



Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet  
Postboks 8036 Dep  
0030 Oslo

Også oversendt elektronisk

Lysaker, 3. juni 2011

Deres ref: 201002615-/PGUFJS

## HØRING – UTKAST TIL FORSKRIFT OM PRISOPPLYSNING

Vi har merket oss departementets høringsbrev og utkast til forskrift om prisopplysning for varer og tjenester. Som drosjesentral i det som egentlig skal være et konkurransemarked, opplever vi kundenes forvirring når det gjelder drosjetakster og det totale fravær av praktiske muligheter til å sammenligne prisene til de ulike drosjeselskapene. Vi anser manglende sammenlignbarhetsinformasjon som en vesentlig årsak til at drosjekundene ikke velger bort de dyreste drosjene. Ved at forbrukerne ikke lett kan gjøre bevisste valg, finnes det heller intet incentiv for priskonkurranse i drosjemarkedet.

Det er etter vår oppfatning grunnlag for å innføre en enhetlig form for forbrukerinformasjon som er lettfattelig og bedre egnet til at forbrukeren raskt kan sammenligne priser på drosjetjenester fra den ene sentralen, med drosjetjenester fra den andre sentralen.

Vi mener at departementet med mulighetene som finnes i sektorspesifikke krav i den nye forskriften, nå har en unik mulighet til å innføre krav til *reell* sammenlignbarhetsinformasjon, også i drosjemarkedet.

Vi fremmer i det følgende **et konkret forslag** om en svært enkel metodikk for prisopplysning og angivelse av sammenlignbarhetsinformasjon for drosjetjenester. Etter vår oppfatning vil dette ha det til resultat at prisene på drosjetjenester vil gå ned, som en direkte konsekvens av at publikum med lettere tilgjengelig sammenlignbarhetsinformasjon vil velge lavere prisede drosjer.

Vi vil innledningsvis forklare litt om 0-TAXI og selskapets bakgrunn, og de utfordringene vi ser i forhold til dagens metodikk for prisopplysning, som omfatter oppslag av taksttabell med angivelse av pris for det som skal være en standardtur, dvs. såkalt "jæmførpris" for hver av de ulike takstene.

### 1. Innledning

0-TAXI (TeleTaxi Asker og Bærum AS) er en forholdsvis nyetablert drosjesentral som har stasjoneringssområde i Asker og Bærum. Selskapet ble etablert etter at Akershus fylkeskommune utlyste at det skulle etableres to nye drosjesentraler i Akershus; en på Nedre Romerike og en i Asker og Bærum. Formålet med vedtaket om at det skulle etableres nye drosjesentraler, var å styrke konkurransen i områdene slik at prisene for bruk av drosje går ned.



Selskapet har tatt på seg den ”grønne ledertrøyen” når det gjelder miljøsatsning i drosjesektoren, og har en klar og forpliktende miljøstrategi utarbeidet på bakgrunn av råd fra miljøorganisasjoner som Zero, Bellona og Framtiden i våre hender:

Det er et krav at samtlige personbiler som settes i trafikk for nye løyvehavere hos 0-TAXI, skal ha utslipp lavere enn 120g CO<sub>2</sub> per km dersom de benytter fossilt drivstoff. Alternativt skal bilene benytte lokalt fornybare energikilder. Dersom en løyvehaver går over til 0-TAXI fra en annen drosjesentral, og denne løyvehaveren allerede har en drosjebil i trafikk og registrert på sitt navn, vil han kunne ta med seg denne bilen og fortsette å benytte denne bilen hos 0-TAXI. Han må imidlertid forplikte seg til at neste drosjebil han kjøper, skal falle inn under kravene som da gjelder hos 0-TAXI. Bakgrunnen for dette, er at innehavere av drosjeløyve har fått avgiftsfritak for sin drosjebil. Avgiftsfritaket nedskrives over tre år, slik at dersom bilen tas ut av trafikk eller selges til andre, vil eieren måtte tilbakebetale den resterende avgiften til staten.

