drosjesentraler. Det er også fastsatt soner for nærtrafikk i en del kommuner der bopelsløyvehavere står for drosjetilbudet. Sonene er typisk fastsatt rundt byer eller tettsteder, og har som oftest en radius på mellom 5 og 10 kilometer.

Drosjeløyvehavere som er stasjonert i områder der det er fastsatt sone for nærtrafikk opererer således med et sett takster for turer som i sin helhet kjøres innenfor sone for nærtrafikk (heretter "nærtakst"), og et annet sett takster for turer som helt eller delvis kjøres utenfor sone for nærtrafikk (heretter "fjerntakst"). Hvor stor andel av turene som kjøres med hvert av takstsettene varierer etter hvor stor nærtakstsonen er og de demografiske forholdene i området. Løyvehavere som er stasjonert i områder der det ikke er definert sone for nærtrafikk kjører alltid på fjerntakst.

---

<sup>29</sup> Takstene gjelder mellom 06 og 15 på hverdager. For kjøring på andre tidspunkt kan det regnes tillegg på mellom 21 prosent og 45 prosent, jf maksimalprisforskriften § 4.

Takster som avhenger av om drosjeturen skjer innenfor eller utenfor sone for nærtrafikk forsterker usikkerheten om prisen kunden skal betale. Konkurransetilsynet er også kjent med at drosjesentraler som er lokalisert i områder med sone for nærtrafikk har ulik praksis for hvordan turer som kjøres utenfor sone for nærtrafikk prises.

På denne bakgrunn mener Konkurransetilsynet det kun bør være *ett* sett maksimalpriser som gjelder i alle områder i Norge. Ettersom det i dag benyttes flere ulike takstsystemer må det ved fastsettelse av nye maksimalpriser sees hen til prisavvik både for turer som kjøres på nærtakst og turer som kjøres på fjerntakst. I tillegg må en se hen til andelen turer som kjøres på hvert av de to takstsettene når en ser på avvik i løyvehaverens inntekter.

## 6.2.2 Metode

### 6.2.2.1 Turdata

På bakgrunn av det ovenstående har Konkurransetilsynet for å kunne fastsette nye takster basert på parallelltakstsystemet hentet inn meget detaljerte turdata fra alle kommuner i Hedmark. I tillegg er det innhentet mindre detaljerte turdata fra alle kommuner i Nordland, samt Halden kommune i Østfold.

Det er stor variasjon i demografiske og geografiske forhold samt karakteristika ved drosjeturer i de ulike kommunene i Hedmark. Det er også stor variasjon i andelen turer som blir kjørt på henholdsvis nærtakst og fjerntakst. Ved å benytte turdata fra ulike grupper av kommuner i Hedmark kan en således se hvordan prisavvikene vil bli for forskjellige sett med referanseturer i områder med ulike geografiske og demografiske forhold, samt skille mellom turer som kjøres på nærtakst og turer som kjøres på fjerntakst. Turdata fra ulike grupper kommuner i Hedmark er således godt egnet til å gi et langt på vei representativt utvalg referanseturer for ulike områder i Norge. I tillegg er det sett hen til turdataene fra Nordland og Halden.

### 6.2.2.2 Kommunegrupper

Konkurransetilsynet har valgt å se på følgende *kommunegrupper*:

**Kommunegruppe 1:** Kommuner med et større bysentrum med høy befolkningstetthet og meget høy andel turer kjørt i soner for nærtrafikk. Turer i kommunene Elverum, Hamar og Kongsvinger inkluderes i denne gruppen. Ca. 3,5 prosent av turene i gruppen kjøres på fjerntakst. Gjennomsnittfarten i gruppen er ca. 27,5 km/t, mens gjennomsnittlig avstand<sup>30</sup> er ca. 5,3 km<sup>31</sup>.

**Kommunegruppe 2:** Kommuner med relativt lav befolkningstetthet og relativt høy andel turer kjørt utenfor sone for nærtrafikk. Grue, Løten, Ringsaker, Stange, Trysil, Tynset og Åsnes inkluderes i denne gruppen. Ca. 17 prosent av turene i denne gruppen kjøres på fjerntakst. Gjennomsnittfarten i gruppen er ca. 32,7 km/t, mens gjennomsnittlig avstand er ca. 7,5 km.

---

<sup>30</sup> Alle distanser inkluderer kun distanse tilbakelagt med passasjer i drosjen. Tilkjøringstid er således ikke inkludert.

<sup>31</sup> Turer som er kjørt på minstepris er ekskludert fra analysen fordi overgangen til nytt takstsystem i liten grad vil påvirke disse turene. Dersom disse turene inkluderes vil både gjennomsnittfarten og gjennomsnittlig distanse bli noe lavere. Dette gjelder for alle kommunegruppene.

**Kommunegruppe 3:** Kommuner med lav befolkningstetthet og høy andel turer kjørt i sone for nærtrafikk. Alvdal, Eidskog, Nord Odal, Sør Odal, Tolga og Våler er inkludert i denne gruppen. Ca. 8 prosent av turene i gruppen kjøres på fjerntakst. Gjennomsnittfarten i gruppen er ca. 36,7 km/t, mens gjennomsnittlig avstand er 8,8 km.

