



Konkurransetilsynet
Postboks 439 Sentrum
5805 Bergen

Deres ref: 2007/991 MAB WESE 521.5

Vår ref: JB/20100830

Oslo, 30. aug 2010

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

Innledningsvis vil Norges Taxiforbund (NT) understreke at forbundet reagerer sterkt på at det – sommerferien tatt i betraktning - er satt ekstrem kort frist for å avgi uttalelse i høringen om forslaget til ny forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn. Forslaget er ikke gitt rom for tilfredsstillende behandling hos alle berørte parter.

Norges Taxiforbund har, til tross for dette og innenfor tidsfristen, behandlet forslag til nytt takstsystem for drosjenæringen presentert i høringsbrev fra Konkurransetilsynet 28.06.2010.

NT understreker at på denne bakgrunnen blir det særs viktig at det legges opp til evaluering kort tid etter eventuell iverksetting, slik at utilsiktede konsekvenser kan korrigeres. NT mener en evaluering bør gjennomføres etter at ordningen har fungert i ett år.

I forhold til forslagene som ble fremmet av tilsynet for ett år siden, oppfatter NT de foreliggende forslag som langt bedre og mer realistisk gjennomførbare. Men de viktigste innvendinger NT anførte i sitt tilsvaret i fjorårets høringsrunde, står like fullt ved lag (jfr. vårt brev av 26.10.2009). Hensikten med omleggingen, nemlig bedre prisopplysning blir likevel mindre enn tidligere forventet. Usikkerheten knyttet til de økonomiske virkninger gjør at styret i Norges Taxiforbund er skeptisk til gjennomføring av forslaget, slik det nå foreligger.

Deler av forslaget bygger på en forestilling om at prisdannelsen i kontraktmarkedet kan holdes utenfor drøftingen. I analysen som ligger til grunn for forslaget til nye satser og oppbygging av systemet er det helt nødvendig at dette markedet tas med. Den type trafikk kontraktmarkedet representerer, i form av turlengde og varighet med mer, eksisterer også i spotmarkedet som regionale reiser. Slike reiser skal også inkluderes i takstsystem og satser i prisforskriften. NT forutsetter at tilsynets foreslag til nye satser korrigeres for dette, og vi fremmer forslag om hvordan det kan gjøres i dette tilsvaret.

I det videre tar vi opp:

1. Hensynet til bedre prisopplysning
 - 1.1 Bakgrunn
 - 1.2 Forhold til Yrkestransportlova
 - 1.3 Andre tiltak for bedre prisopplysning
2. Kontraktmarkedet utenfor forskriftens virkeområde.
 - 2.1 Konkurransetilsynet foreslår
 - 2.2 Norges Taxiforbund mener
3. Forskriftens anvendelsesområde (§ 1)
 - 3.1 Avgrensning til reisegrupper inntil 4 personer
 - 3.2 Spesialtransporter ut av forskriftens virkeområde
4. Parallelltakst og fastpris
 - 4.1 Opplysning om vilkår for bruk av fastpris
 - 4.2 Fastpris og maksimalprissystemet
5. Tilkjøring og fremmøte
 - 5.1 Likebehandling av regulerte og uregulerte områder
 - 5.2 Tilkjøring utenfor eget kjøredistrikt og retur til dette
 - 5.4 Om tilkjøring i regulert sektor og gradert takststruktur
6. Bompenger, bomringer og lignende
 - 6.1 Konkurransetilsynet mener
 - 6.2 Norges Taxiforbund mener
 - 6.3 Norges Taxiforbund foreslår
7. Satser i nye maksimalprisregulativ
 - 7.1 Konkurransetilsynets arbeid
 - 7.2 Norges Taxiforbunds vurderinger
8. Evaluering etter ett år
9. Takstsøknaden av 11.5.2010
10. Avrundingsregler

1. Hensynet til bedre prisopplysning

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for forslaget er behovet for bedre prisopplysning i næringen. Gjeldende takstsystem (brytningspunktstakst) er for mange vanskelig å forstå og gjør det vanskelig for den enkelte forbruker å sammenligne priser hos de enkelte selskaper (sentraler).

