



Offentlighet

Deres ref.:

Vår ref.: 2023/0407-4

Saksbehandler: Fredrik Bjørnestad Sortland
Saksansvarlig: Vegard Aandal-Nilsen

Dato: 20.02.2024

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

1 Innledning

- (1) Konkurransetilsynet håndhever forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn¹ («maksimalprisforskriften»). Dette innebærer blant annet å foreta endringer i de maksimale takstene for beregning av vederlag for drosjetransport i de områder som er omfattet av maksimalprisforskriftens kapittel 2.
- (2) Endringene i yrkestransportregelverket som trådte i kraft 1. november 2020, har medført at Konkurransetilsynet har funnet det nødvendig å endre metoden for å justere takstene i maksimalprisforskriften. Tilsynet har vurdert at det mest hensiktsmessige vil være å benytte en kostnadsbasert justering på bakgrunn av en egen kostnadsindeks for drosjetransport.
- (3) Transportøkonomisk institutt («Tøi») har på oppdrag fra Konkurransetilsynet utarbeidet en kostnadsindeks for drosjetransport.²
- (4) Konkurransetilsynet har benyttet den nye kostnadsindeksen til å beregne kostnadsveksten siden forrige justering av takstene i maksimalprisforskriften, som trådte i kraft 1. mars 2023. Tilsynet foreslår på denne bakgrunn at takstene økes med i gjennomsnitt 2,4 prosent, med virkning fra 15. april 2024.
- (5) I høringen ber Konkurransetilsynet om tilbakemeldinger på forslag til nye takster basert på utviklingen i kostnadsindeksen. Det kan også gis tilbakemelding på selve kostnadsindeksen, og utformingen og implementeringen av denne.
- (6) På Konkurransetilsynets hjemmesider kan kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for justeringen av maksimalprisene, lastes ned. Dette inkluderer rapport og kostnadsindeks utarbeidet av Tøi, og tilsynets versjon av kostnadsindeksen, som inkluderer indeksverdier per måned, endringen i indeksverdi for perioden tilsynet beregner utviklingen i drosjepriser for, og en oversikt over gjeldende takster og forslag til nye takster.³

¹ [Forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.](#)

² Kostnadsindeksen utarbeidet av Tøi, og rapporten som beskriver arbeidet med kostnadsindeksen, er tilgjengelig på [Konkurransetilsynets hjemmesider](#).

³ Se <https://konkurransetilsynet.no/tema/drosje/prisregulering-og-maksimalpriser/>.

- (7) Konkurransetilsynet ber om at eventuelle merknader til høringsbrevet sendes elektronisk til post@kt.no innen fredag 5. april 2024.

