



DET KONGELIGE  
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

MOTTATT

31 AUG. 2010

Konkurransetilsynet

07/a91-

Konkurransetilsynet

Postboks 439 Sentrum  
5805 BERGEN

Deres ref  
2007/991

Vår ref  
09/2380- ORO

Dato  
27.08.2010

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

Vi viser til deres brev om høring datert 28.06.2010 og vårt brev av 10.11.2009 med høringsuttalelse i forrige runde i samme sak.

Samferdselsdepartementet har følgende uttalelse.

I den forrige høringsrunden viste Konkurransetilsynet til at drosjemarkedet er preget av liten grad av prisgjennomsiktighet og behovet for å bedre konkurransen til fordel for kundene. Flere forslag ble presentert for å bedre situasjonen, og hovedforslagene var innføring av parallelltakst og faste forholdstall mellom takstene.

Samferdselsdepartementet er enig i at prisopplysning og kundenes mulighet til å skjønne hva en drosjetur vil koste, er avgjørende for å få reell konkurranse i drosjemarkedet. Men i forslaget som nå er på høring har tilsynet valgt å gå bort fra faste forholdstall mellom takstene, noe det ble lagt betydelig vekt på i forrige runde, og vi savner en nærmere begrunnelse for dette. Vi ser at innføringen av parallelltakst vil gjøre drosjekvitteringen enklere å forstå enn i dag, men vi oppfatter det også slik at prisforståelsen for kundene svekkes betydelig uten faste forholdstall mellom takstelementene.

Selv om de ulike drosjesentraler opplyser om alle priser, kan det være svært vanskelig for en kunde å forstå hva som vil være billigst dersom ulike sentraler har forskjellige tidstakster, avstandstakster og fremkjøringstakster. Selv etter å ha kjørt samme tur med drosjer fra ulike sentraler, vet ikke kunden nødvendigvis hva som neste gang vil være billigst, fordi sentral A kan være billigst ved saktegående trafikk, mens sentral B kan

være billigst i høyere hastighet. I tillegg kommer muligheten sentralene i ikke-prisregulerte områder har for tidsdifferensiering, som gjør at de generelle takstene kan økes/senkes på ulike tidspunkt hos ulike sentraler.

Ettersom det også foreslås at forskriften ikke skal gjelde for kontraktssegmentet, blir hensynet til spotmarkedet desto viktigere i utformingen av forskriften.

Departementet kan vanskelig støtte bortfallet av faste forholdstall uten nærmere vurderinger rundt denne problemstillingen. Vi ser viktigheten av bransjens mulighet for fri prisdannelse, og Konkurransetilsynet må veie dette hensynet mot hensynet til reell konkurranse, hvor vi oppfattet at sistnevnte var det essensielle for hele denne forskriftsendringen.

For øvrig har departementet merket seg at Konkurransetilsynet opprettholder forslaget om å øke rullestoltillegget i de prisregulerte områdene. Departementet viser til vår forrige høringsuttalelse i brev 10. november 2009. Vi nevner i den sammenheng at Forskrift om utforming av løyvepliktig motorvogn trådte i kraft 01.01.2010.

I forslaget til forskrift § 4 annet ledd står det at med tilkjøring menes kjøring med passasjer osv. Departementet antar at dette skal være kjøring uten passasjer, slik det også går frem av merknadene til bestemmelsene.

Medhilsen

  
Armin Øen e.l.

  
Ole Rasmus Owe