Konkurransetilsynet har i sitt arbeid lagt vekt på at et nytt takstsystem i maksimalprisregulerte områder skal være gjennomsliktig, etterprøvnbar, gi drosjeforetakene kostnadsdekning samt i minst mulig grad forutsette skjønsmessige vurderinger fra sjåførens side. Norges Taxiforbund har sett på forslagene i lys av dette og tatt utgangspunkt i at eventuell endring i takstsystemet ikke skal få negativ innvirkning på utøvernes økonomi.

Vår søknad om kostnadsjustering av takstene av 11.5.2010, behandles separat i avsnitt 9 nedenfor.

1.2 Forhold til Yrkestransportlova

Prisreguleringen har sin bakgrunn i Yrkestransportlovas regulering av drosjenæringen. Formålet med lova er å sikre alle deler av befolkningen et godt og stabilt tilbud på allment tilgjengelig transport, med vekt på trafikkikkerhet og hensynet til miljøet.

Håndhevelsen av prisreguleringen må bedømmes i lys av de mål som ligger til grunn for Yrkestransportlovas reguleringer. Endringer i takstsystemet bør f.eks. ikke virke negativt i forhold til trafikkikkerhet, miljø og tilbudet i distriktene. Prisreguleringen bør heller ikke bidra til at tilbudet overfor transporthemmede befolkningsgrupper svekkes.

Det er også sammenheng mellom løyvehaver tilbudsplikt/dekningsplikt etter Yrkestransportlova og bestemmelser i maksimalprisforskriften, som f.eks. at returkjøring til eget løyvedistrikt skal inndeckes i takstberegningen.

1.3 Andre tiltak for bedre prisopplysning

Endring av takstsystem er ett av flere virkemidler for bedre prisopplysning. Bruk av jamførpris og standardiserte prisoppsett på/i bil er andre tiltak. Endring av takstsystem er det virkemidlet som vil ha størst virkning for utøvernes økonomi, prisstruktur i forhold til ulike kundegrupper og tilbudet samlet.

Noen alternative tiltak for bedre prisopplysning (bl.a. skilting med jamførpris) er gjennomført på frivillig basis i næringen, men er foreløpig ikke evaluert. En slik evaluering burde vært gjennomført før man går til en radikal endring i takstsystemet.

2. Kontraktsmarkedet utenfor forskriftens virkeområde.

2.1 Konkurransetilsynet foreslår

Prisforskriften har hittil ikke omfattet drosjetransport hvor vilkårene for transporten er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller etter anbud. Dette foreslås videreført av tilsynet, i motsetning til hva tilsynet foreslo i høring 26. juni 2009, hvor påbudet om parallelltakst også var forutsatt å gjelde for kontraktssegmentet.

Kontraktssegmentet utgjør mer enn en tredjedel av næringens samlede omsetning. Tilsynet begrunner forslaget om å holde kontraktssegmentet utenfor med hensynet til avtalefriheten ved slike kontrakter. Videre heter det at det "ikke er nødvendig" å benytte forskriften som indeks ved prisjustering eller som utgangspunkt for å gi tilbud eller vurdering av pristilbud.

2.2 Norges Taxiforbund mener

Norges Taxiforbund støtter tilsynet i at et påbud i forskrifts form om en bestemt prisberegningsskema for kontraktsmarkedet, vil være en for sterkt inngripen i den avtalefriheten som bør gjelde ved slike kontrakter.

En videre drøfting av hva som er "ønskelig" og eventuelt bør anbefales av prisberegningsskema, ligger således utenfor rammen av denne høring. Norges Taxiforbund tar derfor ikke stilling til hvilke kalkylemodeller mm som bør benyttes i kontraktssegmentet.