**Kommunegruppe 4:** Kommuner med lav befolkningstetthet der det ikke er definert sone for nærtrafikk. Engerdal, Folldal, Os, Rendal og Stor Elvdal er inkludert i denne gruppen. Over 99 prosent av turene i denne gruppen kjøres på fjerntakst. Gjennomsnittfarten i gruppen er ca. 40,8 km/t, mens gjennomsnittlig avstand er ca. 9,7 km.

### 6.2.2.3 Referanseprisgrupper

Ettersom pris- og inntektsavvikene vil avhenge av om turene kjøres på nærtakst eller fjerntakst, bør hver av kommunegruppene deles videre inn i turer som kjøres på nærtakst og turer som kjøres på fjerntakst. Da over 99 prosent av turene i kommunegruppe 4 kjøres på fjerntakst, er det imidlertid ikke nødvendig å se på nærtaksturer for denne gruppen. Videre er det forholdsvis få turer som kjøres på fjerntakst i gruppe 1, 2 og 3. For å få stort nok utvalg turer har Konkurransetilsynet derfor valgt å definere *ett* enkelt sett med referanseturer for turer kjørt på fjerntakst i kommunegruppe 1, 2 og 3.<sup>32</sup>

Tilsynet har på denne bakgrunn definert følgende *referanseturgrupper*:

**Referanseturgruppe 1:** Turer kjørt på nærtakst i kommunegruppe 1

**Referanseturgruppe 2:** Turer kjørt på nærtakst i kommunegruppe 2

**Referanseturgruppe 3:** Turer kjørt på nærtakst i kommunegruppe 3

**Referanseturgruppe 4:** Turer kjørt på fjerntakst i kommunegruppe 1, 2 eller 3

**Referanseturgruppe 5:** Turer kjørt på fjerntakst i kommunegruppe 4

For hver referanseturgruppe defineres seks *referanseturer*. Hver referansetur er karakterisert med gjennomsnittsfart, avstand og andel tid kjørt på tidstakst. Metode for å definere de seks referanseturene er følgende:

Hver referanseturgruppe deles inn i seks ulike kvantiler etter gjennomsnittsfart.<sup>33</sup> Den første kvantilen inneholder da den sjettedelen av turene i referanseturgruppen med lavest gjennomsnittsfart, mens den andre kvantilen inneholder den sjettedelen av turene som har nest lavest gjennomsnittsfart, og så videre. For hver av kvantilene beregnes parametrene som trengs for å beregne pris- og inntektsavvik ved overgang til parallelltakst. For hver av referanseturgruppene blir det således definert seks referanseturer med økende gjennomsnittsfart. Tabeller med alle referanseturene er tatt med i tabellgruppe 1 i vedlegg 2 til høringsnotatet.

### 6.2.2.4 Beregning av prisavvik

For hver av referanseturene beregnes pris med dagens takssystem.<sup>34</sup> I tillegg beregnes pris for hver av referanseturene med parallelltakst for ulike verdier for starttakst, hentetakst, tidstakst og

<sup>32</sup> Gjennomsnittsturene for turer kjørt på fjerntakst er også meget like i både kommunegruppe 1, kommunegruppe 2 og kommunegruppe 3.

<sup>33</sup> Før turene blir inndelt i kvantiler er en del turer fjernet. Dette gjelder turer som er feilregistrert (for eksempel turer som har gjennomsnittsfart større enn 80), turer som er kjørt med 5 eller flere passasjerer og turer der kunden har betalt minstepris. Minstepristurene er ekskludert fordi overgangen til nytt takstsystem i liten grad vil påvirke disse turene.

<sup>34</sup> Det antas at halvparten av turene på nærtakst kjøres fra holdeplass/gate, og at den andre halvparten av turene er bestilte og at maksimal tilkjøringstakst oppnås. Pris for hver av turene kjørt på nærtakst: 51 + (tid

avstandstakst.<sup>35</sup> Prisavviket for hver av referanseturene ved overgang til parallelltakst kan nå beregnes for ulike verdier av starttakst, hentetakst, tidstakst og avstandstakst.

**Eksempel:** Referansetur 3 i referansegruppe 1 (nærtakst i Elverum, Hamar og Kongsvinger) har følgende karakteristika: gjennomsnittsfart: 24,0 km/t; tid kjørt på tidstakst: 4,6 minutter; avstand kjørt på avstandstakst: 3,0 km; total avstand: 3,7 km og total tid: 8,8 minutter. Prisen på denne turen med brytningstakst blir da:

$$51^{36} + (4,6/60) * 378 + 3,0 * 14,08 = \text{kr } 122.$$

For eksempelets skyld fastsettes følgende parallelltakster: starttakst fra holdeplass og gate: kr 41 starttakst ved bestilling: kr 61, avstandstakst: kr 11/kilometer og tidstakst: kr 200/time. Prisen for referansetur 3 i referansegruppe 1 kjørt på parallelltakst blir da:

$$51^{37} + (8,8/60) * 200 + 3,7 * 11 = \text{kr } 123.$$

Avviket for denne referanseturen blir da:

$$123/122 - 1 = 0,5 \text{ prosent.}$$

#### 6.2.2.5 Beregning av inntektsavvik

Endringer i total inntjening for løyvehaverne i de ulike kommunegruppene kan også estimeres. Dette gjøres ved å se på samlet endring i referanseprisene i et område, vektet etter hvor ofte turene kjøres.

