

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

Avdeling Buskerud  
Styreleder Kjell Ar. Andersen  
Roabakken  
3536 NORESUND  
MOB.: 90 10 18 51  
[ntavdbuskerud@nortaxi.no](mailto:ntavdbuskerud@nortaxi.no)

## Høringsuttalelse – Endringer i prisopplysningsforskriften, maksimalprisforskriften og yrkestransportforskriften

Norges Taxiforbund avd. Buskerud har mottatt høringsnotat og høringsbrev vedrørende endringer i prisopplysningsforskriften, maksimalprisforskriften og yrkestransportforskriften.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud vil herved inngi høringsuttalelse.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud, heretter forkortet til NT avd. Buskerud, vil først komme med synspunkter på dette forslaget bakgrunn.

Det argumenteres for at formålet med forslaget er å styrke forbrukernes interesse ved kjøp av drosjetjenester, og at drosjemarkedet ofte er preget av dårlig prisinformasjon og liten grad av prisgjennomsiktighet, at det ikke er reel konkurranse på hverken pris, kvalitet eller innhold, samt at søkekostnadene, definert som kostnader i form av tidsbruk og ressursinnsats som er forbundet med å søke etter det rimeligste tilbudet i markedet, er de viktigste årsakene til markedssvikten i drosjemarkedet. Videre hevdes det at pris pr. kjørte kilometer for drosjemarkedet har på landsbasis økt med 65 % i perioden mellom 2004 og 2015.

Det argumenteres med at drosjeprisene i både spotmarkedet og bestillingsmarkedet vil avhenge av starttakst, antall kjørte kilometer, medgått tid og når på døgnet turen finner sted. *Konkurransetilsynet bestemte at fra 2011 skulle prisberegning skje etter såkalt parallelltakst, hvor alle de ovennevnte parameter skulle taes med i en prisfastsettelse. Dette medførte at prisbilde for en drosjetur ble svært uoversiktlig. Før parallelltakst ble tatt i bruk ble all drosjetransport beregnet etter kjørte kilometer, men taksameteret beregnet ventetakst hvis bilens fart ble under 20 km/time. Så etter vårt syn bør nok årsaken til det vanskelige prisbilde tillegges Konkurransetilsynet og ikke drosjenæringa. Og argumentet for at prisene har økt fra 2004 til 2015 er etter vårt syn feil, idet det er to ulike takstmodeller som var i bruk i denne perioden.*

NT avd. Buskerud oppfatter forslagene er delt i tre områder.

### **1. Pris / takster**

### **2. Krav om hovederverv**

### **3. Tjenestekonsesjonskontrakter.**

Vi vil gi en nærmere spesifisering under hvert punkt.

### **Punkt 1. Pris / takster.**

I dagens Norge er det innført områder hvor pris skal beregnes etter det som heter parallelltakst, og dette gjelder i de områder som er underlagt prisregulering iht Maksimalprisforskriften, og områder

som har fri prisfastsettelse. Dette innebærer faktisk at det i Norge i dag er innført to områder med ulik prisfastsettelse. Pris i de såkalte maksimalprisforskriftsområdene, skal beregnes etter både tidstakst og avstandtakst hvor de parameter som skal benyttes er satt som maksimalkostnader av konkurransetilsynet. De områder som ikke er underlagt denne forskrift, kan fastsette sine egne priser. Dette ut i fra en oppfatning av at det vil skape økt konkurranse, noe som faktisk har vist seg å medføre ikke riktighet. Det er vesentlig dyrere pris i de områder som skal ha fri konkurranse enn i de områder som defineres som maksimalprisforskriftsområder.

Når pris skal beregnes er det den vedtatte maksimalprisforskriften som skal benyttes på turer med inntil 4 passasjerer. Dette er en beregningsmodell som skal benytte på et tidsforbruk og kilometerforbruk, og gir faktisk ulik pris ved ulik kjørehastighet på bilen. Denne beregningsmodellen har også den negative siden at den gir ulik pris på en tur fra A til B, og ved henting på B og tur tilbake til B. Dette innebærer ulik pris på transport tur/retur med samme passasjer kjørt samme strekning . Det blir argumentert med at prisstrukturen i drosjemarkedet er svært vanskelig og uoversiktlig for kunden, noe som faktisk medfører riktighet. Maksimalprisforskriften er etter NT avd. Buskerud sin oppfatning en vesentlig bidragsyter til dette, noe konkurransetilsynet må vedkjenne seg opphavet av. Det er i maksimalprisforskriften gitt direktiv på hvordan en tur skal pris settes, og som gir ulik pris på samme strekning, men avhengig av om det er tur eller retur. Denne beregningsmetoden, hvor en er pålagt å benytte både tidstakst og avstandtakst under hele turen, er rimelig vanskelig å benytte ved å inngi en fastpris, som nå er forslaget. En slik fastpris vil da enten gies basert på erfaring eller ved bruk av ren kilometerpris. Det må kunne påståes at dette er rimelig nært å inngi en anbudspris på en tur og i alle tilbud blir det tatt forbehold.

