

Konkurransetilsynet  
Postboks 439 Sentrum  
5805 Bergen

[post@kt.no](mailto:post@kt.no)

Deres ref: 2007/991  
MAB WESE 521.5

Kokstad, 27. august 2010

## Høring – forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn

Det vises til tidligere høring og pålegg om å gi informasjon, deriblant vår høringsuttalelse fra Taxus Norge 30.10.09 og informasjon gitt av Bergen Taxi i brev av 06.04.10.

07000 Bergen Taxi ser positivt på at Konkurransetilsynet har foretatt endringer i utkast til forskrift basert på innspill som er kommet i første høringsrunde. Det er også positivt at tilsynet har valgt å gjennomføre ny høringsrunde.

I forhold til høringsbrevet med vedlegg har 07000 Bergen taxi følgende kommentarer:

### 1. Er parallelltakst bedre enn brytningstakst?

07000 Bergen Taxi mener det er viktig at markedet og kundene er i stand til å vurdere selskapenes priser og prisnivå. Forståelig prisinformasjon, prisgjennomsiktighet og etterprøvbarhet er viktig for å sikre sunn konkurranse i næringen.

Vi har likevel vanskelig for å se at innføring av parallelltakst representerer vesentlige fordeler for markedet og næringen sett i forhold til dagens brytningstakstsystem.

#### Fordeler med parallelltakstsystem:

- Parallelltakster representerer et regime som medfører at det intuitivt er lettere å forstå og beregne prisen på taxitjenesten.
  - For å finne prisen i et brytningstakstsystem må man vite hvor mange kilometer turen går med en hastighet over brytningspunktet (ca. 30 km/t), samt hvor lang tid som brukes når man kjører under brytningspunktet. Har man denne informasjon er regnestykket enkelt.

- I et parallelltakstsystem må man vite antall kilometer hele strekningen på turen er, samt hvor lang tid turen tar. Antall kilometer er forutsigbart, mens tid brukt på turen vil kunne variere sterkt avhengig av trafikk og hastighet.
- Begge systemer har således utfordringer med hensyn til å forhåndsregne turens pris. Med gode og informative kvitteringer som viser tider og avstander på forståelig måte, vil turer kjørt på begge systemer la seg etterberegne og kontrollere på en god måte.

#### Ulemper med parallelltakstsystem:

- Brytningstakstsystemet har sin styrke i at det på en "dynamisk måte" balanserer prisen kunden skal betale for antall kjørte kilometer og medgått tid. Når trafikken glir og farten er normal (over ca. 30 km/t) bestemmes prisen av en kilometertakst (betaling for det å bli transportert), mens ved trafikkopphopning og køkjøring fastsettes prisen i henhold til tid brukt (betaling for tidsbruk). Dette medfører at prisen for en transport over en distanse "glattes", samtidig som det tas tilstrekkelig hensyn både til antall kilometer kjørt og tid brukt.
- Ved en overgang til parallelltakster vil prisen overfor kunde på en og samme tur variere mye mer enn ved brytningstakst, avhengig av hvor lang tid det tar å kjøre den aktuelle turen. Beregninger for en taxitur på 10 km viser:
  - Brytningstakst – kr.: 212 rushtid 181 uten rushtid 31 i forskjell
  - Parallelltakst – kr.: 239 rushtid 167 uten rushtid 72 i forskjell
  - Se vedlagte graf/illustrasjon.
- Overstående effekt er lite hensiktsmessig. I den grad taxikunder ut fra tidligere erfaring med et taxiselskap har dannet seg en oppfatning av prisnivå, vil et parallelltakstregime frata kunden de samme muligheter for priserfaring (i og med at prisene varierer så sterkt med bakgrunn i forbrukt tid på turen).
- Det overstående vil også kunne ha negative effektivitetsmessige effekter, ved at det å velge lange kjøreruter med mye trafikk vil gi positivt økonomisk utslag for sjåfør.
- Ved parallelltakster vil priseffekten av å utføre et turoppdrag på kort tid være svært høy. Dette vil kunne skape situasjoner hvor kunden oppfordrer sjåføren til å kjøre fort. Spesielt overfor unge sjåførere på nattetid/helg ser vi dette som en svært uheldig og negativ effekt.
- Brytningstakstprinsippet er det dominerende prissettingssystem i taxinæringen i Europa. Så vidt vi er kjent med er det kun Sverige, Nederland og delvis Danmark som benytter parallelltakstsystemet. Overgangen til parallelltakst i Sverige har ikke gitt de effekter man ønsket eller forventet.
- En overgang til parallelltakster er et kostbart og risikofullt prosjekt. Det knytter seg stor usikkerhet til hvilke utslag omleggingen vil gi i priser for kundene og inntjening for næringen. Videre vil en omlegging medføre stort ressursbruk i næringen med hensyn til tilpasning av systemer, endringer av prisoblater og opplæring/informasjon.

*07000 Bergen Taxi har vanskelig for å se at innføring av parallelltakst representerer vesentlige fordeler for markedet og næringen sett i forhold til dagens brytningstakstsystem. Vi mener at dagens brytningstakstregime må videreføres.*

## 2. Hvordan skape sterkere priskonkurransse?

Sunn konkurranse forutsetter at kundene har mulighet og evne til å vurdere alternative leverandører opp mot hverandre, og deretter velge det alternativet som passer kunden best. Kundene vil normalt basere sine valg på pris- og kvalitetsmessige faktorer.

