



Offentlighet

Deres ref.:

Vår ref.: 2021/0403-8

Saksbehandler: Fredrik Bjørnstad Sortland  
Saksansvarlig: Gjermund Nese

Dato: 06.12.2021

## Høring - forslag til endring av forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport

Norges Taxiforbund ("NT") anmodet i brev 30. juni 2021 om en økning i maksimalprisene for kjøring med drosjebil. Kopi av brevet følger vedlagt.

NT ber om at maksimalprisene i forskrift om takstberegning og maksimalpriser<sup>1</sup> ("maksimalprisforskriften") økes med i gjennomsnitt 4 prosent i forhold til gjeldende takster i forskriften, og at de nye takstene trer i kraft fra november 2021. Søknaden begrunnes med et ønske om å utjevne forskjeller mellom prisregulerte områder og områder unntatt prisregulering for å sikre lik lønn for likt arbeid, en økning i konsumprisindeksen for passasjertransport på vei, samt at næringen har hatt en kostnadsøkning på flere områder.

NT baserer anmodningen på endringer i priser og indekser fra mai 2020 til mai 2021. Konkurransetilsynet har allerede foretatt én justering i takstene i maksimalprisforskriften innenfor denne tidsperioden. Dette var i januar 2021, hvor takstene ble økt med i gjennomsnitt 1 prosent. I anmodningen om en økning på i gjennomsnitt 4 prosent av takstene i maksimalprisforskriften, har NT ikke hensyntatt prisjusteringen fra januar 2021, samt lagt til grunn en annen tidsperiode i sine beregninger enn tilsynet gjør i sine beregninger. Tilsynet vil basere gjeldende justering av maksimaltakstene på endringer i relevante priser og indekser siden forrige justeringstidspunkt, januar 2021.

Konkurransetilsynet foreslår at maksimalprisene i forskrift om takstberegning og maksimalpriser økes med i gjennomsnitt 2,5 prosent med virkning fra 1. februar 2022. I justeringen er det sett hen til den generelle prisutviklingen (KPI), utviklingen i kostnader for kjøring med drosjebil, samt prisutviklingen i områder unntatt prisregulering.

Konkurransetilsynet sender med dette ut forslag til endring av maksimalpriser i forskrift om takstberegning og maksimalpriser på høring. Tilsynet ber om at eventuelle merknader til høringsbrevet sendes elektronisk til [post@kt.no](mailto:post@kt.no) innen **mandag 17. januar 2022**.

<sup>1</sup> Forskrift nr. 1307 av 30. september 2010 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

## Bakgrunn

Forskrift om takstberegning og maksimalpriser er hjemlet i pristiltaksloven<sup>2</sup> § 1.<sup>3</sup> Forskriften kommer til anvendelse på løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

Drosjetransport hvor vilkårene for transporten er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller avtale inngått etter anbudskonkurranse, er unntatt fra maksimalprisforskriften, jf. § 1 annet ledd.

Maksimalprisforskriften kapittel 2 gjelder ikke for drosjetransport med et befolkningsantall eller befolkningstetthet over terskelverdiene som fremgår av forskriften § 1 tredje ledd, bokstav a. Terskelverdiene tilsvarer terskelverdiene for når fylkeskommunene kan tildele enerett, jf. yrkestransportregelverket. Hvilke kommuner hvor drosjetransporten *ikke* er maksimalprisregulert fremgår av [Samferdselsdepartementets nettsider](#).<sup>4</sup> Forskriften kapittel 2 gjelder heller ikke for drosjetransport hvor det er flere enn fire passasjerer i drosjebilen, jf. § 1 tredje ledd, bokstav b.

Maksimalprisene ble sist justert 1. januar 2021.

## Endring

I vurderingen av hvorvidt det skal foretas justeringer i maksimalprisene har Konkurransetilsynet ved tidligere justeringer sett hen til prisene i de uregulerte områdene, den generelle prisøkningen i den aktuelle perioden, samt tatt høyde for kostnader som næringen påføres i form av offentlige skatter og avgifter mv. som næringen selv ikke kan kontrollere.<sup>5</sup>

Som følge av endringer i yrkestransportregelverket, som trådte i kraft 1. november 2020, er det ikke lenger mulig å få en samlet oversikt over antall løyver per sentral.<sup>6</sup> Denne informasjonen har vært brukt til å vekte sentralene i Konkurransetilsynets modell for å beregne prisutvikling i uregulerte områder. Tilsvarende har NT brukt denne informasjonen i sin kostnadsindeks for å fange opp kostnadsutvikling for kjøring med drosjebil.