De utslippene av klimagasser som 0-TAXI ikke kan eliminere ved rett valg av teknologi, nøytraliseres ved kjøp av klimakvoter fra MyClimate via Framtiden i våre hender. 0-TAXI er således den *eneste* fullstendig klimanøytrale drosjesentralen i Norden. Etter det vi kjenner til, finnes det en klimanøytral drosjesentral i New Zealand...

Navnet ”0-TAXI” ble valgt bl.a. fordi det er svært lett å huske, og fordi navnet også gjør at man slipper å huske telefonnummeret: På telefontastaturet har hver tast påtrykket bokstaver som man gjerne trykker på når man skriver SMS osv. Hvis man trykker tastene der man finner tegnene ”0-T-A-X-I” vil man ha slått telefonnummer 0-8-2-9-4 som også er drosjesentralens telefonnummer.

”Nullen” i Null-Taxi står også for Null Utslipp, som er sentralens langsiktige mål. For å nå disse målene, må vi hele tiden være i forkant og løpende teste ut ny teknologi etter hvert som den bli tilgjengelig. Ved at 0-TAXI viser hvilke teknologiske løsninger og hvilke drosjebiler som egner seg i kommersiell drosjetrafikk, og andre drosjesentraler og drosjeeiere med selvsyn ser at våre biler foretrekkes av et miljøbevisst publikum og næringsliv, mener vi at andre drosjeeiere vil følge etter; om ikke annet, så av rene forretningsmessige hensyn.

## 2. Prisopplysning i drosjemarkedet – ”Jamførpris”


Drosjene utgjør den *fleksible* delen av kollektivtrafikktilbudet i samfunnet. Vi opplever imidlertid at drosje er en ”der-og-da-tjeneste” som mange ikke har et veldig bevisst forhold til, og som kun svært få forbrukere tar seg tid til å undersøke når det gjelder priser. Et stort antall brukere er dessuten i den villfarelse at de må velge den første drosjen i drosjekøen på drosjeholdeplass, og vet ikke at de selv fritt kan velge hvilken drosje de vil kjøre med, og har rett til å plukke ut en billigere drosje lenger bak i drosjekøen.

Løyvemyndigheten i de ulike regionene har tillatt etablering av nye drosjesentraler i den hensikt å skape konkurranse i markedet, med et håp om at drosjeprisene skulle gå ned som følge av økt konkurranse. I stedet har man sett at drosjesentralene slett ikke konkurrerer om publikum, men snarere om å få flest mulige sjåførere og flest mulige løyver, og at de benytter høyere priser/takster som lokkemiddel. Det finnes nå konkurranse i drosjemarkedet, men den har dessverre ikke kommet publikum til gode i form av lavere takster. Snarere tvert i mot.

Prisen en forbruker betaler for en drosjetur er sammensatt av en rekke ulike elementer. Det er som oftest et startgebyr, såkalt ”påslag”, etterfulgt av en pris per kjørt kilometer. Det benyttes også en ”ventetakst”, som aktiviseres straks bilen står stille eller kjører så sakte at kjøretaksten

som påløper i øyeblikket ikke overstiger ventetaksten. Avhengig av oppdragets art, tilkommer også en rekke andre tillegg, eksempelvis tilkjøringstillegg eller tillegg for forhåndsbestilling, tillegg for rullestol, tillegg for koffert/bagasje osv. Videre benyttes ulike tillegg for kveld, natt, helg, spesielle takster for fredag og lørdag kveld/natt, og særskilt tillegg for høytidsdager. Disse ulike takstelementene medfører at det er tilnærmet umulig for en forbruker å vite hva en drosjetur vil koste. Det vil heller ikke være mulig for en alminnelig forbruker å sammenligne takstene i en drosjesentral med takstene i en annen drosjesentral, ettersom en noe lavere kilometertakst fort kan oppveies ved et høyere startgebyr, og omvendt.