**Eksempel:** Vi ønsker å se på inntektsavvik for løyvehavere i kommunegruppe 1. Total pris for alle referanseturene i referanseturgruppe 1 (nærtakst i kommunegruppe 1) med brytningstakst blir kr 842, og total pris for alle referanseturene i referanseturgruppe 4 (fjerntakst i kommunegruppe 1, 2 og 3) med brytningstakst blir kr 1724. En gjennomsnittlig drosjeløyvehaver i kommunegruppe 1 kjører 96,6 prosent av turene på nærtakst og 3,4 prosent av turene sine på fjerntakst. En gjennomsnittlig løyvehaver i kommunegruppe 1 har da inntekt på:

$$842 * 0,966 + 1724 * 0,034 = \text{kr } 872.$$

Gitt de samme parallelltakster som i forrige eksempel blir total pris alle referanseturene i referanseturgruppe 1 kr 847, og total pris for alle referanseturer i referanseturgruppe 4 kr 1633. En gjennomsnittlig løyvehaver i kommunegruppe 1 har da inntekt på:

$$847 * 0,966 + 1633 * 0,034 = \text{kr } 874.$$

---

i timer kjørt på tidstakst) + 378 + (antall kilometer kjørt på distansetakst) \* 14,08. Pris på hver av turene kjørt på fjerntakst:  $0 + (\text{total tid i timer med passasjer i bilen}) * (\text{andel av total tid kjørt på tidstakst}) * 378 + (\text{antall kilometer kjørt på distansetakst}) * 19,30$ .

<sup>35</sup> Det antas at halvparten av turene på nærtakst kjøres fra holdeplass/gate, at den andre halvparten av turene er bestilte og at maksimal tilkjøringstakst oppnås for bestilte turer. Formel for pris med parallelltakst er da:  $0,5 * \text{påslag} + 0,5 * (\text{maksimal tilkjøringstakst}) + (\text{total distanse i kilometer}) * \text{distansetakst} + (\text{total tid i timer}) * \text{tidstakst}$ .

<sup>36</sup> Det antas at halvparten av turene på nærtakst kjøres fra holdeplass/gate, og at den andre halvparten av turene er bestilte og at maksimal tilkjøringstakst oppnås.

<sup>37</sup> Det antas at halvparten av turene på nærtakst kjøres fra holdeplass/gate, og at den andre halvparten av turene er bestilte og at maksimal tilkjøringstakst oppnås.

Løyvehaveren får således en estimert inntektsøkning på:

$$874/872-1 = \mathbf{0,2 \text{ prosent.}}$$

### 6.2.3 Resultater

Det er forsøkt å sette maksimalprisene slik at både prisavviket på de ulike referanseprisene og inntekstsviket til løyvehaverne i de ulike kommunegruppene blir så små som mulig. Konkurransetilsynet har med dette som mål kommet til at en starttakst fra holdeplass og gate på kr 41, starttakst ved bestilling på kr 61, avstandstakst på kr 11 og timetakst på kr 200 er hensiktsmessige maksimalpriser ved overgang til parallelltakst. Tabeller som viser prisavvik på de ulike referanseturene og inntektsavvik i de ulike kommunegruppene er tatt med i tabellgruppe 2 og tabell 3 i vedlegg 2.

Beregningene viser at prisene på korte turer med lav gjennomsnittsfart i kommunegruppe 1,2 og 3 vil gå noe ned.<sup>38</sup> Prisen på middels lange turer med middels høy gjennomsnittsfart i disse kommunegruppene vil øke noe.<sup>39</sup> Prisen på lange turer med høy gjennomsnittsfart som tidligere ble kjørt på fjerntakst vil reduseres betydelig.<sup>40</sup> Endring i løyvehavernes inntekter vil i liten grad endres.<sup>41</sup>

I kommunegruppe 4 vil prisen på korte turer med lav gjennomsnittsfart øke betydelig.<sup>42</sup> Dette har sammenheng med at det tidligere ikke kunne kreves starttakst og hentetakst på disse turene. Prisen på middels lange turer med middels høy gjennomsnittsfart vil også øke, men i mindre grad enn for de korte turene. Prisen på de lengste turene med høy gjennomsnittsfart vil reduseres betydelig. Konkurransetilsynets estimerer tilsier at prisøkningen på de korte og middels lange turene vil oppveie prisnedgangen på de lange turene slik at løyvehavernes totale inntekter i liten grad endres.<sup>43</sup>

De mindre detaljerte dataene fra kommunene i Nordland og Halden kommune i Østfold gir grunn til å tro at det ikke eksisterer områder der turkarakteristika i stor grad avviker fra turkarakteristika i de ulike kommunegruppene i Hedmark.

På denne bakgrunn foreslås det at maksimalprisene etter en overgang til parallelltakst fastsettes på følgende måte:

- Starttakst fra holdeplass og gate: kr 41
- Starttakst ved bestilling: kr 61
- Avstandstakst: kr 11 per kilometer
- Tidstakst: kr 200 per time

Takstene er basert på en overgang fra de gjeldende maksimalprisene. I likhet med tidligere vil de bli justert årlig under hensyntagen til kostnadsutvikling, utvikling i konsumprisindeksen og prisutvikling i uregulerte områder.