Imidlertid har tilsynet brukt skillet til også å avgrense sin datainnhenting ved å holde turer i kontraktssegmentet utenfor analysene. Utvalgstrekkingen for å finne fram til "representative" turer mht til turlengder, tidsbruk og hastighetsvariasjoner, har stor betydning for beregningene av nye satser for å få til en tilnærmet null-effekt av omleggingen. Norges Taxiforbunds vurdering av forslaget til nye satser for maksimalprisregulativet, omtales nedenfor (avsnitt 7.1-7.2)

3. Forskriftens anvendelsesområde (§ 1)

3.1 Avgrensning til reisegrupper inntil 4 personer

Norges Taxiforbund ønsker å beholde dagens avgrensingsformulering mht passasjerfall. § 1, 1.ledd må etter NTs oppfatning lyde:

"Forskriften gjelder løyvepliktig drosjetransport med motorvogn av inntil 4 personer."

Det foreslåtte tredje ledd litra b) vil dermed utgå.

Tilsynets forslag til endring i forskriften, innebærer at påbud om parallelltakst også skal gjelde transport av grupper med flere enn 4 passasjerer. Da griper man inn i markeder hvor de større drosjemotorvognene konkurrerer med annen løyvepliktig transport, som verken er prisregulert eller behovsprøvd. Vi sikter her til så vel selskapsvogner, løyver for handikaptransport og turbiler. Man kan ikke utelukke at andre takstsystemer er bedre egnet for noen av disse markedssegmentene, og man skal være varsom med å etablere påbud i denne sammenheng.

Slik tilsynets forslag om endringer i § 1 er utformet, representerer det en utvidelse av forskriften som ikke er tilsiaktet. Hjemmelen for slik utvidelse er høyst diskutabel, og er ikke dokumentert i høringsnotatet. Om dette innføres vil det skape utilsiktede og uheldige effekter i tilgrensende markeder. Den alternative løsning å velge en forskriftsform som forbyr brytningspunktakst, slik som i Sverige, ville skapt mindre problemer. (Vi viser til høringsvar av 26.10.2009, der påbud vs forbud er drøftet).

Vi er imidlertid sikre på at overgang til parallelltakst i drosjemarkedet for 1-4 personer, blir fulgt opp med tilsvarende takstsystem for drosjetransport av større grupper.

Vi har merket oss formuleringene i merknadene til § 1 om at det er antall personer i gruppen som transporteres (og ikke bilens størrelse), som bestemmer hvilken tariff som skal benyttes. NT støtter dette og påpeker at det er gjeldende praksis. Dog vil vi framheve behovet for at det i merknadene også framgår at ved bestilt transport er det den bestilte kapasitet som skal legges til grunn for prisberegningen.

3.2 Spesialtransporter ut av forskriftens virkeområde

Norges Taxiforbund vil også peke på at gjeldende forskrift inneholder bestemmelser om enkeltelementer i prisberegningen ved spesialtransport. Felles for disse er at de er knyttet til tjenester som forutsetter ekstra arbeid (rengjøring, desinfisering med mer) og/eller spesialutstyr (båre, rampe, heis el).

For noen elementer, i første rekke rullestoltillegget, er godtgjørelsen til transportør fastsatt i avtale mellom transportør og kommune/fylkeskommune (TT-kontraktene). Når Konkurransetilsynet fastsetter egne satser for rullestol i maksimalprisforskriften, var det opprinnelig avgrenset til transport med rullestol utenfor passasjerens eget hjemfylke, fordi det her ikke forelå avtaler om avregning mellom fylkeskommuner.

Satsen ble ved en feil i Konkurransetilsynet redusert til ca en tredjedel av hva den var, i siste halvdel av 1990-tallet, og er siden ikke rettet opp til tross for dokumentert manglende kostnadsdekning. Manglende inndekning har bidratt til en drastisk reduksjon i drosjebiler med tilpasning for transport av funksjonshemmede. Målt ved antall maksitaxier, sank bestanden av minibusser på drosjeløyve fra 1070 i 2005 til 855 ved utgangen av 2009. Det er en reduksjon på 20 prosent, og en alvorlig svekking av tilbudet.