Norges Taxiforbund har for flere år siden tatt til orde for innføring av en slags sammenlignbar prisopplysning som tar utgangspunkt i et kjøreoppdrag fra holdeplass eller gaten, med fast lengde 7,5 km og med 3 minutter betalt ventetid. Dette skal gi en såkalt "jambførpris". Norges Taxiforbund har definert et standardisert oppsett for takstinformasjon, der den såkalte jambførprisen for hver enkelt taksttype, vises frem. Hensikten er at publikum lettere skal kunne sammenligne takstene i en drosjesentral med en annen drosjesentral:

PRISOPPLYSNING		 NORGES TAXIFORBUND				
for prisregulerte områder						
DROSJETAKSTER 1- 4 PERSONER:				GJELDER FRA 1. MARS 2011		
Tidspunkt	Startpris	Kr pr km	Kr pr min	Minstepris	Jambførpris*	Fjerntakst pr km
<b>Dag</b> Man – Fre 06 - 18	43	14,71	6,56	84	173	20,10
<b>Kveld</b> Man – Fre 18 - 24	52	17,79	7,93	102	209	24,30
<b>Lørdag</b> Lør 06-15	56	19,12	8,53	109	225	26,10
<b>Helg/Natt</b> Man–Fre 24-06/Lør–Søn	58	19,84	8,85	113	233	27,10
<b>Høytid og helligdager</b>	62	46,9	9,52	122	250	29,10

\* Jambførprisen er basert på startpris + 7,5 km + 3 min betalt tid, avrundet til nærmeste hele krone  
Øvrig takstinformasjon er tilgjengelig hos sjåføren. For klage/reklamasjon, ta kontakt med sentralen.  
Navn, Adresse, Telefonnummer til sentralen  
Be alltid om kvittering!

I oppslaget ovenfor, er det ikke tilstrekkelig å se på jambførprisene i det gule feltet; forbrukeren må også vite om taksten han skal sammenligne, faktisk finnes hos den andre drosjesentralen.

Som man vil legge merke til ovenfor, benyttes dagtakst fra kl. 06:00 – 18:00, dvs. totalt 12 timer i døgnet. Kveldstakst benyttes de neste 6 timene, dvs. fra 18:00 til 24:00, og deretter er det nattakst i 6 timer. Det finnes i eksemplet ovenfor ingen spesialtakst for fredag og lørdag kveld/natt. Eksemplet følger de tidsmessige tilleggene som er angitt i Konkurransetilsynets "Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn", se: <http://www.lovddata.no/for/sf/fa/xa-20100930-1307.html>

Mange sentraler har imidlertid takster og tider som avviker markant fra standarden som Konkurransetilsynet har fastsatt, eksempelvis Asker og Bærum Taxi og OsloTaxi:

Tidspunkt		Startpris fra holdeplass	Startpris direkte- bestilling	Startpris forhånds- bestilling	Kroner pr. kilometer	Kroner pr. minutt	Minstepris	Jamforpris* fra holdeplass
<b>Dag</b>	Hverdager 0700-1700	43	69	93	18,70	7,50	98	206
<b>Kveld</b>	Hverdager 1700-2300	49	79	107	21,51	8,63	113	237
<b>Natt</b>	Hverdager 2300-0700	52	84	113	22,81	9,15	120	251
<b>Lordag</b>	0700-2300	49	79	107	21,51	8,63	113	237
<b>Søndag</b>	0700-2300	52	84	113	22,81	9,15	120	251
<b>Helg/Natt</b>	Fredag/lordag 2300-0700	59	95	128	25,81	10,35	135	284
<b>Høytid og helligdager</b>	1200-0100 0400-0400	69	110	149	29,92	12,00	157	329



Drosjetakster, 1- 4 personer

Takster gjeldende fra: 1. mars 2011

Prisopplysning fra Asker og Bærum Taxi, hentet fra:

[http://www.06710.no/images/stories/content\\_img/takster/110301abt\\_takster\\_1-4.pdf](http://www.06710.no/images/stories/content_img/takster/110301abt_takster_1-4.pdf)

Som det fremgår av prisopplysningen ovenfor, opererer Asker og Bærum Taxi med dagtakst fra kl. 07:00 til 17:00, dvs. i kun 10 timer. Deretter følger kveldstakst i 6 timer, fra kl. 17:00 til 23:00, og nattakst i 8 timer, fra kl. 23:00 til 07:00. De opererer dessuten med en særskilt høy takst fredag og lørdag natt fra 23:00 til 07:00.