---

<sup>38</sup> Jf. tabell 2a, 2b og 2c i vedlegg 2. De korte turene i disse kommunegruppene kjøres typisk på nærtakst.

<sup>39</sup> Jf. tabell 2a, 2b og 2c i vedlegg 2. De korte turene i disse kommunegruppene kjøres typisk på nærtakst.

<sup>40</sup> Jf. tabell 2d i vedlegg 2.

<sup>41</sup> Jf. tabell 3 i vedlegg 2.

<sup>42</sup> Jf. tabell 2e i vedlegg 2.

<sup>43</sup> Jf. tabell 3 i vedlegg 2.

### 6.3 Tillegg for bompenger mv.

Dagens regulering av adgangen til å kreve tillegg for bompenger mv. ble innført i 1994. Siden den gang har både antall bompengeprojekter og innkrevingsmetodene endret seg. Konkurransetilsynet har derfor funnet at regelverket bør tilpasses disse endringene.

Det følger av maksimalprisforskriften § 5 første ledd at det ikke er tillatt å kreve tillegg for bompenger der en passering med personbil ikke koster mer enn kr 20 og det finnes abonnementsordninger. Med abonnementsordninger menes rabattordning som gir rett til et ubegrenset antall passeringer i en periode mot et fast vederlag. Det vil si at det kan kreves tillegg dersom passeringen koster over kr 20, eller dersom passeringen koster kr 20 eller mindre og det ikke finnes abonnementsordning.

Det kan kreves tilleggsbetaling for øvrige bompaseringer, fergebilletter, parkeringsavgift mv. jf. maksimalprisforskriften § 5 annet ledd. Dersom drosjen benytter seg av rabattordninger, skal passasjerene ikke betale mer enn rabattprisen.

Formålet med bestemmelsen var at drosjene skulle kunne kreve rimelig dekning for utgifter til bompenger og lignende, samtidig som kundene ikke skulle betale for regelmessige passeringer i bomringer<sup>44</sup> i drosjens eget nærrområde.<sup>45</sup> Det fremgår også av høringsnotatet fra 1994 at det ved fastsettelse av nye maksimalpriser ble tatt hensyn til at drosjene selv måtte dekke kostnadene ved passering av bomringer.<sup>46</sup>

Det er ikke lenger mulig å tegne abonnementsordninger som nevnt i forskriften § 5 første ledd.<sup>47</sup> Ettersom vilkårene i maksimalprisforskriften § 5 er kumulative og abonnementsordningene omtalt i første ledd er faset ut, kan det argumenteres for at det i dag er adgang til å kreve tillegg for *alle* bompaseringer, inkludert passeringer i bomringer som koster under kr 20.<sup>48</sup> Dette er ikke i tråd med regelens hensikt om at passasjerene ikke skal betale for regelmessige passeringer av bomringer i drosjens eget nærrområde. Utfasingen har ifølge Norges Taxiforbund også medført ulik praksis mellom drosjesentralene.

Konkurransetilsynet antar at økningen i antall bompengeprojekter har medført en viss kostnadsøkning for drosjenæringen. Utgiftene utgjør imidlertid kun en liten del av drosjenes totale utgifter. Det bemerkes videre at det er innført nye rabattordninger gjennom *Autopass-systemet* i alle bomringer.<sup>49</sup> Som en del av rabattordningen er det innført et tak for antall

---

<sup>44</sup> Med bomring menes de bompengeprojekter som til enhver tid defineres som bomring av Vegdirektoratet. Som hovedregel er bomringer bompengeprojekter hvor man må betale avgift for å kunne kjøre *inn* til sentrum. Slike bompengeprojekter kalles ofte sentrumsringer. Et bompengeprojekt kan unntaksvis måtte anses som en bomring uten at prosjektet kan anses som en sentrumsring.

<sup>45</sup> Jf. høringsnotatet fra Konkurransetilsynet om "Ny forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil" av 5. desember 1994.

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Et unntak fra dette er bomringen i Kristiansand der det fortsatt er mulig å tegne abonnement. Denne ordningen vil imidlertid sannsynligvis fases ut også her ved innførsel av ny samferdselspakke i 2009 jf. opplysninger fra Veidirektoratet.

<sup>48</sup> Hensynet bak regelen kan imidlertid tale for å tolke bestemmelsen slik at dagens passeringstak må anses som en abonnementsordning i maksimalprisforskriftens forstand.

<sup>49</sup> Ved tegning av Autopass-avtale får bilisten tilsendt en brikke som festes på innsiden av frontruten. Ved passering av en bomstasjon blir bompengene trukket fra et forskuddsbeløp bilisten har betalt inn til bompengeselskapet.

belastede passeringer i løpet av en måned på mellom 50 og 60 passeringer.<sup>50</sup> Det innebærer at man aldri belastes for mer enn mellom 50 og 60 passeringer i løpet av en måned. Passeringstaket kan langt på vei sammenlignes med periodekortordningen.