Konkurransetilsynet har som følger i gjeldende justering ikke kunnet oppdatere løyveinformasjonen i modellen for å beregne prisutvikling i uregulerte områder på vanlig måte. For å få en oversikt over endringer i løyve- og aktørbildet, og i hvilken grad dette eventuelt påvirker vektingen i modellen, har tilsynet foretatt en nærmere undersøkelse av løyveinformasjon tilgjengelig på [www.transportloyve.no](http://www.transportloyve.no), samt vært i dialog med de fylkeskommunene som har kommuner unntatt fra maksimalprisreguleringen. I tillegg har tilsynet, tilsvarende som ved tidligere justeringer, også kartlagt prisutviklingen hos de sentralene som har inngått i tilsynets modell frem til 1. november 2020.<sup>7</sup>

Undersøkelsene viser at det har vært en betydelig økning i antall utstedte drosjeløyver etter 1. november 2020. Den gjennomsnittlige prisutviklingen i uregulerte områder, blant de sentralene som var en del av Konkurransetilsynets modell før 1. november 2020, har vært moderat. Fylkeskommunene tilsynet har vært i kontakt med peker også på at utviklingen i

<sup>2</sup> Lov nr. 66 av 11. juni 1993 om pristiltak.

<sup>3</sup> Myndighet etter pristiltaksloven er delegert til Konkurransetilsynet, jf. § 1, jf. forskrift nr. 1023 av 12. november 1993 og delegeringsvedtak nr. 1314 av 17. september 1993.

<sup>4</sup> <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/oversikt-over-hvilke-kommuner-det-ikke-kan-tildeles-eneretter/id2703960/>

<sup>5</sup> Jf. anbefaling i brev til Konkurransetilsynet fra Moderniseringsdepartementet 9. desember 2004 "Forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebiler".

<sup>6</sup> Lovverksendringen fra 1. november 2020 innebærer blant annet opphøring av sentraltilknytningsplikten, slik at et løyve ikke lenger må være tilknyttet en sentral, samt opphøring av driveplikten.

<sup>7</sup> Disse sentralene er fremdeles til stede i de aktuelle uregulerte områdene, men det kan være kommet til nye aktører i områder som var uregulert før 1. november 2020, og nye aktører som følge av at nye områder har blitt unntatt prisregulering etter 1. november 2020.

antall løyver har vært betydelig. Med unntak av Oslo kommune, er fylkeskommunene ikke av den oppfatning at aktørbildet har endret seg voldsomt, verken i form av at mange nye tradisjonelle drosjesentraler har etablert seg eller at det har forekommet etablering av nye typer formidlere av drosjetjenester gjennom for eksempel digitale plattformer. Samlet indikerer dette at nye løyver som er utstedt i de fleste områder primært er fordelt mellom allerede etablerte aktører eller mindre, enkeltstående aktører. Dette kan påvirke vektingen av sentralene i modellen noe.

Konkurransetilsynet har, selv om det overnevnte kan påvirke vektingen i modellen noe, beregnet prisutviklingen i de uregulerte områdene på tilsvarende måte som ved tidligere justeringer, og med samme vekting som ved forrige justering.

Når det gjelder NTs kostnadsindeks, er denne som nevnt ikke oppdatert det siste året også som følge av at det ikke lenger er mulig å få en samlet oversikt over antall løyver per sentral etter lovverksendringene som trådte i kraft 1. november 2020. Det fremgår av NTs brev med anmodning om å justere maksimalprisene, at løyvetallet er viktig for at hver sentral skal bli riktig vektet i modellen deres, og at som et alternativ har NT i stedet for valgt å basere innrapporteringen i utviklingen i næringens kostnader på de andre komponentene som inngår i kostnadsmodellen, nemlig delindekser av KPI som publiseres månedlig av SSB.<sup>8</sup>

Konkurransetilsynet har på tilsvarende måte som NT, beregnet utviklingen i de aktuelle KPI delindeksene siden forrige justering i 1. januar 2021 til og med november 2021. Det er deretter beregnet et vektet gjennomsnitt av denne utviklingen, i tråd med hvordan NTs kostnadsindeks tidligere har vektet de ulike delindeksene. Denne fremgangsmåten har tilsynet benyttet for å beregne utviklingen i kostnader for kjøring med drosjebil i gjennomgangen under.