OsloTaxi, har igjen helt andre takstbraketter:

Startpris + 7,5 km kjøring + 3 minutter venting

Tidspunkt	Antall pass.	Startpris	Kr pr km	Kr pr minutt	Minstepris	Jamforpris
<b>DAG (DA)</b>						
Man-Fre 0600 - 1700	1-4	46	17,0	7	106	193
	5-8	91	27,2	10	215	326
	9-12	108	30,6	12	310	373
	13-16	129	35,7	14	405	438
<b>NATT/HELG (KN/HE)</b>						
Man-Tor 1700 - 0600	1-4	55	20,4	8	127	231
Fredag 1700 - 2200	5-8	109	32,6	12	258	391
Lørdag 0600 - 2200	9-12	130	36,7	14	372	447
Søndag 0600 - 0600	13-16	155	42,8	16	486	525
<b>HELG (HN)</b>						
Fredag 2200 - 0600 Lørdag 2200 - 0600	1-4	67	24,7	9	154	281
	5-8	132	39,4	15	312	473
	9-12	157	44,4	17	450	541
	13-16	187	51,8	20	587	635
<b>HØYTID (HT)</b>						
Se egen forklaring*	1-4	74	27,2	10	170	309
	5-8	146	43,5	17	344	522
	9-12	173	49,0	19	496	597
	13-16	206	57,1	22	648	700

Høytid

Påske-, pinse-, jul- og nyttårsaftnen fra kl 12.00 til 24.00.  
Offentlige fridager fra kl 00.00 til 24.00.

Alle priser er inkl. mva. Prisene gjelder fra 1.12.2009.

NB! For alle våre turer legges det til 5 kr i Oslo pakke 3 tillegg.

Prisopplysning i OsloTaxi, hentet fra:

[http://www.oslotaxi.no/home\\_2937.aspx](http://www.oslotaxi.no/home_2937.aspx)

Som det fremgår av OsloTaxis pristabell, opererer ikke de med noen kveldstakst i det hele tatt: Deres Nattakst starter kl 17:00 og varer helt til kl. 06:00.

Prisen som oppgis som ”jamførpris” er derfor ikke veldig godt egnet til prissammenligning ettersom forbrukeren må kjenne alle *forutsetningene* for prisene, før han kan gjøre noen sammenligning.

Forvirringen blir enda større av at ikke alle drosjesentraler inkluderer alle tillegg i ”jamførprisen” som opplyses til forbrukeren. Eksempelvis vil den observante leser muligens legge merke til at OsloTaxi i liten skrift nederst angir at et tilleggsgebyret på kr. 5,- legges til på absolutt alle drosjeturer for ”OsloPakke3”:

Det som imidlertid nå vil gjøre prissammenligning ved hjelp av såkalt ”jamførpris” verdiløs, er at prisberegningssprinsippene nå skal endres: Hittil har alle drosjene benyttet et takstprinsipp der det gjelder *enten* en ventetakst når bilen står stille eller kjører meget sakte, *eller* kilometerkast for kjørt distanse; såkalt ”brytningstakst”.

Med innføringen av ny Konkurransetilsynets nye takstforskrift skal alle drosjer fra og med den 1. september 2011 beregne prisen ut fra en tidstakst som løper konstant og kontinuerlig fra taksameteret starter til det slås av, og der kjøretaksten løper parallelt med tidstaksten; såkalt ”parallelltakst”.

Det vil heretter være den *effektive hastigheten* for den aktuelle kjørestrekningen som skal tilbakelegges, som vil være bestemmende på sluttprisen. Dette innebærer at 5 kjørte kilometer i sentrumstrafikk vil prises helt annerledes enn 5 kjørte kilometer i gjennomfartsvei eller hovedfartsåre. Konseptet ”jamførpris” vil derfor i enda mindre grad enn tidligere gi forbrukeren en indikasjon på hva en drosjetur vil koste, ettersom tiden kjøreturen tar får en meget større betydning på sluttprisen enn tidligere. Det åpnes dessuten for mer kreative prissammensetninger fra drosjeselskapenes side.

