

Stjørdal Taxi AS

Innherredsvegen 63 B  
7500 STJØRDAL

Deres ref.:

Vår ref.: 2008/556  
MAB WESE 521.5

Dato: 09.12.2009

## **Avgjørelse A2009-43 - søknad om unntak fra maksimalprisforskriften i Stjørdal kommune - avslag**

### **1 Sakens bakgrunn**

- (1) Konkurransetilsynet har i brev fra Stjørdal Taxi AS av 12. juni 2008 blitt anmodet om å unnta Stjørdal kommune fra forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil (maksimalprisforskriften).<sup>1</sup>
- (2) Konkurransetilsynet kan i henhold til maksimalprisforskriften § 10 annet ledd bokstav a gjøre unntak fra forskriften i områder der det eksisterer *"to eller flere drosjesentraler"* og *"Konkurransetilsynet finner at forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse"*. Det er per i dag ingen kommuner i Nord-Trøndelag som er unntatt fra maksimalprisforskriften.
- (3) Konkurransetilsynet har i anledning saken innhentet informasjon fra drosjesentralene i Stjørdal og Trondheim, samt fra Nord-Trøndelag fylkeskommune.
- (4) Taxi 1 AS' virksomhet i Stjørdal startet først i november 2008. Den 5. mars 2009 sendte Konkurransetilsynet forespørsel til drosjesentralene i Stjørdal om eierforhold, samarbeid, etterspørsel, prisstruktur, prisopplysning og konkurranse i drosjemarkedet. Det ble samtidig sendt brev til Nord-Trøndelag fylkeskommune angående informasjon om løyvetildelingsprosessen og konkurransesituasjonen i drosjemarkedet.
- (5) Videre innhentet Konkurransetilsynet informasjon per telefon 12. august 2009 fra Trøndertaxi AS og Norgestaxi Trondheim AS. Det ble også innhentet informasjon per telefon 30. oktober 2009 fra Stjørdal Taxi AS og fra Taxi 1 AS, samt fra Nord-Trøndelag fylkeskommune 2. november 2009.

### **2 Involverte foretak**

- (6) Det er to drosjesentraler i Stjørdal kommune: Stjørdal Taxi AS (Stjørdal Taxi) og Taxi 1 AS (Taxi 1).
- (7) Etter det opplyste er Taxi 1 et landsdekkende selskap med drosjesentraler i Bergen, Øst-Agder og Stjørdal. I tillegg har Taxi 1 søkt om konsesjon flere andre steder i Norge. Taxi 1 er eid av Turservice AS (83 prosent), samt 18 mindre aksjonærer. Taxi 1 hadde i både 2007 og 2008 en omsetning på 23 millioner kroner.

---

<sup>1</sup> Forskrift av 9. mars 2007 nr. 265 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil.

- (8) Stjørdal Taxi har opplyst at Stjørdal Taxi er organisert som et aksjeselskap eid av løyvehavere som er tilknyttet sentralen. I 2007 hadde Stjørdal Taxi en omsetning på 4,9 millioner kroner, og i 2008 hadde selskapet en omsetning på 5,2 millioner kroner.
- (9) Fordelingen av løyver mellom sentralene følger av tabell 1 nedenfor.
- (10) I følge Nord-Trøndelag fylkeskommune er det ingen bopelsløyvehavere i kommunen.

Tabell 1: Oversikt over besatte drosjeløyver i Stjørdal<sup>2</sup>

Sentral	Hovedløyver	Reserveløyver	Totalt	Andel av drosjeløyve
Stjørdal Taxi	31 <sup>3</sup>	23	54	90 %
Taxi 1	6 <sup>4</sup>	0	6	10 %
Totalt	37	23	60	100,0 %

### 3 Unntaksbestemmelsen i maksimalprisforskriften § 10

#### 3.1 Innledning

- (11) Maksimalprisforskriften § 10 gir Konkurransetilsynet mulighet til å gjøre unntak fra maksimalprisforskriften i områder med "to eller flere drosjesentraler" dersom tilsynet finner at "forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse". Vilkårene er kumulative.
- (12) Når Konkurransetilsynet skal vurdere konkurransesituasjonen, må tilsynet ta stilling til hvilke markeder som berøres. Det avgrenses derfor et såkalt relevant marked, som består av det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked.
- (13) Ved markedsavgrensningen henter Konkurransetilsynet veiledning fra EFTAs overvåkningsorgans kunngjøring om avgrensning av det relevante marked (heretter EFTAs kunngjøring).<sup>5</sup>

#### 3.2 Det relevante produktmarked

- (14) Det er to hovedgrupper av etterspørere etter drosjetjenester; de som i all hovedsak benytter seg av enkeltreiser (heretter benevnt "enkeltreisesegmentet") og de som i all hovedsak benytter seg av anbudsutlysninger eller kontraktsforhandlinger (heretter benevnt "kontraktssegmentet"). Det foreligger betydelig grad av tilbudssubstitusjon med samme og umiddelbare virkning som etterspørselssubstitusjon mellom de to segmentene. Dette tilsier at det ikke er grunnlag for å skille de to segmentene i to separate produktmarkeder, noe som også er lagt til grunn i tidligere saker, jf. Konkurransetilsynets vedtak V2007-1 som omhandlet foretakssammenslutningen mellom Trøndertaxi AS og Sør-Trøndelag Taxi AS.
- (15) Det relevante produktmarkedet avgrenses på denne bakgrunn til drosjetransport.