2 Bakgrunn

- (8) Konkurransetilsynet håndhever maksimalprisforskriften og foretar endringer i de maksimale takstene for beregning av vederlag for drosjetransport i de områdene som omfattes av maksimalprisforskriftens kapittel 2. Maksimalprisforskriften er hjemlet i pristiltaksloven § 1.⁴ Forskriften kommer til anvendelse på løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, jf. § 1 første ledd.
- (9) 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.
- (10) Maksimalprisforskriften kapittel 2 gjelder ikke for drosjetransport i kommuner med et befolkningstall og befolkningstetthet over terskelverdiene som fremgår av forskriften § 1 tredje ledd. Terskelverdiene tilsvarer gjeldende terskelverdier for når fylkeskommunene kan tildele enerett, jf. yrkestransportregelverket.⁵ Hvilke kommuner det ikke kan tildeles eneretter, og følgelig drosjetransporten *ikke* er maksimalprisregulert, fremgår av Samferdselsdepartementets nettsider.⁶ Forskriften kapittel 2 gjelder heller ikke for drosjetransport hvor det er flere enn fire passasjerer i drosjebilen, jf. § 1 tredje ledd, bokstav b.
- (11) Tidligere har Konkurransetilsynet justert takstene i maksimalprisforskriften én gang hvert år, med unntak av enkelte tilleggsjusteringer som følge av ekstraordinære tilfeller som direkte påvirker drosjenæringen. Ved justeringen av takstene har tilsynet sett hen til den generelle prisutviklingen i Norge, utviklingen i kostnader for kjøring med drosjebil, samt prisutviklingen i ikke-maksimalprisregulerte områder.
- (12) Yrkestransportregelverket ble vesentlig endret 1. november 2020. Endringene innebar blant annet fjerning av behovsprøvingen og dermed antallsreguleringen av drosjeløyver, en overgang fra regionale til nasjonale drosjeløyver og bortfall av sentraltilknytningsplikten.⁷
- (13) Endringene i yrkestransportregelverket har påvirket Konkurransetilsynets arbeid med å justere takstene i maksimalprisforskriften. Fjerning av sentraltilknytningsplikten, behovsprøvingen og opphevingen av reglene om løyvedistrikt og stasjoneringssted har medført at det ikke lenger er mulig å benytte tilsynets tidligere modell for estimering av prisutviklingen i uregulerte områder.⁸ På bakgrunn av dette har tilsynet besluttet å endre metoden for justering av maksimalprisene, og etter tilsynets vurdering er det mest hensiktsmessig å benytte en metode som er nøytral for endringer i yrkestransportregelverket.
- (14) En stor del av drosjetransporten i Norge skjer i maksimalprisregulerte områder. Takstene i maksimalprisforskriften er dermed viktig for næringen, og har innvirkning på inntjeningen til løyvehavere, drosjesjåfører og andre tilknyttet næringen. På bakgrunn av dette er det etter Konkurransetilsynets vurdering viktig at justeringene av takstene i maksimalprisforskriften skjer på et objektivt grunnlag, og gjenspeiler de faktiske kostnadene tilbydere av drosjetransport møter. Videre er det viktig for tilsynet at justeringen er gjennomslagskraftig og tilgjengelig for næringen og allmennheten.

⁴ [Lov nr. 66 av 11. juni 1993 om pristiltak](#). Myndighet etter pristiltaksloven er delegert til Konkurransetilsynet, jf. pristiltaksloven § 1, jf. [forskrift av 12. november 1993 nr.1023](#) og [delegeringsvedtak av 17. september 1993 nr. 1314](#).

⁵ Se [forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy](#) § 48a, og [lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy](#) § 9 a.

⁶ Se <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/oversikt-over-hvilke-kommuner-det-ikke-kan-tildeles-eneretter/id2703960/>.

⁷ Se [regjeringens nettsider](#) for en oversikt over endringene i drosjereguleringen.

⁸ Modellen estimerte en referansepris for de sentralene som opererte i uregulerte områder. Hver sentrals betydning for utviklingen i referanseprisen var vektet med antall løyver tilknyttet sentralen. Denne informasjonen er ikke lenger tilgjengelig.

- (15) Konkurransetilsynet lyste 4. juli 2022 ut et oppdrag for å utarbeide en kostnadsindeks for drosjetransport. I utlysningen skrev tilsynet at kostnadsindeksen «skal være representativ for de kostnader en gjennomsnittlig tilbyder av drosjetjenester i Norge møter», og at kostnadsindeksen skal «brukes av Konkurransetilsynet ved justering av maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport». Videre skrev tilsynet at oppdraget innebærer å identifisere «offentlig tilgjengelige informasjonskilder som er egnet til å måle utviklingen i de ulike kostnadskategoriene i kostnadsprofilen».⁹
- (16) Tøi ble tildelt oppdraget fra Konkurransetilsynet og har utarbeidet en kostnadsindeks for drosjetransport. Oppdraget Tøi har gjennomført har bestått av to hovedoppgaver. Først har Tøi definert en kostnadsprofil for drosjenæringen. Kostnadsprofilen definerer relevante kostnader drosjenæringen møter, og vekter disse etter hvor stor innvirkning kostnadselementene har på det samlede kostnadsbildet. Vektingen er gjort separat for de ulike drivlinjene dieslbiler, bensin/hybridbiler og elektriske biler. Den endelige kostnadsprofilen er deretter vektet etter drivlinjenes andel av den totale bilparken i næringen, og hver drivlinjes gjennomsnittlige kostnadsandel.
- (17) Den andre hovedoppgaven har vært å definere offentlig tilgjengelige kostnadsmaal som estimerer utviklingen for de ulike kostnadselementene som inngår i kostnadsprofilen for drosjenæringen.
- (18) Basert på disse to hovedoppgavene har Tøi produsert en kostnadsindeks som kan benyttes til å måle utviklingen i de kostnadene tilbydere av drosjetransport i Norge møter over tid.
- (19) I det følgende beskrives de grunnleggende elementene for utarbeidelsen av kostnadsindeksen produsert av Tøi. For ytterligere informasjon, vises det til rapporten fra Tøi.¹⁰
- (20) Kostnadsprofilen definerer seks hovedgrupper for de kostnadselementer som tilbydere av drosjetransport i Norge møter. Disse kostnadselementene er lønnskostnader, kapitalkostnader, drivstoffkostnader, vedlikehold- og reparasjonskostnader, forsikringskostnader og administrasjonskostnader.
- (21) Kostnadselementene er videre vektet etter betydningen hvert element har for det totale kostnadsbildet for de ulike drivlinjene dieslbiler, bensin/hybridbiler og elektriske biler. Tabell 1 under viser denne fordelingen.

