



Konkurransetilsynet
Postboks 439 Sentrum
5805 BERGEN

MOTTATT

- 1 SEPT. 2010

Konkurransetilsynet

02/991-

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse)
200811439-11/832/LISADL

Dykkar ref.:
2007/991

Bergen, 30. august 2010

Høyring - Forskrift om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn

Viser til dykkar høyringsbrev om forslag til ny forskrift av 28.06.10.

Sak 168/10 om forslag til ny forskrift om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn var handsama i fylkesutvalet 28.08.10, og det vart gjort slikt vedtak:

- 1. Fylkesutvalet er positiv til forslaget til forskrift om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig transport med motorvogn.*
- 2. Fylkesutvalet ber om at det vert gjort ei nærare vurdering om kvar brytningspunktet for kilometer skal setjast og om avstandstakstane bør setjast høgare.*
- 3. Endringane i maksimalprisforskrifta må evaluerast etter eitt år.*

Vedlagt fylgjer kopi av fylkesrådmannen si saksutgreiing.


Rolf Rosenlund
e.f.


Lise Adlandsvik



Arkivsak 200811439-6
Arkivnr. 832
Saksh. Ådlandsvik, Lise

Saksgang	Møtedato
Samferdselsutvalet	18.08.2010
Fylkesutvalet	25.08.2010

HØYRING - FORSKRIFT OM TAKSTBEREKNING OG MAKSIMALPRISAR FOR LØYVEPLIKTIG DROSJETRANSPORT MED MOTORVOGN

SAMANDRAG

Konkurransetilsynet fremjar no eit forslag til ny forskrift som skal erstatta forskrifta "09.03.07 – nr. 256: *Forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil*" ("maksimalprisforskrifta"). Hovudelementet i forslaget er ein overgang frå brytningstakst til parallelltakst for å kunne gjere takstelementa meir forståelege for kundane. Forslaget inneber også særlege takstar for tilkøyring, det opnar for å ha fastpris som alternativ til parallelltakst, og det er forslag om å forby enkelte takstelement i ikkje-maksimalprisregulerte områder. Konkurransetilsynet hadde saka på høyring i 2009. Saka vart då handsama administrativt. Konkurransetilsynet sende ut nytt høyringsutkast den 28.06.10. Ny høyringsfrist er sett til 01.09.10.

Parallelltakst gjer det enklare for kunden å rekne seg fram til kva ein tur vil koste på førehand, ettersom prissystemet byggjer på antal kilometer og tidsbruk turen tek. Det vil sei at grunnlaget for prisberekninga ikkje vert endra i løpet av turen. For å sikre inntening ved lange turar som krev tomkøyring er taksten for vederlag for tilkøyring sett ved 10 km. Fastpris og ulike takstelement som vert foreslått forbodne gjev auka gjennomsiktlege prisar og større konkurranse.

FORSLAG TIL INNSTILLING

1. Fylkesutvalet er positiv til forslaget til forskrift om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig transport med motorvogn.
2. Fylkesutvalet ber om at det vert gjort ei nærare vurdering om kvar brytningspunktet for kilometer skal setjast og om avstandstakstane bør setjast høgare.

Paul M. Nilsen

Magnus Vestrheim

Vedlegg:

Brev frå Norges Taxiforbund avd. Hordaland av 06.08.10
Brev frå Bergen Taxi AS av 05.08.10
Brev frå Konkurransetilsynet av 28.06.10 – 2. høyring
Brev til Konkurransetilsynet av 23.11.09 – høyringsuttale
Brev frå Konkurransetilsynet av 26.06.09 – 1. høyring

FYLKESRÅDMANNEN, 16.08.2010:

Bakgrunn

Konkurransetilsynet fremjar no eit forslag til ny forskrift som skal erstatta forskrifta "09.03.07 – nr. 256: Forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil" ("maksimalprisforskrifta"). Den nye forskrifta vert heitande "Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn".

Konkurransetilsynet sende i brev av 26.06.09 ut på høyring forslag til ny forskrift om takstberegning og maksimalprisar for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn. Høyringsfristen var sett til 01.11.09, men fylkeskommunen bad om utsetjing og høyringsutkastet vart deretter handsama administrativt, jf. brev av 23.11.09. Etter fyrste høyringsrunde sende Konkurransetilsynet ut nytt høyringsutkast av 28.06.10. Ny høyringsfrist er sett til 01.09.10. I arbeidet med saka har fylkesrådmannen henta inn uttale frå Bergen Taxi AS og Norges Taxiforbund avd. Hordaland.