Vi tror derfor at konseptet ”Jamførpris” ikke er egnet til å sammenligne noe som helst, og at det vil lede mer enn veilede. Det *er* imidlertid godt egnet til å gi drosjebransjen et alibi om at man faktisk gir prisinformasjon, samtidig som informasjonen som gis, hindrer rask og effektiv forbrukerinformasjon, og er til hinder for at forbrukere i særlig grad klarer å gjøre bevisste valg om hvor mye dyrere eller billigere en drosje faktisk er, i forhold til en annen drosje.

### 3. Grunnlag for effektiv og sammenlignbar prisinformasjon

Konkurransetilsynet vedlikeholder som tidligere nevnt, en forskrift som bestemmer hvilke priser og takstelementer som kan og/eller skal inngå i prisberegning for drosjetjenester, og hvilke *maksimale* priser drosjer kan beregne seg: Forskriftens § 7 angir et *takstgrunnlag*, mens §§ 8 flg angir hvilke ulike tillegg som kan kreves til ulike tider av døgnet, for ulike tilleggstjenester m.v.

Prisene som forskriften angir, gjelder som maksimalpriser *kun* for de deler av landet der det ikke finnes konkurrerende drosjesentraler. Det er imidlertid interessant å merke seg at det der forskriften *ikke* gjelder, *ikke finnes noen drosjesentraler som har priser som er lavere enn forskriftens maksimalpriser*. Samtlige drosjesentraler i konkurranseutsatte områder opererer med *høyere* priser. Noen endog med meget høyere priser.

Det finnes oss bekjent heller ikke noen drosjesentraler som tilbyr *lavere* priser enn forskriftens maksimalpriser. Dette selv om forskriftens maksimalpriser er tilrettelagt for å sikre levedyktighet i drosjeyrket i grigrendte strøk, med det til resultat at de samme prisene anvendt i mer tettbygde strøk med større befolkningstetthet, skulle tilsi en bedre inntjening i løpet av arbeidsdagen.

Dette innebærer at forskriftens til enhver tid gjeldende maksimalpriser er svært godt egnet som sammenligningsgrunnlag, som en slags "normpris" man kan sammenligne de ulike drosjesentralenes priser med.

**Dersom man beregner hvor stort avviket er mellom eksempelvis forskriftens kjøretakst og sentralens kjøretakst, mellom forskriftens tidstakst og sentralens tidstakst, mellom forskriftens startpris og sentralens startpris osv, vil man for hvert av disse priselementene få et forholdstall. Ved at man oppgir det forholdstallet som er *størst*, vil man vite hvor mye dyrere drosjen *maksimalt* kan være i forhold til maksimalforskriftens bestemmelser, der denne gjelder.**

Vi vil foreslå at departementet tar inn et eget sektorspesifikt kapittel i den nye priopplysningsforskriften, som stiller krav til drosjer om at de i og på bilen bl.a. skal:

- 1) Ha prisoppslag som på en enkel og oversiktlig måte angir de ulike takstene som benyttes, og
- 2) Lett synlig, på egnet og enhetlig måte, angi den gjennom døgnet, uken og året, største prosentvise forskjell fra de til enhver tid gjeldende priselementene som er angitt i Maksimalprisforskriften for områder uten konkurranse.

En drosje som opererer med 10% høyere kilometertakst og 7% høyere tidstakst enn prisene angitt i forskriftens § 7 på dagtid, men har priser på lørdag kveld kl 23 som er 15% høyere enn det grunnprisen juster med faktorene angitt i § 8 skulle være, vil måtte oppgi tallet 15 som differansetall. Dersom drosjen derimot skulle operere med et tillegg for rullestoler på kr. 84 i stedet for det i forskriftens § 11 angitte kr. 42, som da er en dobling av dette priselementet, må differansetallet som oppgis være 200 (som da vil angi at et av sentralens priselementer er hele 200% av det en tilsvarende drosjetjeneste koster andre steder i landet).

Ved at normpris = 100 fastsettes å være prisene som til enhver tid fastsettes som maksimalpriser i Konkurransetilsynets forskrift, for alle priselementer og tjenester, gjennom hele døgnet, uken og året, vil man også effektivt fange opp de mer "usynlige" (men store) prisforskjellene som eksempelvis oppstår når et drosjeselskap starter nattakst tidligere enn normen tilsier, eller opererer med et spesielt høyt startgebyr for rullestoler.