For at regelen skal oppfylle sitt opprinnelige formål og for at det ikke skal være tvil om hvilke bomprosjekter passasjerene skal betale for foreslås det en ny bestemmelse om at det ikke kan kreves tillegg for passering av *bomring*.<sup>51</sup> For øvrige bompenger, fergebilletter, parkeringsavgifter mv. videreføres regelen i dagens maksimalprisforskrift § 5 annet ledd.

#### **6.4 Rullestoltillegget**

Norges Taxiforbund har i brev av 27. februar 2008 og 29. mai 2008 foreslått endring av adgangen til å kreve tillegg for passasjerer som sitter i rullestol under transporten jf. maksimalprisforskriften § 7 fjerde ledd. Bestemmelsen lyder som følger:

*”For transport med spesialbil av passasjerer som sitter i rullestol under transporten kan det regnes et tillegg på inntil kr 32,00 pr. tur. For ekstra tidsbruk i forbindelse med transporten kan det beregnes vederlag i henhold til § 4. pkt. 4.”*

Det er mulig at rullestoltillegget vil påvirkes av Samferdselsdepartementets forslag til forskrift om universell utforming av transportmidler på veg. Forslaget til forskrift har vært på høring, men er i skrivende stund ikke ferdigbehandlet. Konkurransetilsynet har ikke funnet det hensiktsmessig å vurdere større endringer av rullestoltillegget før forskriften er vedtatt.

Ettersom det etter overgang til parallelltakst vil kreves *både* tidstakst og avstandtakst gjennom hele oppdraget, er tidstaksten satt en del lavere enn den gjeldende tidstaksten. Dette innebærer at vederlag for ekstra tidsbruk i forbindelse med rullestoltransport ikke vil bli kompensert i like stor grad som i dag. Konkurransetilsynet forslår på denne bakgrunn at rullestoltillegget økes til kr 42 per tur.

#### **6.5 Bagasjetillegget**

Det skal normalt ikke kreves tillegg i takstene for kjøring av bagasje jf. maksimalprisforskriften § 6 første ledd. For kjøring av spesielt plasskrevende bagasje som må anbringes på takgrind eller i bagasjerom, kan det kreves et forholdsmessig tillegg i takstene på inntil kr 10,00 pr. kolli, begrenset oppad til kr 20,00 pr. tur jf. § 6 annet ledd.

Etter det Konkurransetilsynet er kjent med varierer det hvorvidt bagasjetillegget benyttes og i så fall i hvilke tilfeller det benyttes. Etter Konkurransetilsynets oppfatning bidrar bagasjetillegget til svekket prisgjennomsiktighet i drosjemarkedet og det er neppe av slik betydning at det kan forsvares å videreføre det. Konkurransetilsynet foreslår på denne bakgrunn at bagasjetillegget ikke får bli med i ny forskrift.

#### **6.6 Minstepriser**

Den gjeldende maksimalprisforskriften gir bopelsløyvehavere, på enkelte tidspunkt, anledning til å ta noe høyere minstepris enn løyvehavere som er tilknyttet en drosjesentral jf.

---

<sup>50</sup> Det gis også rabatt ut fra hvor stort forhåndsinnskudd bilisten har betalt inn, og kan varierer fra 10 til 40 prosent. I tillegg gis det rabatt i form av at man ved autopassavtale kun belastes for én passering dersom samme kjøretøy passerer flere bomstasjoner tilhørende samme bomring i løpet av en time.

<sup>51</sup> I dag er det definert bomringer rundt Bergen, Kristiansand, Oslo/Bærum, Stavanger og Namsos. En oversikt over alle bompengeprojekter finnes på:

[http://www.norvegfinans.com/upload/data/82\\_Bompengetakster%20pr.%2015.02.09\\_97versj.xls](http://www.norvegfinans.com/upload/data/82_Bompengetakster%20pr.%2015.02.09_97versj.xls)

maksimalprisforskriften § 4 nr. 3. For å forenkle forskriften og bedre prisgjennomsiktigheten og etterprøvnbarheten i markedet, foreslår Konkurransetilsynet å ikke videreføre denne ordningen.

## 6.7 Tidsdifferensiering

Den gjeldende maksimalprisforskriften gir anledning til å kreve tillegg for i prisene på kveldstid, nattestid og på helgedager. Tilleggene ble sist endret i 2003 og således basert på forholdene i markedet for 6 år siden. Tilleggene er som følger:

Dag/tidsrom	06-15	15-18	18-24	00-06
Mandag-fredag	0 %	0 %	21 %	35 %
Lørdag	30 %	35 %	35 %	35 %
Søndag	35 %	35 %	35 %	35 %

Tallmaterialet Konkurransetilsynet har hentet inn viser at det blir kjørt svært mange flere drosjeturer på fredag kveld, natt til lørdag, lørdag kveld og natt til søndag sammenlignet med de samme tidspunktene på andre ukedager. Dette taler for at takstene på fredag og lørdag kveld samt lørdag og søndag natt bør være høyere enn på tilsvarende tidspunkter andre dager i uken. De fleste sentraler i områder som ikke er prisregulerte har også egne satser fredag og lørdag kveld og lørdag og søndag natt som er høyere enn kvelds- og nattakstene på andre ukedager.