Hovudelementet i forslaget er ein overgang frå brytningstakst til parallelltakst for å kunne gjere takstelementa meir forståelege for kundane. Forslaget inneber også særlege takstar for tilkøyring, og det vert opna for å ha fastpris som alternativ til parallelltakst. Det er også forslag om å forby enkelte takstelement i ikkje-maksimalprisregulerte område.

Parallelltakst gjer det enklare for kunden å rekne seg fram til kva ein tur vil koste på førehand, ettersom prissystemet byggjer på antal kilometer og tidsbruk turen tek. Det vil sei at grunnlaget for prisberekninga ikkje vert endra i løpet av turen. For å sikre inntening ved lange turar som krev tomkøyring er taksten for vederlag for tilkøyring sett ved 10 km. Fastpris og ulike takstelement som vert foreslått forbodne gjev auka gjennomsiktlege prisar og større konkurranse.

Konkurransetilsynet legg opp til at forskrifta vert gjort gjeldane frå 01.01.11.

Om forslaget

Målet med endringa

Bakgrunnen for forslaget til ny forskrift er å gjere det enklare for kundane å samanlikna takstar og prisar frå ulike aktørar, samt å kunne etterprøva om prisane er reelle marknadsprisar. Målet med endringa vil vere å betra prisopplysninga og ha meir gjennomsiktlege prisar. Eit lettare forståeleg takstsystem vil også vere med på å auke konkurransen i marknaden.

Verkeområde

Forslaget til ny forskrift har eit todelt bruksområde, der ein del gjeld for heile drosjenæringa og ein del er avgrensa til maksimalprisregulerte område, jf. kapittel 2 i forskrifta. Områda som ikkje vert omfatta av forskrifta sitt kapittel 2 er større byar og sentrale strok, så kalla ikkje-maksimalprisregulerte område. I Hordaland gjeld dette Bergen køyreområde, det vil sei kommunane Bergen, Askøy, Fjell og Sund. Drosjeturar med fleire enn fire passasjerar er også unnateke kapittel 2.

Det er viktig å merka seg at Konkurransetilsynet berre fastset maksimalprisar, og at drosjenæringa difor står fritt til å ta lågare pris enn det som følgjer av forskrifta. Ein meir tilgjengeleg takststruktur kan på den måten også gje aktørar i prisregulerte område insentiv til å konkurrera på pris.

Drosjetransport etter kontraktsegment er unnateke forskrifta; etter høyringsforslaget av 28.06.10.

Om brytningstakstsystemet og parallelltakst

Brytningstakstsystemet er det mest vanlege takstsystemet i Europa. I brytningstakstsystemet vert det gjort ei avstandsprising når drosjen sin fart er over brytningspunktet, og ei tidsprising når farten er under brytningspunktet. Brytningspunktet får ein ved å dele tidstakst på avstandtakst, og denne vil gjerne vere mellom 20 og 30 km/t. På ein drosjetur vil dermed grunnlaget for prisberekninga variere mellom distansetakst og tidstakst. For at kunden skal kunne berekne pris på ein tur må denne kjenne avstanden som vil verte tilbakelagt med fart over brytningspunktet, og tid som vert tilbakelagt med fart under brytningspunktet. Denne kunnskapen er det vanskeleg for ein kunde å ha, og brytningstakstsystemet gjer det difor vanskeleg for kunden å velje rimelegaste tilbydar.

Ved *parallelltakst* vert det gjort både avstands- og tidsprising under heile drosjeturen uavhengig av drosjen sin fart. Dette inneber, i motsetning til brytningstakst, at grunnlaget for prisberekninga ikkje endrar seg i løpet av turen. Samstundes vil tida turen tek ha store utslag på prisen i parallelltakstsystemet, og dette vil vere mest merkbar i rushtida ved at avstanden er den same, men tidsrommet er lengre. Det viktigaste er likevel at parallelltakstsystemet utelukkande krev at kunden kjenner turen sin totale lengde og totalt medgått tid for å kunne berekne prisen. Denne informasjonen er lettare tilgjengeleg for kunden enn informasjonen som er naudsynt for å berekna pris med brytningstakstsystemet.