Vi er viss på at forbrukerne svært raskt vil forstå at en drosje som må vise tallet "165" er vesentlig dyrere enn en drosje som må vise tallet "124", og at lavere tall angir lavere priser: Tallet 165 vil angi at selskapets priser er inntil 165% av normprisen, dvs. inntil 65% dyrere enn de maksimalprisen i ikke-konkurranseutsatte deler av landet. Tallet 124 vil angi at selskapets priser er inntil 124% av normprisen dvs. inntil 24% dyrere. Dersom noen skulle oppgi tallet 95, vil det angi at selskapets priser maksimalt 95% av normprisen, dvs. at de faktisk er minimum 5% lavere enn normprisen. Vi er også viss på at en slik prisopplysningsmekanisme vil begrense noen av incentivene som ligger i mulig kreativ prising av elementer i drosjetjenester som måtte falle "under radaren".

Merk at vi i forslagsteksten nedenfor også har et ønske om å omfatte ”drosjelignende transporttjenester”. Bakgrunnen er at næringsdrivende med såkalt selskapsvognløyve eller turvognløyve har anledning til å drive drosjelignende transport. Det vil være uheldig dersom priser for deres tjenester ikke skal opplyses dersom de driver drosjelignende transport, se også: <http://www.stortinget.no/en/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=23775>

#### 4. Forslagstekst

Vi foreslår at det i forskriften tas inn et nytt kapittel med følgende eller tilsvarende tekst:

Kapittel X Særlig om prisopplysning for drosjetjenester og drosjelignende transporttjenester

##### § X-1 Definisjoner mv.

I dette kapitlet menes med

- priselement: enhver enhetspris, fast eller variabelt tillegg som inngår i beregningen av den totale prisen for ytelsen
- normpris: den prisen for ytelser som til enhver tid er fastsatt for et priselement i ”Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn” kapittel 2, inklusive eventuelle tillegg for aktuell tid på døgnet, helligdagstillegg m.v.
- forholdstall: forholdet mellom den aktuelle prisen for et priselement som skal sammenlignes, og normpris for tilsvarende priselement, utregnet som følger:

$$\text{forholdstall} = \frac{\text{aktuell pris for et priselement}}{\text{normpris for tilsvarende priselement}} \times 100$$

- prisberegningmekanisme: sammensetning av priselementer og faktorer som påvirker disse, og som til sammen resulterer i den totale prisen for ytelsen
- sammenlignbarhetstall: det høyeste forholdstallet etter sammenligning av alle priselementer som inngår i prisberegningssystemene, gjennom døgnet, uken og året.

##### § X-2 Prisopplysning

Det skal være for alle passasjerer inni bilen og passasjerer som står utenfor bilen, lett synlige og godt lesbare oppslag som på en enhetlig og lettfattelig måte angir hvilke priselementer som benyttes for å fastsette prisen for ytelsen. Oppslaget skal være datert.

##### § X-3 Sammenlignbarhetstall (Prisfaktor)

Bilen skal på passasjerdører eller disses vinduer, lett synlig for publikum innenfor og utenfor bilen, til enhver tid ha rund oblat med omsluttende 5mm bred sort sirkel inneholdende teksten ”Prisfaktor”, prisenes sammenlignbarhetstall angitt i 50mm høye sorte siffer og datering, på hvit bakgrunn, *eventuelt etterfulgt av prosenttegn (“%”)*, i Arial eller tilsvarende skrifttype:



Med %-tegn:



Uten %-tegn:

## 5. Forskriftens oppbygning

Vi anser det som hensiktsmessig at forskriften er bygget opp i egne kapiteler, herunder at den inneholder sektorspesifikk regulering.