På denne bakgrunn foreslår Konkurransetilsynet å endre tilleggene til maksimalprisene til følgende:

Dag/tidsrom	06-15	15-18	18-22	22-24	00-06
Mandag-torsdag	0 %	0 %	21 %	35 %	35 %
Fredag	0 %	0 %	21 %	45 %	35 %
Lørdag	30 %	35 %	35 %	45 %	45 %
Søndag	35 %	35 %	35 %	35 %	45 %

Muligheten til å ta høyere tillegg på de aktuelle tidspunktene innebærer en inntekstøkning for løyvehaverne i prisregulerte områder. Konkurransetilsynet antar at denne kompensasjonen i stor grad vil veie opp inntekstreduksjonen bortfallet av enkelte av tilleggene medfører.

## 7 Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser

### 7.1 Overgang til parallelltakst

#### 7.1.1 Endring i andre lover/forskrifter

Overgangen til parallelltakst medfører ikke behov for endringer i andre lover eller forskrifter. Den nye forskriften vil videre i likhet med dagens maksimalprisforskrift gis med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak § 1 jf. forskrift 12. november 1993 nr. 1023 om delegering av myndighet fra Kongen til Administrasjonsdepartementet og forskrift 17. desember 1993 nr. 1314 om delegering av myndighet fra Administrasjonsdepartementet til Konkurransetilsynet.

### *7.1.2 Implementeringskostnader og implementeringstid*

Norges Taxiforbund har opplyst at implementering av nytt takstsystem kan gjøres i de taksametre som allerede er installert i drosjene. Implementeringskostnadene forventes derfor ikke å bli større enn de kostnader som påføres løyvehavere og sentraler ved en ordinær takstendring.<sup>52</sup>

Konkurransetilsynet er inneforstått med at drosjeforetakene vil trenge noe tid for å kalibrere nye takster, implementere nye takster i taksametrene og lignede. Videre kan det være ønskelig å reforhandle enkelte langvarige transportavtaler. Konkurransetilsynet foreslår på denne bakgrunn at den nye forskriften først trer i kraft tre måneder etter vedtakelse. Det bes spesielt om at berørte høringsinstanser uttalelser seg om implementeringstiden.

### *7.1.3 Reforhandling av kontrakter*

*Eksisterende* langvarige transportavtaler vil fortsatt kunne benytte det takstgrunnlag som er lagt til grunn i avtalen, jf. den foreslåtte overgangsbestemmelsen i § 15.<sup>53</sup> Kontraktspartene står dessuten fritt til å reforhandle avtalen dersom de foretrekker å benytte parallelltakst fremfor brytningstakst også for inngåtte kontrakter.

## **7.2 Administrative kostnader knyttet til innføring av forholdstall**

Fastsettelse av et gitt forholdstall mellom de ulike takstelementer vil, medføre noe økte administrative kostnader for Konkurransetilsynet. Det antas at disse kostnadene i stor grad vil være en engangskostnad ved innføring av reguleringen, og at det senere sjelden vil være nødvendig å justere forholdstallet.

## **7.3 Fastsettelse av nye takster i områder unntatt fra prisregulering**

Innføringen av forbud mot enkelte takstelementer innebærer at noen aktører må justere takstsystemet sitt og kalibrere nye takster. Overgangen til parallelltakst innebærer at aktørene uansett må foreta endringer av takstsystemet. Det antas i den forbindelse at det ikke vil innebære særlige ekstra administrative eller økonomiske konsekvenser å foreta de ytterligere justeringer forbudene nødvendiggjør.

Forbrukerrådet har uttrykt bekymring for at aktørene i uregulerte områder vil benytte anledningen til å øke takstene mer enn normalt, jf. punkt 3.7. De uregulerte områdene er unntatt fra prisregulering fordi det er "to eller flere" sentraler i området, samt at Konkurransetilsynet har funnet at forholdene ligger til rette for "tilstrekkelig konkurranse" i disse områdene jf. maksimalprisforskriften § 10 annet ledd bokstav a. En endring av takstsystem medfører ikke i seg selv en prisøkning.

Dersom det skulle vise seg at prisene likevel stiger mer enn normalt, kan dette være en indikasjon på at forholdene ikke ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse i området. Det bemerkes i denne forbindelse at Konkurransetilsynet vil overvåke prisene og har anledning til å gjeninnføre maksimalpriser.

---

<sup>52</sup> Jf. brev fra Norges Taxiforbund datert 5. mai 2008.

<sup>53</sup> Norges Taxiforbund har opplyst at taksametrene er konstruert slik at det er mulig å la turer tilknyttet kunder benytte brytningstakst, samtidig som det anvendes parallelltakst ovenfor andre kunder jf. brev fra Norges Taxiforbund datert 5. mai 2008.

## 8 Merknader til de enkelte bestemmelser

### Til § 1

Forskriften kapittel I gjelder all løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, det vil si også drosjetransport utført av aktører stasjonert i områder unntatt fra maksimalprisreguleringen.

Paragraf 1 bokstav b fastslår at bestemmelsene i forskriften kapittel 2 (prisregulering) ikke gjelder for drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjesjåfører og bopelsløyvehavere som er stasjonert i områder som var unntatt fra forskrift 9. mars 2007 nr. 265 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil. Forskriften kapittel 2 gjelder heller ikke for drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjesjåfører og bopelsløyvehavere som gis unntak etter denne forskriften § 2.