I høyringsforslaget av 26.06.09 vart det foreslått å innføre parallelltakst, og vidare at takstsystemet i maksimalprisregulerte og ikkje-maksimalprisregulerte områder skulle vere likt. Dette takstsystemet er mellom anna innført i Sverige og Nederland. Norges Taxiforbund (NTF) har tidlegare foreslått å innføre parallelltakst i Noreg. I førre høyringsrunde gjekk NTF tilbake på dette forslaget, og bad om at brytningstakstsystemet vart oppretthalde. Bergen Taxi AS uttaler også at dei ikkje ynskjer ei innføring av parallelltakst. Norges Taxiforbund avd. Hordaland skriv at dei også er usikker på om parallelltakstsystemet vil fungere slik det er tiltenkt. I høyringsforslaget av 28.06.10 vert innføringa av parallelltakst for all drosjestransport i enkeltreisesegment oppretthalde, men Konkurransetilsynet har differensiert reguleringa av dei ulike områda. Årsaka til dette er at eit reint parallelltakstsystem ikkje fullgodt ivaretek geografisk store løyveområde med få løyvehavarar.

Parallelltakst med gradert takststruktur

Det er viktig å leggje til rette for at ein får eit takstsystem som ivaretek både kundar og løyvehavarar i begge områda. Slik sett ville ei likestilling av maksimalprisregulerte og ikkje-maksimalprisregulerte områder ikkje vore godt verken for næringa eller marknadsgrunnlaget. Som nemnd har Konkurransetilsynet no gjort ei differensiering av parallelltaksten etter område. Dette inneber at det vert lagt opp til *parallelltakst med gradert takststruktur* i maksimalprisregulerte områder.

Å drive drosjeverksemd i mindre sentrale strom gjev i utgangspunktet avgrensa inntening, og det er viktig å leggje til rette for best moglege driftstilhøve. Sidan det nokon stader er dels store avstandar, og det er relativt få turar per døgn, så er innteninga avhengig av tenlege prismodellar som tek omsyn til både avstand og tidsbruk. Den graderte takststrukturen gjev kompensasjon for hente- og returkøyringa, og i forslaget er det sett ei grense ved 10 km. Vederlaget er regulert etter ein modell der det vert kompensert for tilkøyring for det som overstig 10 km, og for returkøyring med ein høgare avstandstakst etter 10 km.

Eksempel 1:

Dersom drosjen er 15 km frå hentestaden, medan næraste haldeplass til drosjen er 17 km frå hentestaden vil drosjen få kompensert for 5 km av tilkøyringa. Starttaksten ligg uansett til grunn i prisen.

Kompensasjonen for tilkøyring kan ikkje overstiga vederlaget for tilkøyring frå næraste haldeplass til hentestaden. Dette inneber at drosjen vil få noko kompensasjon for lang tilkøyring i dei fleste tilfeller, men kompensasjonen vil variera og kan uansett ikkje overstiga vederlaget for tilkøyring frå næraste haldeplass, jf eksempel 2.

Eksempel 2:

Dersom drosjen er 15 km frå hentestaden, medan næraste haldeplass til drosjen er 1 km frå hentestaden, vil ikkje drosjen få kompensert tilkøyringa. Dette trass i at tilkøyringa er over 10 km. Starttaksten ligg uansett til grunn i prisen.

Fastpris

I høyringa av 26.06.09 vart det foreslått at det kan etablerast ein førehandbestemt fastpris på ei bestemt strekning, og denne kan då nyttast framfor parallelltakst. Fastpris skulle berre nyttast der denne var lågare enn parallelltaksten og eventuelle tillegg til denne taksten.

Høyringa av 28.06.10 heldt fast på ordninga med fastpris, men regelen om lågaste pris er innskrenka til områda som er maksimalprisregulerte. Her skal kunden betala det som gjev den lågaste totale prisen av fastpris og parallelltakst med eventuelle tillegg. Både Bergen Taxi AS og Norges Taxiforbund avd. Hordaland ber i sine uttalar om at dette siste leddet i § 3 går ut.

Forskrifta legg også til grunn at dersom fastpris er etablert, så har sjåføren opplysningsplikt.

Forbodne takstelement i ikkje-maksimalprisregulerte områder

Ved drosjetransport som ikkje er maksimalprisregulert; i Hordaland gjeld dette Bergen køyreområde, kan tilbydarane etter gjeldane forskrift nytte seg av dei takstelementa dei sjølv ynskjer. For å sikra kundane betre informasjon og priskunnskap vert det no foreslått å forby dei takstelementa som har gjort det vanskelegare for kundane å berekne turkostnader hjå ulike tilbydarar. Dette inneber at startpris, tidsbruk, strekning, geografisk område og tal på passasjerar vert meir regulert.

Det vert lagt opp til at starttaksten for bestilt drosjetransport skal vere uavhengig av tilkøyringa. På den måten vil starttaksten ved bestilling ikkje kunne variere med tilbakelagt avstand eller medgått tid, og prisen på tilkøyringa kan seiast på førehand. Samstundes kan tilbydar velja å la taksten vere ulik for bestilling gjennom telefon eller internett, eller ved køyring frå haldeplass/gate.