Det er etter Konkurransetilsynets vurdering formålstjenlig å revidere metoden som benyttes for å justere maksimalprisene før neste justering av maksimalpriser, ettersom flere av innsatsfaktorene i modellen avhenger av ikke-tilgjengelig informasjon. Et slikt arbeid vil imidlertid ta noe tid, og dette har ikke vært mulig å få gjennomført i forkant av denne justeringen. Konkurransetilsynet vil ved gjeldende justering beregne prisutviklingen i uregulerte områder basert på tidligere års utvalg av sentraler, samt vektingen fra justeringen i januar 2021. Dette selv om det kan innebære enkelte avvik fra den faktiske løyvefordelingen. Tilsynet vil videre benytte et utvalg av SSBs delindekser av KPI til å beregne en utvikling i kostnader for kjøring med drosjebil, tilsvarende det NT har gjort.

## Utvikling i indekser samt priser i de uregulerte områdene

Det er i vurderingen lagt vekt på følgende forhold:

### 1. Den generelle prisutviklingen ved KPI

Fra begynnelsen av januar 2021 til utgangen av oktober 2021 var endringen i KPI på 2,72 prosent. Dersom forventet vekst for november og desember 2021, samt januar 2022 inkluderes, blir veksten noe høyere.

### 2. Utviklingen i kostnader for kjøring med drosjebil

Fra begynnelsen av januar 2021 til utgangen av oktober 2021 var endringen i en vektet gjennomsnittlige utvikling i de relevante kostnadsindeksene 3,34 prosent. Dersom

<sup>8</sup> Se <https://www.ssb.no/statbank/table/03013>. Indeksene som er benyttet er "Finansielle tjenester utenom forsikring" på gruppenivå; "Forsikring" på gruppenivå; "Transporttjenester" på gruppenivå; "Drift av personlige transportmidler" på gruppenivå; "Kjøp av kjøretøy" på gruppenivå; "Passasjertransport på vei" på undergruppenivå 1; "Autodiesel" under varer og varegrupper; og "Transport" under hovedgruppenivå.

forventet vekst for november og desember 2021, samt januar 2022 inkluderes, blir veksten noe høyere.

### 3. Prisutviklingen i uregulerte områder

Konkurransetilsynets beregninger viser at prisene i de uregulerte områdene per 20. oktober 2021 i gjennomsnitt har økt med 2,48 prosent siden maksimalprisene sist ble endret 1. januar 2021. Dersom forventet vekst for november og desember 2021, samt januar 2021 inkluderes, blir veksten noe høyere.

## Forslag til nye takster

Nedenfor følger forslag til nye maksimalpriser ordnet etter plassering i forskriften.

De foreslåtte takstene innebærer en endring på i gjennomsnitt 2,5 prosent.<sup>9</sup>

		<b>Eksisterende</b>	<b>Forslag</b>
§ 7, 1. ledd	Starttakst holdeplass/gate	50,00 kr	51,00 kr
§ 7, 1. ledd	Starttakst ved bestilling	85,00 kr	87,00 kr
§ 7, 2. ledd	Tilkjøring utover 10 km	18,00 kr per km	18,50 kr
§ 7, 3. ledd	Kilometertakst de første 10 km	10,60 kr per km	10,90 kr
§ 7, 3. ledd	Kilometertakst utover 10 km	18,60 kr per km	19,20 kr
§ 7, 4. ledd	Tidstakst	442 kr per time	453,00 kr
§ 7, 5. ledd	Minimumsvederlag	112,00 kr per tur	115,00 kr
§ 9	Forhåndsbestilling	19,00 kr per tur	19,00 kr
§ 11	Spesialbil rullestolpassasjerer	54,00 kr per tur	56,00 kr
§ 12, 1. ledd	Sykekjøring mv.	137,00 kr	141,00

<sup>9</sup> Pga. avrundingsregler, vil ikke hvert enkelt takstelement justeres med akkurat 2,5 prosent, men i gjennomsnitt over alle takstelementene er justeringen på 2,5 prosent.

Med hilsen



Gjermund Nese (e.f.)  
*avdelingsdirektør*

Vedlegg:

Anmodning om justering av takstene i maksimalprisforskriften