Det bemerkes at det er løyvehavers *stasjoneringssted* som er avgjørende for om oppdraget faller innenfor eller utenfor prisreguleringen.

Det følger videre av § 1 bokstav b at forskriften kapittel 2 ikke gjelder drosjetransport der vilkårene for oppdraget er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder. Dette vil typisk gjelde anbudskontrakter og andre større transportavtaler. Det presiseres at offentlig betalt transport som for eksempel TT-kjøring og skolekjøring, i utgangspunktet omfattes av forskriften kapittel 2. For at slike oppdrag skal være unntatt kreves det, som for andre typer oppdrag, at vilkårene for oppdragene er fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder.

Forskriften kapittel 2 kommer heller ikke til anvendelse for drosjetransport der det er mer enn fire passasjerer i bilen jf. § 1 bokstav c. Det er det faktiske antallet passasjerer i bilen som er avgjørende, og ikke hvor mange passasjerer det er plass til i bilen. Det vil si at dersom det er 4 passasjerer i en drosjebil som har plass til 15 passasjerer, så gjelder prisreguleringen i forskriften kapittel 2.

### Til § 2

Konkurransetilsynet kan gjøre unntak fra prisreguleringen i forskriften kapittel 2. Unntak kan gis der det i et område er to eller flere drosjesentraler og Konkurransetilsynet finner at forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse, samt i spesielle tilfeller.

Med område menes et relevant geografisk marked. Det relevante geografiske markedet avgrenses med utgangspunkt i kjøpernes substitusjonsmuligheter.

Den geografiske utstrekningen av det relevante markedet for drosjetransport vil i stor grad være bestemt ut fra hva som er aktuelt kjøpsområde for den enkelte kunde, og ut fra hva som er aktuelt salgsområde for hver drosjesentral. Kundene vil på grunn av ønske om kort ventetid og lavest mulig reisekostnader, henvende seg til den drosjesentralen som har drosjer så nært utgangspunktet for reisen som mulig. Eventuelt vil kunden møte opp på en holdeplass eller praie en drosje i trafikk. Drosjer vil ikke ønske turer med lang tilkjøringsavstand/tilskjøringstid.

På tilbudssiden er det gjennom yrkestransportlovgivningen lagt restriksjoner med hensyn til hvilket område en løyvehaver kan utføre drosjeoppdrag. Denne lovgivningen medfører at en løyvehaver hovedsakelig utfører oppdrag i det løyvedistrikt vedkommende er stasjonert. For kunden vil det derfor i de fleste tilfeller være mest aktuelt å bestille drosje fra en sentral som har stasjonert biler i det området kunden befinner seg. Den enkelte sentrals kapasitet vil ha innvirkning på hvor stort geografisk område sentralen kan dekke, og dermed også sentralens tilgjengelighet i markedet.

Hvorvidt ”forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse” beror på en konkret vurdering i det enkelte tilfelle. Sentrale momenter i vurderingen er blant annet:

- Geografiske og befolkningsmessige forhold i løyvedistriktet
- Løyvemyndighetenes tilrettelegging for konkurranse mellom sentralene
- Løyvefordeling mellom de ulike sentraler i løyvedistriktet
- Sentralenes kapasitet

Konkurransetilsynet har adgang til å trekke tilbake unntak som er gjort etter § 2 første ledd.

### **Til § 3**

Alle drosjeforetak skal benytte parallelltakst. Med parallelltakst menes prisberegning basert på samtidig anvendelse av tidstakst og avstandstakst under hele drosjeturen

For drosjetransport som ikke er prisregulert, det vil si ikke er omfattet av forskriften kapittel 2, skal forholdet mellom henholdsvis tidstakst per time, avstandstakst per kilometer, starttakst fra gate/holdeplass og starttakst ved fremkjøring være likt for alle drosjeforetak. Dette for at kundene enkelt skal kunne sammenligne ulike drosjeforetaks priser selv uten å ha kjennskap til drosjeturens avstand og tid.

### **Til § 4**

Med fastpris menes en på forhånd fastsatt pris for en bestemt strekning, for eksempel fra Oslo Lufthavn Gardermoen til Oslo sentrum.

Fastpris gir god prisgjennomsiktighet og kan dermed bidra til økt konkurranse mellom drosjeforetak. Den faste prisen må ikke overstige parallelltaksten og eventuelle tillegg til denne taksten. Det vil si at taksameteret skal gå som vanlig under oppdraget, og at kunden uansett ikke skal betale mer for oppdraget enn det taksameteret viser.

En praktisk løsning på dette er å la taksameteret gå som vanlig under oppdraget. Dersom taksameteret viser mindre enn den faste prisen ved oppdragets slutt, betaler kunden taksameterprisen. Dersom taksameteret viser mer enn den faste prisen ved oppdragets slutt, betaler kunden den faste prisen.

### **Til § 5**

Eventuell starttakst for bestilte oppdrag skal være uavhengig av eventuell fremkjøring. Med fremkjøring menes kjøring frem til stedet der kunden skal hentes. Dette innebærer at starttaksten ved bestilling ikke kan variere med tilbakelagt avstand eller medgått tid fra drosjens startsted til hentestedet.