Tabell 1 Fordeling av kostnadsgrupper på drivlinje¹¹

Kostnadsgrupper	Drivstofftype		
	Diesel	Bensin & hybrid	Elektrisk
Lønnskostnader	45.4%	46.1%	44.6%
Kapital kostnader	12.6%	11.9%	18.1%
Drivstoffkostnader pr bil	7.3%	7.0%	2.6%
Reparasjons- & vedlikeholdskostnader pr bil	8.5%	6.5%	6.7%
Forsikringskostnader pr bil	7.0%	6.8%	4.8%
Administrasjonskostnader pr bil	19.2%	21.6%	23.3%
	100.0%	100.0%	100.0%

- (22) Den endelige kostnadsindeksen er deretter vektet etter de ulike drivlinjenes betydning for det samlede kostnadsbildet. Dette er gjort ved å beregne andelen av ulike drivlinjer i bilparken for drosje, og ved å beregne kostnadsandelen for en gjennomsnittlig bil for hver drivlinje. Ved å multiplisere kostnadsandelen per drivlinje med andelen drivlinjen har i bilparken, estimeres kalibreringsfaktoren. Kalibrert vektandel beregnes ved å dele kalibreringsfaktoren for hver

⁹ Se https://eu.eu-supply.com/app/rfq/publicpurchase_docs.asp?PID=336150&LID=394930&AllowPrint=1 for en oversikt over dokumentene i utlysningen.

¹⁰ Kostnadsindeksen og rapporten utarbeidet av Tøi er tilgjengelig på [Konkurransetilsynets hjemmesider](#).

¹¹ Se rapporten fra Tøi, side 40.

drivlinje med summen av de tre kalibreringsfaktorene. Tabell 2 under viser vektfordelingen for endelig kostnadsindeks.

Tabell 2 Vektfordeling på drivlinje¹²

Drivstoff-type	Andel biler i 2022	Gjennomsnittlig kostnadsandel per bil	Kalibreringsfaktor	Kalibrert vektandel
Diesel	42 %	33.70 %	14.15 %	41.7%
Bensin & Hybrid	37 %	36.80 %	13.62 %	40.1%
Elektrisk	21 %	29.50 %	6.20 %	18.2%
Sum	100 %	100 %	33.97 %	100 %

- (23) Videre har Tøi identifisert kostnads mål som benyttes for å estimere utviklingen i de ulike kostnadselementene. Tøi har benyttet kilder fra Statistisk Sentralbyrå og Norges Bank, som ligger åpent tilgjengelig.¹³ Som et ledd i utarbeidelsen av kostnadsindeksen har Tøi vært i dialog med aktører i bransjen som Norges Taxiforbund, drosjesentraler og regnskapsførere.¹⁴
- (24) Utviklingen i kostnadsindeksen estimeres ved å måle utviklingen i de ulike kostnads målene som representer kostnadselementene listet i Tabell 1 ovenfor. Det produseres prisrelativer for hvert kostnadselement for hver observasjon. Prisrelativene viser verdien av kostnads målet i en periode sammenlignet med verdien i en annen periode.¹⁵ Kostnadsindeksen fra Tøi beregner prisrelativer på årsbasis. Konkurransetilsynet har utvidet Tøi sin kostnadsindeks til å også inkludere prisrelativer på månedsnivå.¹⁶
- (25) For hver drivlinje produseres et samlet prisrelativ for alle kostnadskomponentene ved å vekte prisrelativet for hver kostnadskomponent med vekten for gjeldende drivlinje som vist i Tabell 1 over. Disse prisrelativene for hver drivlinje vektet så med den kalibrerte vektandelen presentert i Tabell 2 over, som danner prisrelativet for totalindeksen. Indeksverdien for hver periode beregnes så ved å multiplisere indeksverdien i forrige periode med gjeldende periodes prisrelativ.
- (26) Kostnadsindeksen vil danne grunnlaget for Konkurransetilsynets justering av takstene i maksimalprisforskriften. Tilsynet vil ved justeringen se hen til indeksverdien ved forrige justeringstidspunkt, og beregne endringen frem til ikrafttredelse av de justerte takstene. Ettersom tilsynet beregner utviklingen av kostnadsindeksen over en periode framover i tid, må verdien på kostnads målene utover perioden det eksisterer oppdatert informasjon, framskrives. Denne framskrivningen skjer ved å estimere en periodevis endring i kostnads målet, og tillegge denne endringen til indeksverdien for de periodene det ikke eksisterer oppdatert informasjon for.
- (27) Konkurransetilsynet vil så justere takstene i maksimalprisforskriften med samme proSENTSATS som kostnadsindeksen har endret seg i justeringsperioden. Dette vil for eksempel innebære at dersom kostnadsindeksen har økt med 4,5 prosent fra forrige justeringsperiode til ikrafttredelse av den gjeldende justeringen, vil tilsynet øke maksimaltakstene med i gjennomsnitt 4,5 prosent.
- (28) Takstelementene i maksimalprisforskriften rundes av til nærmeste 10 øre eller nærmeste hele krone. Som følge av dette vil ikke hvert takstelement nødvendigvis endres med samme

¹² Se rapporten fra Tøi, side 41.

¹³ Se rapporten fra Tøi, side 28-30 for nærmere beskrivelse av kostnads målene.

¹⁴ Se rapporten fra Tøi, side 7.

¹⁵ Prisrelativet regnes ut ved å dele verdien i en gitt periode med verdien i en foregående periode, for å måle forholdet mellom periodene. Som eksempel er årsgjennomsnittet for konsumprisindeksen i 2023 129,3 og årsgjennomsnittet i 2022 er 122,8. Prisrelativet mellom periodene blir dermed $129,3/122,8 = 1,053$.

¹⁶ Konkurransetilsynets versjon av kostnadsindeksen viser også endringen i indeks for justeringsperioden, samt gjeldende takster og endringen i takstene som følger av endringen i kostnadsindeksen. Tilsynets versjon av kostnadsindeksen er tilgjengelig på [tilsynets hjemmesider](#).

prosentats som endringen i kostnadsindeksen, og den gjennomsnittlige endringen i takstelementene kan derfor avvike noe fra endringen i kostnadsindeksen.

- (29) Konkurransetilsynet vil ved fremtidige justeringer følge utviklingen i kostnadsindeksen, og justere takstene i tråd med denne utviklingen. Det er videre tilsynets vurdering at det er hensiktsmessig å ha et fast justeringstidspunkt. Tilsynet foreslår derfor at fremtidige justeringer vil tre i kraft 1. desember hvert år. Dersom det forekommer ekstraordinære endringer i kostnadsutviklingen for drosjetilbydere i Norge, som ikke tilstrekkelig fanges opp av kostnadsindeksen, kan tilsynet konkret vurdere om gjennomsnittlig endring i takstene skal avvike fra utviklingen i kostnadsindeksen.

3 Utviklingen i indeksverdien

- (30) Gjeldende takster i maksimalprisforskriften trådte i kraft 1. mars 2023.¹⁷ Konkurransetilsynet har med utgangspunkt i kostnadsindeksen inkludert månedlig utvikling, beregnet utviklingen i kostnadene fra 1. mars 2023, til og med utgangen av mars 2024. Tabell 3 under viser utviklingen i kostnadsindeksen i perioden.

Tabell 3 Endring i kostnadsindeks for drosjetransport

Endring i kostnadsindeks for drosjetransport						
Periode		Måleenhet	Kommentar	Verdi før	Verdi etter	Endring
Fra	Til					
mar.23	mar.24	Månedsverdier	Framskrevet til mars 24	129.75	132.65	2.2 %

- (31) Tabell 3 over viser at kostnadsindeksen fra mars 2023 til mars 2024 har økt fra 129,75 til 132,65. Dette tilsier en endring på 2,2 prosent.¹⁸
- (32) Som nevnt i punkt 2 over er kostnadsindeksen bygget opp av ulike kostnadsmål som beregner utviklingen i de ulike kostnadskomponentene. Tabell 4 under viser utviklingen i disse kostnadsmålene i perioden mars 2023 til mars 2024.

¹⁷ Se <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2023-02-23-248>.

¹⁸ Gjeldende informasjon er oppdatert for desember/januar 2023. Konkurransetilsynet har framskrevet verdiene på indekselementene til mars 2024. Tilsynet har ikke framskrevet verdien på realrenten, da denne størrelsen ikke har samme utviklingstakt som de øvrige indekselementene. Verdien på realrenten, og følgelig endringen, er således kun gjeldende fra siste observerte periode, som er for desember 2023.

Tabell 4 Utvikling i kostnadsmål

Drivlinje			
Kostnadsmål	Diesel	Bensin/Hybrid	El-bil
Lønn	2.2 %	2.2 %	2.2 %
Kapital	-0.2 %	-0.2 %	-0.2 %
Diesel	-6.0 %		
Bensin		-9.5 %	
Elektrisitet			-1.9 %
Reparasjon	6.4 %	6.4 %	6.4 %
Forsikring	6.1 %	6.1 %	6.1 %
Administrasjon	4.0 %	4.0 %	4.0 %
Delindeks	2.3 %	2.0 %	2.7 %
Kalibrert vektandel	41.7%	40.1%	18.2%
Vektet del av kostnadsindeks	0.95 %	0.79 %	0.49 %
Kostnadsindeks	2.2 %		

- (33) Det som fremgår under *delindeks* for de ulike drivlinjene, er hvordan utviklingen i kostnadsmålene vektet for de ulike drivlinjene, med vektene presentert i Tabell 1 over, estimerer endringen i delindeksen for hver drivlinje. Når de ulike delindeksene er vektet med den kalibrerte vektandelen, jf. Tabell 2, beregnes utviklingen i kostnadsindeksen for drosjenæringen som helhet.

4 Forslag til nye takster

- (34) Basert på endringen i Konkurransetilsynets kostnadsindeks for drosjetransport på 2,2 prosent foreslår tilsynet å endre takstene i maksimalprisforskriften med i gjennomsnitt 2,4 prosent.¹⁹
- (35) I tabell 5 under presenteres gjeldende maksimalt tillatte nivå på de ulike takstelementene i maksimalprisforskriftens kapittel 2. Videre presenteres takstnivået med endringen på 2,4 prosent, nivået på takstverdien avrundet etter gjeldende avrundingsregler, og faktisk prosentvise endring etter avrundning.

¹⁹ Årsaken til differansen i Konkurransetilsynets forslag på en 2,4 prosents gjennomsnittlig økning i takstelementene mot 2,2 prosents økning i indeksverdien kommer av avrundingsregler til enkelte takstelementer.

Tabell 5 Justering basert på årlig endring – mars 2023 til mars 2024

		Gjeldende takstnivå	Økning i indeksverdi 2,2 %	Avrundet	Faktisk prosentvis endring	
§ 7	Starttakst (holdeplass/gate):	*	kr 55.00	kr 56.20	kr 56.00	1.8 %
§ 7	Starttakst (bestilling)	*	kr 92.00	kr 94.10	kr 94.00	2.2 %
§ 7	Tilkjøring utover 10 km per km	**	kr 19.50	kr 19.90	kr 19.90	2.1 %
§ 7	Avstandstakst de første 10 km per km	**	kr 11.60	kr 11.90	kr 11.90	2.6 %
§ 7	Avstandstakst utover 10 km per km	**	kr 20.20	kr 20.70	kr 20.70	2.5 %
§ 7	Tidstakst per time	*	kr 481.00	kr 491.80	kr 492.00	2.3 %
§ 7	Minimumsvederlag per tur	*	kr 122.00	kr 124.70	kr 125.00	2.5 %
§ 9	Tillegg forhåndsbestilling per tur	*	kr 21.00	kr 21.50	kr 22.00	4.8 %
§ 11	Rullestoltillegg per tur	*	kr 60.00	kr 61.30	kr 61.00	1.7 %
§ 12	Sykekjøring mv.	*	kr 149.00	kr 152.30	kr 152.00	2.0 %
* avrunde til nærmeste krone		Gjennomsnittlig prosentvis endring i referansepris			2.3 %	
**avrundet til nærmeste 10 øre		Gjennomsnittlig prosentvis endring utenom referansepris			2.8 %	
		Gjennomsnittlig prosentvis endring alle takstelementer			2.4 %	

- (36) Tabell 5 over viser at med en økning i indeksverdien på 2,2 prosent, og med avrundingsreglene hensyntatt, blir gjennomsnittlig prosentvis endring i takstelementene 2,4 prosent. Gjennomsnittlig prosentvis endring i referansepris blir 2,3 prosent.
- (37) På bakgrunn av det overnevnte foreslår Konkurransetilsynet at takstene økes med i gjennomsnitt 2,4 prosent. I Tabell 6 under framkommer faktiske foreslåtte takster.

Tabell 6 Faktiske foreslåtte takster

Forslag til takstelementer			
§ 7	Starttakst (holdeplass/gate):	*	kr 56.00
§ 7	Starttakst (bestilling)	*	kr 94.00
§ 7	Tilkjøring utover 10 km per km	**	kr 19.90
§ 7	Avstandstakst de første 10 km per km	**	kr 11.90
§ 7	Avstandstakst utover 10 km per km	**	kr 20.70
§ 7	Tidstakst per time	*	kr 492.00
§ 7	Minimumsvederlag per tur	*	kr 125.00
§ 9	Tillegg forhåndsbestilling per tur	*	kr 22.00
§ 11	Rullestoltillegg per tur	*	kr 61.00
§ 12	Sykekjøring mv.	*	kr 152.00
* avrunde til nærmeste krone			
**avrundet til nærmeste 10 øre			

5 Om høringen

- (38) Konkurransetilsynet sender med dette på høring forslag til justering av takster i maksimalprisforskriften med 2,4 prosent, på bakgrunn av utviklingen i tilsynets kostnadsindeks for drosjetransport. Kostnadsindeksen som er utarbeidet av Tøi og utvidet av tilsynet, estimerer utviklingen i kostnadsmaal over justeringsperioden fra mars 2023 til mars 2024 på månedsnivå. Basert på utviklingen i disse kostnadsmaalene, vektet etter drivlinje, beregner kostnadsindeksen hvilke kostnadsendringer tilbydere av drosjetransport har opplevd siden forrige justering av maksimalprisene.

- (39) Basert på dette høringsbrevet ber Konkurransetilsynet om tilbakemelding på forslag til nye takster basert på utviklingen i kostnadsindeksen. Det er også anledning til å inngi kommentarer til kostnadsindeksen, samt utformingen og implementeringen av denne.
- (40) Eventuelle spørsmål knyttet til dette kan rettes til Fredrik Bjørnstad Sortland (e-post: frso@kt.no, telefon: 55 59 75 89).

Med hilsen

Vegard Aandal-Nilsen
fungerende avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.