I dag virker satsen for rullestoltillegget som et referansepunkt for fylkeskommuner ved avtaleinngåelse. Det er uheldig at tilsynet påvirker prisnivået i kontraktsmarkedet på en slik måte at tilbudet svekkes. Tilsynet er kjent med manglende kostnadsinndekning gjennom tidligere oversendt dokumentasjon, uten at man er villig til å heve satsen til kostnadsdekkende nivå.

Norges Taxiforbund mener at det er hensiktsmessig å fjerne bestemmelsene knyttet til spesialtransport fra maksimalprisforskriften. Dette er begrunnet i hensynet til et fungerende kontraktmarked, og at bestemmelsene er knyttet til marginale deler av et samlet drosjemarked.

De foreslåtte paragrafer 11, 12 (1. ledd) og 13 foreslås derfor fjernet fra forskriften. I stedet foreslås inntatt et tillegg til § 1, 2. ledd:

Transport av personer på båre eller smittefarlige personer som nødvendiggjør desinfeksjon av bilen, samt transport av passasjer som sitter i rullestol under transporten, regnes som spesialtransport og inngår ikke i forskriften anvendelsesområde. Det samme gjelder transport i forbindelse med bryllup, konfirmasjon, barsedåp, begravelse og lignende hvor det kreves at bilen tilpasses spesielt for oppdraget.

Som alternativ til sløyfing av paragraf 11, foreslås satsen for rullestoltillegget hevet til kr 105,-.

4. Parallelltakst og fastpris

4.1 Opplysning om vilkår for bruk av fastpris

Norges Taxiforbund registrerer at definisjonen på parallelltakst i § 2 er i samsvar med definisjoner brukt i Måleinstrumentdirektivet (MID), bilag 7, og den nye taksameterforskriften.

I forslaget § 4 åpnes det for bruk av fastpris på bestemte strekninger. Fastpris - turer har gjerne knyttet til seg andre vilkår enn tradisjonelle drosjeturer, som f eks:

- Det plukkes opp flere passasjerer underveis, (samordnet transport, flytaxi)
- Passasjer(e) har begrenset mulighet til å be om alternativ trasé eller avstikkere underveis
- Adgangen til stopp (røyke- eller matpauser) underveis er forhåndsbestemt og begrenset

Det synes derfor naturlig at § 3, 2. ledd gis en tilføyelse om at når passasjerer ved turens start informeres om eventuelt fastpris-tilbud, også opplyses om vilkårene for bruk av dette.

4.2 Fastpris og maksimalprissystemet

Norges Taxiforbund har forståelse for at det i prisregulerte områder, ikke skal åpnes for å omgå maksimalprisene gjennom fastprissystemer. Vi forstår at det er intensjonen bak forslaget § 3, 3. ledd.

Bestemmelsen og spesielt merknaden kan tolkes som en oppfordring til å la taksameteret gå med to forskjellige takstberegninger parallelt. Dette bidrar neppe til mer oversiktlig prissystem, og er unødvendig detaljregulering. Valg av fastpris, eller ikke, avtales før turen starter og bør ikke gjøres gjenstand for skjønnsmessig avgjørelse underveis eller ved turens avslutning.

NT foreslår derfor at § 3, 3. ledd endres til:

"For drosjetransport som er maksimalprisregulert etter forskriften kapittel 2, skal kunden ikke betale en høyere fastpris enn total pris utregnet etter bestemmelsene i kapittel 2."