Tenk en tur en natt hvor passasjer blir hentet ved et utested og skal heim. Normalt er en slik passasjer ikke helt edru, og er heller ikke heilt klar for å reise heim, noe som indikerer at vedkommende skal innom et nattåpen bensinstasjon for både nødvendig æren og ikke minst å få seg noe mat. Dette betyr også at maten må fortæres mens drosje står å venter. Hvordan skal en slik tur takles? Skal dette være tillegg eller skal drosjesjåfører måtte akseptere venting uten å få betalt for dette? Slike nattlige turer med personer i en ikke helt edru tilstand er det normale mange steder, og med en inngitt fastpris så blir dette en tur som svært lett ender i klammeri. Den konklusjon som en her må akseptere at det ikke er praktisk mulig å oppgi en fullstendig fastpris på slike oppdrag.

For oss som husker noen år tilbake, så ble alle drosjeturer beregnet pris ved en kilometerpris og en ventetid. Brytningstakst ble denne metoden kalt for den hadde kun kilometerpris ved kjøring, og ved stopp etc underveis ble det beregnet en ventetid pr. minutt.

Innføring av parallelltakst ble argumentert ved at dette skulle gjøre det enklere for drosjesjåføren å kunne dokumentere turens kostnad for kunden, noe som har vist seg å være fullstendig feil. Parallelltakst er en komplisert prisberegning metode som ved bruk av ulike metoder, beskrevet i lovens forskrift, gir ulik pris på samme strekning. Den gjør det dyrere å benytte distrikts drosje ved en retur. Noe en passasjer ikkje forstår.

Ved bruk av brytningstakst kan det utarbeides enkle tabeller som raskt og enkelt viser kunden hva en tur egentlig vil koste og hvilke pris kunden da kan få denne turen for. Da er det også mye enklere for drosjesjåførene å kunne gi kunden en gunstig pris for en tur , en fastpris som det er omforent enighet om mellom drosjesjåfør og kunde, og som deretter kan testes inn og registreres som fastpris på taksameteret.

Drosjetransport hvor vilkårene for transporten er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller avtale inngått etter anbudskonkurranse er ikke omfattet av bestemmelsene i maksimalprisforskriften. Det som er det merkelige, er at dette stort sett er avtaler som er inngått mellom en tilbyder og et offentlig organ/selskap hvor pris er fastsatt etter avtalt pris pr. kilometer, dvs. brytningstakst. Det offentlige vil ikke selv akseptere en prisberegning metode de selv mener at andre skal akseptere og som kun gjelder i spotmarkedet og transport av inntil 4 personer. Dette i seg selv tilsier at dagens krav om bruk av parallelltakst i et begrenset marked hvor transport omfatter kun inntil 4 personer bør avvikles.

**Vår anbefaling:** Norges Taxiforbund avd. Buskerud vil på bakgrunn av det ovenstående, samt flere tiårs erfaringer i dette yrket, tilrå at dagens prisberegningsmetode for persontransport med inntil 4 personer i det markedet som blir betegnet spotmarkedet, blir endret fra dagens bruk av parallelltakst basert på samtidig bruk av tidstakst og avstandtakst under hele turen, blir skrotet, og at pris skal beregnes på kun avstandtakst under kjøring og tidstakst ved kjøreavbrudd, dvs venting. Vi anbefaler gjenninnføring av brytningtakst. Dette vil etter vår mening gi den ønskede økte konkurranse i drosjemarkedet, bedre grunnlag for kunden å skjønne hvorledes pris fastsettes samt vesentlig større mulighet for en gunstig pris for kunden. Dette gjør det svært enkelt for drosjesjåføren å kunne gi en fastpris.