Ved å forby prisdifferensiering for tidsbruk og strekning vil det ikkje lenger vere rom for å ha to tidsbruks- og strekningsprisar for same tur. På den måten unngår ein at dei fyrste 5 km har ein pris, medan det er ein annan pris for tidsbruk og strekning på det som er over desse 5 km.

Ved å prise turar etter geografisk område vil næringa vera sikra ei viss inntening også i dei ytre delane av køyreområdet, og det er sannsynleg at fleire sjåførar takkar ja til slike turar. Med tanke på at returkøyringa kan verte ein tur utan passasjerar, kan difor prisdifferensiering vere eit moment her. Bergen Taxi AS bad mellom anna i sin uttale om at takstane må kunne differensierast etter geografisk område. I Bergen køyreområde kan ein tur der denne paragrafen kjem i bruk, for eksempel vere ein tur frå Bergen sentrum og til nordre delar av Askøy eller til Sund. Dette er relativt lange strekningar, og returkøyringa vil i slike tilfelle helst vere tom.

Det vert også lagt opp til at det ikkje er tillate med differensierte takstar etter talet på passasjerar, men at denne prisen skal vere konstant uavhengig av passasjertal. Dette gjeld når det er færre enn fem passasjerar. Eit slikt forslag byggjer oppunder kunden sitt grunnlag for å kunne velje rimelegaste tilbydar.

Konsekvensar av endringane

Drosjemarknaden er i dag prega av dårleg prisopplysning og liten grad av gjennomsiktlege prisar. Dette fører til at det er vanskeleg for drosjekundane å samanlikna prisane frå ulike tilbydarar, noko som gjer at konkurransen i marknaden vert svekka. Slik systemet er bygd opp er det vanskeleg for kundane å etterprøve om prisen dei betaler er korrekt. Ein overgang frå brytningstakst til parallelltakst kan føre til at same tur vil ha ulik pris etter korleis trafikkbiletet er, jf. rushtid eller ikkje rushtid, men det vil samstundes gjere det enklare å forstå drosjeprisane og dermed også gjere valet av tilbydar langt lettare.

Etter kva Konkurransetilsynet opplyser kan forslaga i den nye forskrifta implementerast i noverande taksameter.

Det vert vidare opplyst at maksimalprisane i forskrifta sitt kapittel 2 er fastsett slik at det totale prisnivået ikkje vert endra i særleg grad samanlikna med gjeldande prisnivå.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Fylkesrådmannen er oppteken av å leggje til rette for at innbyggjarane i heile fylket skal ha eit tenleg drosjetilbod, og at næringa har gode råmer som ivaretek verksemda sine interesser. Dei som nyttar drosje skal vere trygge for at tenesta er gjennomsiktleig med omsyn til pris, tilbod og kvalitet.

Fylkesrådmannen rår til ei endring i takstberekningane i samsvar med forslaget frå Konkurransetilsynet. Ved å gå over frå brytningstakst til parallelltakst vert takstane meir forutsigbare og gjer det enklare å samanlikna prisar.

Vidare finn fylkesrådmannen at endringane som er gjort i høyringa av 28.06.10 vedkommande hentetakstar i maksimalprisregulerte område i mykje større grad dekkjer drosjenæringa si interesse samanlikna med førre høyring. Dei økonomiske konsekvensane for løyvehararane er viktig å kartleggje, og i den samanhengen oppmodar fylkesrådmannen til å gjere ei nærare vurdering om kvar brytningspunktet for kilometer skal setjast og om avstandstakstane bør setjast høgare. Grunnlaget for drosjenæring i distrikta kan vere lågt, og her det er difor særleg viktig å leggje til rette for at næringa skal fungera på ein god måte for alle partar.

Når det gjeld forskrifta sitt forslag om forbod mot prisdifferensiering i ikkje-maksimalprisregulerte område vil det for nokon område vere vanskeleg å seie kva som er mest tenleg, jf. eksempelet med nordre Askøy. Skiljet mellom maksimalprisregulerte og ikkje-maksimalprisregulerte område gjer at dei geografiske avstandane hjå ikkje-maksimalprisregulerte område oftast vil vere avgrensa innanfor sentrale strom. Det vil også vere avgrensa kor langt det er tilbake til eit område med høg etterspurnad. Etter dette finn fylkesrådmannen å gå inn for forbodet mot ulike takstelement i ikkje-maksimalprisregulerte område slik forskrifta legg opp.

Fylkesrådmannen rår til at forslaget til ny forskrift vert innført.