5. Tilkjøring og fremmøte

5.1 Likebehandling av regulerte og uregulerte områder

Norges Taxiforbund ser ingen grunn til at det skal være forskjell mht hvilke takstelementer som aksepteres i regulert og uregulert sektor. I tilsynets forslag ligger det slik forskjellsbehandling ved at drosjer i uregulerte områder ikke gis anledning til:

- Å benytte forskjellig starttakst avhengig av om turen krever henting med tilkjøring eller skjer ved at passasjer møter på holdeplass
- Differensiering av distansesats mellom nærtrafikk og langkjøring inn/ut av eget område.

Forskjeller i starttakst omhandler bruk av dagens takst F (fremkjøringstakst). NT mener at en passasjer som møter på holdeplass, bør få en lavere starttakst enn en som bestiller via telefon og hentes ved tilkjøring. Når passasjerene møter på holdeplass bidrar dette også til mer effektiv trafikkavvikling, spesielt under høytrafikk.

Drosjer i uregulerte områder må gis adgang til å beregne godtgjøring for tilkjøring utenfor eget distrikt på linje med det som foreslås for drosjer i regulerte områder.

Norges Taxiforbund foreslår at § 4 a) i forslaget tas ut. (Definisjonen på tilkjøring i § 4, siste ledd¹ beholdes, fordi den har relevans i forhold til andre bestemmelser i forskriften, jfr § 7).

5.2 Tilkjøring utenfor eget kjøredistrikt og retur til dette

For kjøring inn og ut av eget kjøredistrikt gjelder problemstillingen om returkjøring til eget område med dekningsplikt som angitt i vårt hørings svar av 26.10.2009, enten prisreguleringen gjelder eller ikke. Det må derfor åpnes for at man kan differensiere distansesatsene i og utenfor eget trafikkområde. I forskriften bør dette formuleres slik at adgangen til å differensiere takstene rettes mot de lange turer inn/ut av eget område.

§ 4, litra b), foreslås endret til:

b) for turer innenfor eget stasjoneringsområde, takstene ikke differensieres etter turens varighet, strekning eller geografisk område.

Formuleringen her gir grunnlag for at en definisjon av "stasjoneringsområde" tilføyes til slutt i paragrafen:

Med stasjoneringsområde i denne forskrift menes det trafikkområdet hvor løyvehaver eller sentral har dekningsplikt etter yrkestransportforskriftens § 47, 2. ledd.

5.4 Om tilkjøring i regulert sektor og gradert takststruktur

I forslaget til nye maksimalpriser er det adgang til å beregne godtgjøring for tilkjøring ut over 10 km. Tilkjøringsvederlaget skal nå ikke overstige vederlaget fra nærmeste holdeplass til hentestedet, i følge forslaget.

Det er uklart hvilken forståelse Konkurransetilsynet har av begrepet holdeplass, men det er i denne sammenheng ikke et operativt begrep man kan knytte takstberegning opp mot. Holdeplasser kan være permanente eller midlertidige, de kan være mer eller mindre brukt, de kan ligge på privat eller offentlig eiendom, de kan ha tidsbegrenset interesse for trafikkavviklingen og de kan være lokalisert i andre løyvehavers stasjoneringsområde.

Bruk av ordet "holdeplass" i forslaget til ny forskrift åpner for et stort tolkningsrom og er uheldig. "Stasjoneringsområde", slik det er definert foran, er geografisk bestemt og som regel inneholde et operativt sentrum med konsentrert tettbebyggelse rundt. I regulerte områder strekker tettbebyggelsen seg gjerne 5 - 10 km ut fra dette sentrum. Det tilsvarer i praksis dagens avgrensning av de såkalte nærtrafikksoner (gjeldende forskrifts § 2). Denne avgrensning skiller i dag også mellom lokale turer og langturer i takstammenheng.

Avgrensningen av nærtrafikksoner har skjedd lokalt og ofte flere år tilbake. I liten grad er de gamle vedtak dokumentert, og ulike lokale praksiser lar seg sjeldent etterprøve. NT ser derfor behovet for å finne fram til kriterier som er funksjonelle og har sammenheng med dagens drosjetilbud.

