

HØRINGSNOTAT VEDR. PARALLELLTAKST

Til: Konkurransetilsynet

Fra: Troms Taxi AS v/Ole M.Johansen

Dato: 30. August 2010

Parallelltakst og prisjustering

I tilleggshøringen har man gått vekk fra parallelltakst i kontraktmarkedet, eller man stiller dette mer fritt. I de fleste kontrakter i dag er maksimalprisforskriften grunnlaget for de avtaler som er inngått, hvilket gjør det uforutsigbart og ikke egnet som prisjusteringsmekanisme. Her må man få klarlagt hvordan man skal få sin prisjustering, da alle avtaler justeres etter maksimalprisforskriften.

Det kan synes som om dette kunne gå greit med nye avtaler hvor man kan legge andre prisjusteringsmekanismer til grunn.

Kjøring over lengre distanser i distriktet

For kjøring i kontraktmarkedet innen pasienttransport på distriktet, over lengre distanser kan ting tyde på at Helseregionene er mer tjent med fast kilometerpris enn parallelltakst, som i utgangspunktet stimulerer til lavere hastighet, enn hva de aktuelle fartsgrenser tilsier.

Fastpris

Det kan synes som om man ønsker større bruk av fastpris, hvilket kan være positivt, men jeg ser for meg at det vil by på problemer når man blir pålagt i alle fall og la taksameteret gå, for så å be kunden i alle fall betale etter parallelltaksten hvis denne er lavere enn den avtalte fastpris. Dette vil avstedkomme problemer.

Jeg forstår intensjonen, men praktisk gjennomføring (også teknisk) kan bli problematisk.

Parallelltakst i forhold til brytningstakst

De endringen som er gjennomført siden forrige høring er til det positive. Man har klart til en viss grad og utligne noe av forskjellene.

Tilsynelatende vil kort kjøring for de som ikke har sonetakst i dag bli positivt, da de nå får en slags sonetakst også de. De som tidligere hadde mye kort kjøring etter km-sats vil tjene på dette.

På korte distanser (under 10 km) vil man oppnå og få stort sett det samme som om man skulle benytte brytningstakst. I de områder hvor trafikken flyter sakte (20-60 km/t) vil også parallelltakst være og foretrekke. Mens man ved køståing vil tape.

På distanser som overstiger 15 km vil man alltid tape. Jo lenger tur jo større tap.

Ved en tur på 30 km vil tapet ligge på ca. 5 – 10 % avhengig av den hastighet man kjører med, men hvis man forholder seg til ordinær trafikkflyt vil tapet bli reelt.

Ved tur på 250 km vil tapet ligge på mer enn 10 % - kanskje opp mot 15%. Her vil jo sannsynlig den aktuelle strekningen ha 80-90 km fartsgrense, og da vil man tape.

Tilkjøring

For tilkjøring innenfor 10 km så er dette en økning fra dagens 7 km, som er sonegrense i de fleste områder hvor man har sonekjøring i dag. Det vil i prinsipp si at de siste 3 km vil man ikke ha betalt for. Dette er ugunstig og man burde ha kompensert dette.

Beregning av starttakst

I § 7 som omhandler starttakst, som er avhengig av nærmeste holdeplass. Dette vil nok bli gjenstand for mye trøbbel, her burde man ha laget et enklere system.

Hvis ideen med parallelltakst skulle være en forenkling, så er ikke det som omtales under figur 3 dette. Ingen kunde vil forstå dette !

Vil dette bli godt mottatt av kundene ?

De forelagte endringer som er gjort siden forrige høring er positive, men jeg tror ennå dette blir for komplisert for kundene, og at det trenges nok ennå en forenkling.

Hele systemet med parallelltakst er designet for kjøring i by eller bynære områder, og er ikke godt egnet for bostedsløyver på distriktet.

Konklusjon:

Som representant for distriktsdrosjene vil vi hevde at dette ikke er godt nok. Tapet på kjøring over lengre distanser er ikke akseptabelt.

Man må også finne løsning for hvordan man skal prisjustere de avtaler som er basert på dagens brytningstakstregime.

TROMS TAXI AS

Ole M.Johansen