## **Punkt 2. Krav om hovederverv.**

Undertegnede har svært lang fartstid i dette yrket, nesten 40 år, og siden 31.12.79 kjørt hver eneste nyttårskveld, det blir 39 år nå, og hadde en far som drev drosjevirkosomhet for meg. Undertegnede husker godt at drosje på landsbygda ble utøvd som attåtnering til annet yrke, normalt var dette gårdbrukere som hadde løyve. Det fantes kun fasttelefon som ble besvart fra hjemmet, som var stasjoningssted og det var normalt å møte opp ved bussankomst i tilfelle det ble en tur.

I dag er drosjeyrket noe helt annet, og undertegnede har fortsatt sin første NMT 450 Dancall mobiltelefon, en monstrum av en telefon, og en del av de senere NMT 900 telefonene som kom i rask rekkefølge, og fram til dagens drosjemarked som er svært elektronisert. Det har vært en rivende utvikling.

Og denne utviklingen vil antagelig fortsette, og opp mot denne utviklingen og målet med å ha et drosjetilbud over hele landet, så kan en jo spørre om det er så veldig smart å redusere kravet som hovederverv. Dagens utøvelse av drosjeyrket som en profesjonalitet stiller stadig økte krav til elektronisert utstyr. Det florerer av APPer og ulike taksameter, som er et skattemessig krav for dokumentasjon av omsetning og dermed skattbar inntekt, men bruk av et taksameter krever også tilslutning til en operatør med server, som må kjøpes av eksterne tilbydere, for at taksameteret både skal fungere og være lovlig å benytte. Det er data, og atter data, og kravet til å holde seg oppdatert er krevende. Det sies at i det en kjøper av datamaskin går ut av forretningens utgangsdør, så er maskinens programvare for gammel.

Utviklingen av det kontant frie marked vil innebære bruk av elektronisk registrerende utstyr, hvor oppgjør for tur kommer automatisk når turen avsluttes på taksameter. Det er allerede slik på offentlig betalte TT transport. Og en stadig økende mengde av internasjonale betalingskort krever at det elektroniske betalingsutstyret har de nødvendige avtaler med Master-Card, Visa etc.

Drosjene har et samfunnsoppdrag, og dette innebærer å kunne tilby transport 24 timer i døgnet 365 dager i året over hele landet. Drosjene blir ofte omtalt som en del av kollektivtransporttilbudet, og er ofte den forlengede arm av et busstilbud. Drosjene er stasjonert over hele landet og gir et transporttilbud til både unge og eldre, friske og syke ved et behov. I distriktene er det drosjene som ofte er det eneste og sikreste transport tilbudet som finnes for en rask og god transport. Drosjene er garantien for å komme til lege, legevakt eller annen medisinsk behandling, og ved andre menneskelige og sosiale behov. Drosjene tilbyr et kvalifisert og sikkert transport tilbud til enhver tid av døgnet for alle. Drosjetransport har også gjennom sine forsikringer, som en konsekvens av at dette er løyvepliktig transport, sikkerhet for både passasjerer og gods for svært store beløp, hvis skade eller ulykke skulle skje. Beløp opptil 1 million pr. passasjer er normalen og dette har ingen annet transporttilbud.

**Vår anbefaling:** Norges Taxiforbund avd. Buskerud, vil på bakgrunn av de ovennevnte argumenter, tilrå at dagens krav om at drosjeyrket skal være løyvehavers hovederverv opprettholdes.

### **Punkt 3. Beregning av ansenitet.**

*NT. Avd. Buskerud forstår de fremlagte endringer som en presisering av hvorledes ansenitet skal beregnes. Dette er regler som gjelder i dag, og de forslåtte endringer er presiseringer i forhold til gjeldene lovverk, og vi har ingen merknader til disse.*

### **Punkt. 4. Tjenestekonsesjonskontrakter .**

Avgrensning av hvilke tjenestekonsesjonskontrakter som faller innenfor yrkestransportlovens §40b om overtredelsesgebyr.

Etter vår forståelse av dette endringsforslaget, så gjelder dette ikke drosjetransport, og vi har følgelig ikke noe synspunkter på dette.

NT avd. Buskerud takker for muligheten å inngi høringsuttalelse og oversender herved denne på epost til adresse [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Med hilsen

Kjell Ar. Andersen

Leder Norges Taxiforbund avd. Buskerud