NT mener den beste løsning er å knytte tilkjøringen opp mot avstand fra sentrum i løyvehavers stasjoneringsområde. For områder uten klare sentrumsfunksjoner kan løyvehavers stasjoneringssted benyttes. Samtidig må de benyttede avstander legges mest mulig opp mot dagens praksis i regulerte områder, slik at tilkjøring utover 5 km bør honoreres.

Forslaget om gradert takststruktur er en god løsning for hvordan problemet med returkjøringen kan løses med en høyere distansesats for lengre turer. For differensierte distansetakster kan en grense på 10 km aksepteres (det kreves da ingen endring i forslagets § 7, 3. ledd, med unntak av satsene).

Forslagets § 7, 2. ledd, endres til:

For tilkjøring, som definert i § 4 annet ledd, til steder ut over 5 km fra sentrum av stasjoneringsområdet kan det beregnes avstandstakst inntil kr xx,xx pr kilometer. I områder uten klar sentrumsfunksjon regnes avstanden ut fra løyvehavers stasjoneringssted.

¹ NT oppfatter det som trykkfeil når det i høringsnotatet står "med passasjer" i forslagets § 4, siste ledd. Det riktige er "uten passasjer".

6. Bompenger, bomringer og lignende

6.1 Konkurransetilsynet mener

Konkurransetilsynet foreslår endringer i bestemmelsen om adgangen til å kreve tilbakebetalt utlegg i bomstasjoner, fra passasjer. Bestemmelsen i gjeldende forskrift er den som har skapt flest henvendelser til oss og tilsynet mht fortolkning. Det tyder på at denne ikke har vært operativ.

6.2 Norges Taxiforbund mener

Tilsynets forslag denne gang er en forbedring, ved at bompenger – som hovedregel – nå oppfattes som utlegg som kunden skal refundere. Dette betyr at man sidestiller bompenger med fergebillett og brupenger. Praksisen samsvarer også med regnskapsmessige prinsipper. Ordet "tillegg" bør erstattes med "refusjon" og "utlegg" i forskriften, for å understreke de regnskapsmessige forhold

Tilbake står bomavgifter i såkalte bomringer. Disse prises på en måte (ulike varianter av storbrukerrabatter) som gjør det vanskelig å finne eksakt beløp for den enkelte tur. Tilsynet har tidligere argumentert om at slike avgifter må anses å ligge inne i de generelle takster; noe de berørte utøvere sjeldent er enige i.

Forslaget nå er å knytte en null-kompensasjon til bomringer, slik Vegdirektoratet til en hver tid definerer bomring. Problemet er at Vegdirektoratet vektlegger andre kriterier i sin definisjon en oppbyggingen av betalingssystemet i forhold til drosjepasseringer. En liste over bomprosjekter klassifisert etter Vegdirektoratets definisjoner, er dessuten vanskelig tilgjengelig og således lite operativ i denne sammenheng.

I prisregulerte områder finnes det i dag, etter vår oversikt, kun bomringprosjekt i Tønsberg og (muligens) i Namsos. Det indikerer at mengden prosjekter er så få at det er mulig å komme fram til satser for (gjennomsnitts-) belastning pr tur, i form av enkeltvedtak. I forbindelse med Oslopakke 3, har enkelte sentraler innført et slikt tillegg pr tur. Denne form for inndekning av utleggene er godt mottatt, og bør kunne overføres til prisregulerte områder.

6.3 Norges Taxiforbund foreslår

Ny formulering i § 10:

Det kan kreves refusjon for utlegg til bom- og brupasseringer, fergebilletter og parkeringsavgifter knyttet til den enkelte tur. Dersom drosjebilen benytter seg av rabattordninger, skal passasjerer ikke betale mer enn rabattprisen.

Dersom utlegget vanskelig kan henføres til den enkelte tur, f eks pga bomselskapets rabatt- og prisstruktur, kan tilsynet fastsette en sats for slik refusjon gjennom enkeltvedtak.