Starttaksten kan imidlertid settes ulikt for kjøring fra henholdsvis drosjeholdeplass/gate og for bestilte turer. Starttaksten fra holdeplass/gate kan eksempelvis settes til 50 kroner, mens starttaksten ved bestilling eksempelvis kan settes til 65 kroner.

Det kan ikke kreves særskilt tillegg for forhåndsbestilling av drosje. Med forhåndsbestilling menes bestilling av drosjetransport til et bestemt tidspunkt. Dette innebærer at starttaksten ved forhåndsbestilt drosje ikke kan være høyere enn starttaksten for drosje som er bestilt hvor hentetidspunkt ikke er spesifisert.

Det er ikke tillatt å differensiere tids- og avstandstakstene ut fra oppdragets lengde. Med oppdragets lengde menes oppdraget målt i tid eller avstand. Dette vil eksempelvis ikke være tillatt operere med ett sett med tids- og avstandstakster for oppdragenes første 5 kilometer, og et annet sett med tids- og avstandstakster for den del av oppdragene som skjer etter de første 5 kilometer.

Det er ikke tillatt å differensiere takstene ut fra hvilket geografisk område oppdraget skjer i. Det kan eksempelvis ikke opereres med ulike takster i ulike deler av en by, eller ulike takster for kjøring innenfor og utenfor løyveområdet.

Det er videre ikke tillatt å differensiere takstene ut fra antall passasjerer i bilen. Det vil si at taksten skal være den samme uavhengig av antall passasjerer i bilen. Det er imidlertid gjort unntak fra fem passasjerer og oppover. Det vil si at det eksempelvis er mulig å benytte en takst for en til fire passasjerer, en for fem til åtte passasjerer og en som gjelder fra ni til seksten passasjerer. Det er dog ikke tillatt å differensiere takstene for passasjertall under fem. Dette innebærer at man eksempelvis ikke kan benytte en takst for en til to passasjerer og en annen takst for tre til fire passasjerer.

#### **Til § 6**

Denne forskriften skal oppbevares i drosjen og forevises på oppfordring fra passasjerene. Det bemerkes at denne regelen gjelder *all* drosjetransport.

#### **Til § 7**

Drosjetransport foretatt av drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjesjåfører og bopelsløyvehavere som er stasjonert i områder som faller inn under forskriften kapittel 2, må ikke ta høyere takster enn det som følger av § 7. Det bemerkes at takstene oppgitt i § 7 er maksimaltakster – det er anledning til å benytte *lavere* takster enn de oppgitte.

For å sikre drosjen tilstrekkelig dekning for kort kjøring, kan det settes et minimumsvederlag (minstepris) for oppdrag.

#### **Til § 8**

Det kan kreves tillegg for alle takstelementene oppregnet i § 7, 10, 11 og 12.

#### **Til § 9**

Det kan ikke kreves tillegg for passering av bomring, jf. første ledd. For utgifter nevnt i annet ledd kan disse kreves i tillegg til taksten.

#### **Til § 10**

Det er anledning til å kreve tillegg for drosjetransport dersom passasjerer sitter i rullestolen under transporten. For ekstra tidsbruk i anledning transporten, typisk tid til å hjelpe passasjerer inn/ut av bilen, kan det kreves tidstakst i henhold til § 7.

For annen transport av rullestol, eksempelvis i bagasjerom eller på tak, kan det ikke kreves tillegg.

#### **Til § 11**

Bestemmelsen gir adgang til å kreve tillegg for transport av passasjerer på båre eller smittefarlige passasjerer som nødvendigvis krever desinfeksjon av drosjebilen.

Dersom sjåføren ved sykekjøring må overnatte utenfor hjemstedet, kan det kreve vederlag for nødvendige utgifter til kost og losji i henhold til Statens reiseregulativ.

**Til § 12**

Det er adgang til å kreve særskilt tillegg for kjøring i bryllup, konfirmasjon, barnedåp, begravelse og annen tilsvarende kjøring. Adgangen til å kreve tillegg forutsetter at drosjen settes i den stand som kjøreoppdraget krever, typisk vasking, pynting av bil osv. Tillegget er ikke prisregulert og det kan således fastsettes i avtale med kunden.

**Til § 13**

Alle takster og tillegg nevnt i forskriften kapittel 2 er inklusive merverdiavgift.

**Til § 14**

Forskriften trer i kraft XX.XX.XXXX

**Til § 15**

Paragraf 15 første ledd bestemmer at bestemmelsene i forskriften kapittel 2 (prisregulering) ikke gjelder for drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjesjåfører og bopelsløyvehavere som er stasjonert i områder som var unntatt fra forskrift 9. mars 2007 nr. 265 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil.

Konkurransetilsynet har adgang til å trekke tilbake unntak for områder unntatt fra forskrift 9. mars 2007 nr. 265 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil.

Annet ledd bestemmer at transportavtaler som er inngått før ikrafttredelsen av denne forskrift kan benytte et annet takstsystem enn det som er angitt i §§ 3 og 4. Ved inngåelse av avtaler etter ikrafttredelse av denne forskrift, må det benyttes takstsystem som nevnt i §§ 3 og 4.

**Vedlegg 1:** Kart over områder unntatt fra maksimalprisregulering

**Vedlegg 2:** Tabeller

**Vedlegg 3:** Utkast til forskrift om takster og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport.