



**Konkurransetilsynet**  
Norwegian Competition Authority

Arbeids- og administrasjonsdepartementet  
Ved: KPA  
Postboks 8004 Dep

0030 Oslo

Dato: 04. mars 2002

## ■ **Høring – utkast til lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)**

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 25. februar 2002 vedrørende høring – utkast til lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

### **Regulering av drosjenæringen**

En viktig forutsetning for virksom konkurranse er at aktørene har frie muligheter til å etablere seg i markedet. Det er derfor viktig at forholdene legges til rette for nyetableringer og innovasjon for å oppnå økt verdiskapning. Det vil også øke sannsynligheten for at markedene skal kunne utvikle seg tilfredsstillende over tid.

Etter Konkurransetilsynets oppfatning har dagens ordning med en behovsbasert løyvetildeling skapt uheldige etableringshindringer i de lokale markedene for drosjekjøring. Ordningen har medført at den lokale drosjesentralen flere steder har monopol på drosjetjenester. Dette har fått betydning for service og prisnivå for både enkeltkunder og for storkjøpere av drosjetjenester, herunder stat, fylkeskommuner, kommuner og bedrifter. Konkurransetilsynet mener derfor at en overgang til en kvalifikasjonsbasert løyvetildeling, basert på personlige krav til vandel, økonomisk evne og faglige kvalifikasjoner til den som skal utøve drosjetransport, bør erstatte dagens ordning. I tillegg bør løyvegrensene oppheves.

Tilsynet mener slike endringer vil gi positive virkninger i form av et tilbud som er bedre tilpasset etterspørselen, og derigjennom gi lavere priser, nye kundetilpassede tjenester og en mer kostnadseffektiv drift. Endringene vil videre kunne medføre en mer rasjonell utnyttelse av den samlede drosjekapasiteten.

### *Fylkeskommunenes rolle*

Det er fylkeskommunen som på den ene siden godkjenner etablering av nye sentraler, og på den annen side er storkjøper av drosjetjenester. Etter tilsynets oppfatning kan denne dobbeltrollen være uheldig.

Postadresse:  
Postboks 8132 Dep  
0033 Oslo

Besøksadresse:  
H. Heyerdahls gate 1  
Oslo

Telefon: +47 22 40 09 00    [www.konkurransetilsynet.no](http://www.konkurransetilsynet.no)  
Telefaks: +47 22 40 09 99    [post@konkurransetilsynet.no](mailto:post@konkurransetilsynet.no)

Flere fylkeskommuner er restriktive på opprettelse av nye sentraler, tildeling av løyver og utvidelse av løyvedistrikter. Det finnes eksempler på at aktører som har ønsket å starte opp en sentral har fått avslag med begrunnelse i hensynet til vern av inntektsgrunnlaget til eksisterende aktører. Dette medfører at de eksisterende aktørene ikke opplever noe konkurransepress, og hindrer dermed effektiv drift og eventuelle prisreduksjoner.

På den annen side er staten, fylkeskommunen og kommunene ofte store innkjøpere av drosjetjenester. I den forbindelse vil det være meget viktig at den finnes tilstrekkelig med aktører som kan konkurrere om oppdragene, da flere tilbydere kan føre til bedre prisavtaler, og dermed redusere det offentliges utgifter. Det er av stor økonomisk betydning at offentlige innkjøpere velger en innkjøpsform som gir mest mulig effektiv konkurranse blant leverandørene, noe som krever en hensiktsmessig innkjøpspraksis. I tillegg til å redusere de offentlige utgiftene, vil slike innkjøpsmetoder også effektivisere næringslivet lokalt, regionalt og nasjonalt. Det er igjen egnet til å styrke tilbydernes konkurranseevne og bidra til økt verdiskapning.

Det er opp til fylkeskommunene å legge til rette for økt konkurranse i drosjemarkedet ved å utvide løyvedistrikter og tillate etablering av nye sentraler/bostedløyver. Flere fylkeskommuner, da hovedsakelig i de områdene som har fri prissetting, har vært forholdsvis liberale i dette arbeidet. Erfaringsmessig er det i disse områdene at konkurransen fungerer best. Etter hva Konkurransetilsynet forstår av utkastet til Ot.prp., legges det opp til at fylkeskommunene skal praktisere løyveordningen liberalt ved tildeling av nye løyver. Konkurransetilsynet kan derfor ikke se at det kan være behov for en behovsbasert regulering.

#### *Evaluering av delvis deregulering*

Våren 2001 evaluerte Konkurransetilsynet virkningene av opphevelsen av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil i visse områder. Tilsynets oppfatning var at overgangen til fri prissetting i drosjemarkedet hadde fungert tilfredsstillende. Takstene hadde steget noe, men det kunne forklares i at det tidligere var et betydelig etterspørselsoverskudd. Etter ett år med delvis konkurranse så det ut til at prisene var bedre tilpasset etterspørselen. Gjennom dereguleringen fikk sentralene i større grad mulighet til å tilpasse seg de lokale markedsforholdene, og øke prisene på tider med stor etterspørsel, høy betalingsvilje og bemanningsproblemer. På dagtid var imidlertid prisøkningene små. Prisøkningene førte også til bedre sjåførtilgang på ubekvemme tider, og derigjennom et bedret drosjetilbud.

Selv om priskonkurransen ser ut til å fungere tilfredsstillende, er det liten tvil om at friere etableringsmuligheter kan bidra til å forsterke konkurransen ytterligere. Dette kan innebære at flere aktører etablerer seg, føre til økt konkurranse og en enda bedre markedstilpassning. Det kan videre føre til reduksjon i prisene, kvalitetsforbedringer og utvikling av nye tjenester/produkter. Tilsynet vil i den forbindelse vise til informasjonen vi mottok i forbindelse med evalueringen av drosjemarkedet. Flere instanser skrev at behovsprøvingen måtte oppheves, da denne hadde lagt en vesentlig demper på resultatet av den frie priskonkurransen.

### *Prisregulering*

Konkurransetilsynet har lenge sett behovet for å forenkle og modernisere maksimalprisreguleringen, da den ikke har resultert i et riktig prisnivå, gitt tilbuds- og etterspørselsforholdene i markedet. Dersom behovsprøvingen fjernes, opphører også behovet for en foreldet og komplisert prisregulering. Etter tilsynets oppfatning bør det i stedet legges vekt på at sentralene oppfyller kravet om god prisopplysning. Gjennom oversiktlig prisopplysning vil man unngå de vesentligste problemene med dårlig informerte kunder og eventuelle urimelige priser. Prisinformasjon vil være et virkemiddel til å skape konkurranse mellom aktørene gjennom å gjøre etterspørerne bedre i stand til å skille mellom de ulike tilbudene i næringen, og derved stimulere næringens utøvere til å forbedre sitt tilbud.

Tilsynet vil understreke at det ikke bare er prisen som er av betydning for kunders vurdering av en tjeneste. Drosjekunder er generelt lite prisfølsomme, men er mer opptatt av drosjenes tilgjengelighet. Kundene kan ved en oppheving av behovsprøvingen derfor få økt totalnytte av drosjetjenester, også i form av redusert ventetid, bedre service og bedre tilpassede tjenester.

### **Konklusjon**

Etter Konkurransetilsynets oppfatning vil det ut fra ønsket om å få en effektiv og markedsrettet drosjenæring være nødvendig å oppheve behovsprøvingen for drosjeløyver, og i stedet innføre en kvalifikasjonsbasert løyveordning.

Konkurransetilsynet vil for øvrig vise til vår høringsuttalelse av 5. desember 2001 vedrørende evaluering av Samferdselsdepartementets ekspressbusspolitikk, der tilsynet konkluderer med at en friere konkurranse på markedet for ekspressbusser trolig vil føre til en mer effektiv ressursbruk og betydelige fordeler for brukerne av transporttilbudet.

Konkurransetilsynet har ingen øvrige merknader til lovutkastet.