7. Satser i nye maksimalprisregulativ

7.1 Konkurransetilsynets arbeid

Konkurransetilsynet har foreslått et sett satser for maksimalprisene ved overgang til parallelltakst.

NT oppfatter det slik at tilsynet i disse satsene ikke har bygget inn noen kompensasjon for kostnadsøkning siden forrige revisjon av maksimalprisene (8.4.2009). Når dette ikke er gjort i høringsnotatet, er det av "pedagogiske" hensyn. Høringsinstansene skal kunne kontrollere de foreslåtte satser opp mot de gjeldende, for å isolere effekten av å endre beregningsprinsippene i takstsystemet.

NTs kommentarer i dette avsnitt, bygger på denne oppfatning. Vi har liggende en søknad om takstøkning på 6 prosent, datert 11.5.2010. Manglende behandling av denne kommenteres i avsnitt 9 nedenfor.

7.2 Norges Taxiforbunds vurderinger

Norges Taxiforbund har foretatt simulering av ulike typer turer for å finne kritiske verdier med tanke på hvilke turer som får økt pris og hvilke som får redusert pris, ved en systemendring som foreslått. I simuleringene har vi latt både turlengde, total gjennomsnittshastighet og andel av turen som skjer under brytningspunkt variere.

Simuleringene bekrefter flere effekter som ble beskrevet i fjorårets høringsrunde (jfr vårt brev 26.10.2010):

- Overgang til parallelltakst gir mindre utslag for korte turer i lav hastighet, men store utslag for lengre turer i høyere hastigheter (størrelsen på utslag varierer selvsagt med satsene)
- Prinsipper om rushtidsprising (miljøhensyn med mer) er ivare tatt med begge systemer
- Parallelltakst vil gi større pris-variasjon mellom tilsynelatende like turer, når turen er over litt lengre avstand.
- Systemet med brytningspunkt takst gir mer forutsigbare priser enn parallelltakst.

Det siste punkt er også argument mot systemendring hvis målet er bedre prisopplysning, og bidro til vår anbefaling om å skrinlegge arbeidet med endring av takstsystemet. I tillegg bidro selvsagt at med de satsene man den gang foreslo, ville store deler av næringen få en kraftig inntekstnedgang (for enkelte distriktsdrosjer var nedgangen ca 40 prosent).

Parallelltakstens innebygde egenskap til å gi stor prisvariasjon mellom tilsynelatende like turer, er uendret fra fjorårets høringsrunde. Men vi registrerer at tilsynet denne gang har kommet frem til et system og satser, som demper noe de mest ekstreme utslagene for utøvere i næringen. De foreslåtte satser representerer likevel en nedgang i inntekt mellom 10 og 20 prosent for deler av næringen.

Norges Taxiforbund finner det uakseptabelt dersom overgangen til nytt takstsystem innebærer en nedgang i inntekt på 10 – 20 prosent for grupper av utøvere i næringen.

Simuleringen avslørte imidlertid at årsaken til det er at tilsynet i sine analyser, har basert seg på turer med gjennomsnittshastighet rundt 30-35 km/t og lavere (datagrunnlaget har vært rene spotmarkedsturer med lokal karakter i mindre tettsteder). Indirekte har man antatt at 30 – 35 km/t som kritisk grense for en balansert økonomisk overgang til et nytt system, ga tilfredsstillende representativt grunnlag for tilsynets analyser.

Norges Taxiforbund mener at gjennomsnittsturen og en slik kritisk grense for totalhastigheten ligger rundt 45 km/t for turer i prisregulerte områder. Vi har derfor simulert med alternative maksimalprissatser som kan gi en kritisk grense mellom takstsystemene på det nivået, og kommet fram til at den beste tilpasning skjer ved

- å endre de foreslåtte avstandstakster i § 7, 2. og 3. ledd, fra hhvis kr 13,00 til kr 15,00 og fra kr 7,60 til kr 9,00, og
- å opprettholde verdien for alle øvrige foreslåtte satser i § 7

Vi har fått disse satsene testet mot registrerte turer i Troms og Halden. Avvikene mellom de to takstsystemer viser seg nå å ligge innenfor et smalt intervall på +/- 3 prosent, som må oppfattes som et akseptabelt nivå.