Vi tror imidlertid at det for oversiktighetens skyld kan være riktig å nummerere de enkelte §'er tilsvarende som kapitlene de hører inn under, slik at eksempelvis forskriftsforslagets eksisterende § 4 Krav til prisopplysning, gis nytt paragrafnummer 2-2 ettersom det er § 2 i kapittel 2, tilsvarende det vi finner i eksempelvis ekomforskriften, se:

<http://www.lovdato.no/for/sf/sd/sd-20040216-0401.html>

Dette vil etter vår oppfatning muliggjøre en mer dynamisk regulering og forenkle prosessene omkring senere revisjoner ved behov for justeringer, jf eksempelvis telemyndighetens innføring av kapittel 5a i nevnte forskrift; innføringen av denne nødvendiggjorde ikke at noen av de øvrige paragrafene måtte endre sin nummerering.

## 6. Andre bemerkninger

### Til § 9 – Opplysningspliktens innhold

Vi ser av høringssvaret til Norges Taxiforbund datert 19.05.2011 at det refereres til prisopplysningsskilt på offentlig drosjeholdeplass merket med skilt 514. Vi vil bemerke til Statens Vegvesen i sin tillatelse til å sette opp prisopplysningsskilt, utelukkende fokuserte på prisoppslagstavlenes fysiske størrelse, og at de enkelte oppslagene måtte utformes på en slik måte at det var plass til oppslag fra flere drosjesentraler. Statens Vegvesen har ikke befattet seg med prisopplysningens innhold eller utforming.

Vi mener at det ved *alle* offentlige drosjeholdeplasser som er merket med skilt 514 bør være prisopplysning fra *samtlig*e drosjesentraler som opererer i løyvedistriktet. Det vil imidlertid være umulig for den jevne forbruker å sammenligne de ulike takttabellenes priselementer. Som vi har vist ovenfor, vil heller ikke en "jæmførpris" være særlig opplysende, ettersom det innebærer at også *forutsetningene* for den enkelte viste jæmførpris, i så fall må oppgis. Vår anbefaling er derfor at drosjesentralene plikter å opplyse på offentlig drosjeholdeplass, sine prisers daterte *sammenlignbarhetstall*, sammen med drosjesentralens logo og bestillingstelefonnummer. Departementet bør vurdere egen bestemmelse om dette. Vi ser ingen praktiske utfordringer med en slik bestemmelse, og det bør være en enkel sak for drosjeselskapene å koordinere og samarbeide om slike prisoppslag. Prisoppslaget bør dessuten inneholde tekst som på en enkel måte forklarer at prisfaktoren som oppgis, er drosjesentralens største forskjell fra prisnormen i maksimalprisforskriften, og at en prisfaktor på 147 angir at drosjesentralen har priser som er inntil 47% høyere enn drosjer i områder av landet med bare en drosjesentral.

### Til § 10 – Prisopplysning til nettbaserte prisportaler

Vi ser det som naturlig at Konkurransetilsynet, som forvalter av maksimalprisforskriften for drosjetjenester, på et eller annet tidspunkt også etablerer en prisportal for drosjetjenester, alternativt at en slik etablerer av annen offentlig myndighet, eventuelt av private, eksempelvis av Norges Taxiforbund eller andre. Vi anbefaler derfor at det tas inn allerede nå, en bestemmelse om at drosjevirkosomheter plikter å avgi informasjon til elektronisk prisportal for drosjetjenester.



## Til § 11 - Pristilbud

Vi anser det som naturlig at også drosjevirksomheter får plikt til å gi bindende pristilbud, til dem som måtte ønske det. Pristilbudet må i så fall være *maksimalpris* for ytelsen, og at taksameteret benyttes på vanlig måte under ytelsen, men at dette stanses ved oppnådd maksimalpris, dersom den avtalte maksimalprisen nås før oppdraget avsluttes. Det bør etter vår oppfatning være et eget punkt om dette i sektorspesifikt kapittel for drosjenæring som presiserer at avtalt pris i drosje er å anse som *maksimalpris*, og at prisen som skal betales for oppdraget, er det som er lavest av taksameterprisen og den avtalte maksimalprisen.

. o O o .

Vi håper ovennevnte er nyttige innspill i prosessen om ny forskrift om prisopplysning, og utdyper gjerne våre tanker og erfaringer i møte med departementet dersom noe skulle være uklart.

Vennlig hilsen  
0-TAXI (TeleTaxi Asker og Bærum AS)



Robert Hercz  
Styreleder