For at priskonkurransen skal fungere må prisene være tilgjengelige, det må være mulig å sammenlikne priser og prisene må være etterprøvbare.

### Tilgjengelige priser

- Taxier pålegges å ha prisbestemmelser tilgjengelig i bilen.
- Norges Taxiforbund har allerede utarbeidet en bransjenorm for hvordan et prisoblat skal bygges opp. Denne pålegges benyttet.
- Alle taxier skal ha prisoblat godt synlig utenpå bilen.
- Taxiselskaper pålegges å legge ut priser på egne hjemmesider.

### Sammenligning av priser

- Alle prisoversikter skal inneholde utregnet "jamførpris", etter modell etablert av Norges Taxiforbund (og som allerede er brukt av de fleste aktører i næringen).
- Det etableres en nøytral priskalkulator som gjør det lett for kunder på ulike geografiske lokasjoner å orientere seg om alternative leverandører og deres prisnivå.

### Etterprøving og kontroll av priser

- Etablering om krav av typegodkjenning av taksametre vil sikre at det i forbindelse med en drosjetur etableres korrekte turdata, i form av turens faktiske lengde, tid brukt på turen og trafikal ventetid (tid hvor bilen kjører under brytningspunktet).
- Det etableres krav om standard informasjon og oppsett på taxi-kvitteringer som på enkel måte gjør det mulig for forbrukeren å kontrollere at turens pris er korrekt regnet ut.

*07000 Bergen Taxi foreslår at overnevnte iverksettes som tiltak for å bedre prisgjennomsiktligheten i taxinæringen.*

### 3. Kommentarer til forslag til ny forskrift

#### § 2 (Parallelltakst)

*Parallelltakst bør ikke innføres i taxinæringen, ref. overfor.*

#### § 4 (Forbudte takstelementer i ikke-maksimalprisregulerte områder)

##### Vedr. pkt. a)

- Fast starttakst for bestillingsturer (uavhengig av fremkjøring) har den fordel at prisen for henting er 100 % forutsigbar.
- En slik ordning har imidlertid en viktig ulempe; nemlig fristelsen som oppstår for en utøver å benytte hente/bestillingstakst som startpris for en holdeplasstur.

*Vi mener derfor at hentepreis med variabel fremkjøring (avhengig av distanse) kombinert med en maksimal fremkjøringspris fortsatt må kunne benyttes i næringen.*

##### Vedr. pkt. b)

- Vi støtter prinsippet om at takstene ikke differensieres etter turens varighet og strekning.
- Vi mener imidlertid at det må være anledning til å differensiere priser knyttet til geografisk område.
  - For å sikre lønnsom leveranse i spesielt gravgrendte strøk kan være nødvendig å ta høyere priser enn i mer sentrumsnære områder.
  - Når taxinæringen underlegges konkurranse ligger det i sakens natur at aktørene "leter etter" de mest lønnsomme kundene/turene. Dette kan gå ut over "mindre interessante oppdrag", for eksempel oppdrag for kunder i utkanten av kjøreområdet.
  - For å levere transport i gravgrendt strøk kreves det forflytning av kapasitet/kjøretøy over lengre strekk enn ellers, hvilket i seg selv er kostnadsdrivende.
  - Lav sannsynlighet for ny tur der hvor transportoppdraget avsluttes medfører lengre returkjøring før man igjen er tilbake i et område med etterspørsel.
  - For å sikre tilstrekkelig tilbud og leveranse til slike kunder, mener vi at det bør være mulig å bruke pris som virkemiddel.

*07000 Bergen Taxi mener at takstene må kunne differensieres etter geografisk område.*

##### Vedr. siste setning

*Vi regner med at det i siste setning har sneket seg inn en skrivefeil, hvor "... kjøring med passasjer ..." skal være "... kjøring uten passasjer ...".*

§ 7 (Generelle takster)

Vedr. 2. setning i avsnitt 2

- Gjelder: "Vederlaget kan ikke overstige tilkjøringsvederlag fra nærmeste holdeplass til hentestedet".

*Så langt vi kjenner til funksjonaliteten hos taksameter/baksystemleverandørene lar det seg ikke gjøre å automatisere dette forholdet. Håndteringen av et slikt prinsipp må derved overlates til den enkelte utøver/sjåfør.*

§ 15 (Ikrafttredelse)


Konkurransetilsynet har ved flere anledninger bemerket at tilsynets forslag, så vidt Konkurransetilsynet er kjent med, kan implementeres i dagens taksametre.

Vi er ikke kjent med hvorvidt taksameterleverandører selv er høringspart i forslaget. Vi har imidlertid forelagt problemstillingen overfor vår taksameterleverandør som indikerer at overgang til parallelltakster vil kreve tilpasninger. Indikert gjennomføringstid for slike tilpasninger oppgis til å være 2-3 måneder. Det pekes også på at taksameterleverandørene for tiden er svært opptatt med tilrettelegging for de endelige typegodkjenningskravene til taksametre som er vedtatt, og at det på denne bakgrunn vil kunne oppstå kapasitetsutfordringer med hensyn til gjennomføring av nødvendige tilpasninger til et parallelltakstregime.

*Dersom Konkurransetilsynet beslutter å innføre parallelltakst foreslår 07000 Bergen Taxi at ikrafttredelse settes til 1. januar 2012.*

Undertegnede står til disposisjon om det er ønskelig med ytterligere informasjon og utdyping.

Med vennlig hilsen  
07000 Bergen Taxi



Jan Valeur  
Adm. direktør

Vedlegg: Modell for simulering av priser