Alternativ justering av timepris oppover er ikke like effektivt for å nå en slik nulleffekt. Men for utøvere hvor store deler av turen består i ventetid på ferge og/eller fergekai, ville en slik løsning vært mer ønskelig. Siden drosjetrafikk med ferge over lengre avstander er geografisk avgrenset, kan det problemet løses ved å kompensere i andre deler av regulativet. Eksempelvis kan man øke starttakst eller ha høyere timesats for bopelsløyver i Nordland, som er det fylket med de lengste avstander og i tillegg har en høy fergefaktor ved regionale reiser.

Dersom tilsynet har behov for det, kan Norges Taxiforbund presentere sine simuleringer nærmere i et møte.

8. Evaluering etter ett år

Norges Taxiforbund vil peke på de mange usikkerhetsfaktorer som er knyttet til en eventuell overgang til parallelltakst. Det er derfor naturlig at det legges opp til en evaluering av endringene etter at disse har virket en periode, ikke senere enn etter ett år.

Evalueringen bør ha fokus både på spørsmålet om endringen har gitt bedre prisopplysning og om endringen har hatt utilsiktede virkninger for drosjetilbudet, kundegrupper og grupper av utøvere. Det å få kartlagt slike utilsiktede virkninger er vesentlig for å kunne sette inn korrigerende tiltak overfor de berørte grupper.

9. Takstsøknaden av 11.5.2010

NT registrerer at tilsynet har utsatt behandlingen av vår søknad, av 11.5.2010, om økning i maksimalprisene med 6 prosent. Søknaden hadde bl a bakgrunn i lønnsoppgjøret pr 1.5.2010. NT har liten forståelse for at endring i takstene ikke kan gjennomføres før neste år.

I de senere år er våre takstsøknader gitt lav prioritet i Konkurransetilsynet. Konsekvensen er at våre medlemmer og deres ansatte systematisk ikke gis samme progresjon i velstandsutviklingen som andre grupper i samfunnet. Vi etterlyser derfor tiltak fra tilsynets side som vil sikre raskere saksbehandling i fremtiden.

Vi tar det som en selvfølge at kostnadsutviklingen i perioden fram til forskriftsendring trer i kraft, blir kompensert i nye satser. Vi regner også med at etterslep knyttet til sen iverksettelse, vil bli kompensert.

10. Avrundingsregler

Norges Taxiforbund minner om at ved oversendelse av prisforskrift av 26.4.2002 fastsatte Konkurransetilsynet følgende avrundingsregler:

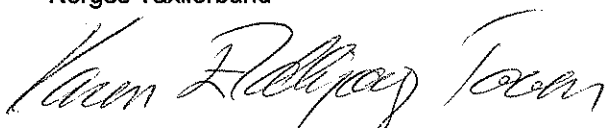
Satser for påslag, minstepris, maks fremmøte, ventetid avrundes til nærmeste hele krone. Km-takst avrundes til nærmeste 5 øre. Vanlige avrundingsregler gjelder.

Ventetid i formuleringer fra 2002, referer seg til timepris. Det er den satsen som benyttes i taksameterprogrammer. Dersom man i prisopplysningssammenheng opererer med minuttpris, avrundes satsen til nærmeste øre.

Bl a fordi programvare i taksameter har basert seg på disse regler, ønsker vi disse videreført og at det fremgår av merknadene til forskriften. Og vi ber også Konkurransetilsynet følge disse regler ved fastsetting av satser i nye prisforskrifter.

Med hilsen

Norges Taxiforbund



Karen Eldbjørg Toven
direktør