<sup>2</sup> Konkurransetilsynet har ved vurderingen av søknaden tatt utgangspunkt i tall fra fylkeskommunen om antall besatte løyver. Dette fordi besatte løyver viser faktisk kapasitet sentralene har i dag og det er usikkerhet knyttet til om sentraler ønsker og greier å besette tildelte løyver som i dag ikke er besatt. En hypotetisk situasjon med markedsandeler inkludert tildelte, men ubesatte løyver blir vurdert i kapittel 4.3.

<sup>3</sup> Stjørdal Taxi disponerte per 2. november 2009, 31 hovedløyver og 23 reserveløyver. Fylkeskommunen har tilkjent sentralen to nye hovedløyver, men disse er ikke lyst ut som ledige enda.

<sup>4</sup> Taxi 1 disponerte per 2. november 2009 seks hovedløyver. I tillegg har Taxi 1 to hovedløyver som per i dag ikke er besatt. Fylkeskommunen har videre tilkjent Taxi 1 tre nye hovedløyver. Disse er ikke utlyst som ledige enda.

<sup>5</sup> EF-Tidende 1998 L 200/48 og EØS-tillegget 1998 28/3 C 372 av 9. desember 1997.

### 3.3 Det relevante geografiske marked

- (16) Stjørdal er en randkommune til Trondheim. Kommunen har hatt bystatus siden 1997. Trondheim og Stjørdal ligger på hver sin side av grensen mellom Sør-Trøndelag fylke og Nord-Trøndelag fylke.
- (17) Stjørdal Taxi og Taxi 1 er de eneste drosjesentralene med drosjer stasjonert i Stjørdal. Sentralene har opplyst at de hovedsakelig opererer innad i kommunen. I tillegg tar de oppdrag fra Trondheim lufthavn Værnes (som ligger i Stjørdal kommune) til Trondheim, samt returoppdrag fra Trondheim.
- (18) Nord-Trøndelag er ett løyveområde. Sentralene møter ikke nevneverdig konkurranse fra drosjeforetak lokalisert utenfor Stjørdal kommune om oppdragene i Stjørdal. Det er heller ikke fremkommet opplysninger som tyder på at det er aktuelt for Stjørdal Taxi eller Taxi 1 å stasjonere drosjer i andre områder i Nord-Trøndelag, eller at drosjeforetak hjemmehørende i andre deler av Nord-Trøndelag vil stasjonere drosjer i Stjørdal.
- (19) Det fremgår av uttalelser fra drosjesentralene og fylkeskommunen at Stjørdal Taxi og Taxi 1 møter noe konkurranse fra de Trondheims-lokaliserte drosjesentralene, Trøndertaxi og Norgestaxi Trondheim, om oppdrag fra Trondheim Lufthavn Værnes til Trondheim, samt (retur)oppdrag fra Trondheim til flyplassen. Ettersom lufthavnen er lokalisert i Stjørdal, som er i et annet løyveområde enn Trondheim, er konkurransepresset fra drosjesentralene i Trondheim begrenset.<sup>6</sup>
- (20) Konkurransetilsynet legger etter det overstående til grunn at det relevante geografiske markedet er Stjørdal kommune.

## 4 Konkurransemessige vurderinger

### 4.1 Innledning

- (21) I det relevante markedet, bestående av Stjørdal kommune, er det to drosjesentraler, Stjørdal Taxi og Taxi 1. Maksimalprisforskriftens vilkår om at det må være *"to eller flere drosjesentraler"* i området er således oppfylt, jf. maksimalprisforskriften § 10 andre ledd bokstav a.
- (22) For at området skal kunne unntas fra maksimalprisforskriften må imidlertid Konkurransetilsynet i tillegg finne at *"forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse"* jf. maksimalprisforskriften § 10 annet ledd bokstav a.

### 4.2 Uttalelser fra bransjeaktører og fylkeskommunen

- (23) Søknaden om å unnta Stjørdal kommune fra maksimalprisforskriften har vært forelagt drosjesentralene i Stjørdal, samt Nord-Trøndelag fylkeskommune. Det bemerkes at uttalelsene er innhentet forut Sør-Trøndelag fylkeskommunes brev av 15. oktober 2009, referert i fotnote 6.
- (24) Stjørdal Taxi har opplyst at sentralene i Stjørdal møter konkurranse fra drosjesentraler i Sør-Trøndelag, spesielt Trøndertaxi og Norgestaxi, om kundene til og fra Trondheim Lufthavn Værnes. Stjørdal Taxi påpeker at drosjesentralene i Trondheim allerede er unntatt fra maksimalprisforskriften, og selskapet ønsker derfor unntak fra forskriften slik at konkurransen kan foregå på "like vilkår".

---

<sup>6</sup> Yrkestransportloven med tilhørende forskrift begrenser Trøndertaxis og Norgestaxi Trondheims mulighet til å ta imot oppdrag fra flyplassen. Sør-Trøndelag fylkeskommune adresserte denne problemstillingen i brev av 15. oktober 2009 til Norgestaxi Trondheim AS og Trøndertaxi AS, samt i brev av 15. oktober 2009 til Nord-Trøndelag fylkeskommune. I brevene fastslås det at drosjer fra Trondheim, som er uten oppdrag i Nord-Trøndelag, straks må returnere til Trondheim. Dette innebærer at drosjer fra Trøndertaxi og Norgestaxi Trondheim ikke lenger har anledning til å stille seg på holdeplassen på Værnes i påvente av returoppdrag til Trondheim.

- (25) Stjørdal Taxi har videre opplyst at sentralen først og fremst merker konkurransen fra Taxi 1 ved holdeplassen på Trondheim Lufthavn Værnes. Stjørdal Taxi peker på at Taxi 1 foreløpig er en mindre aktør enn Stjørdal Taxi, men at dette vil utjevnes over tid. I følge Stjørdal Taxi har Taxi 1 tre løyver de kan velge å besette og løyveantallet i Stjørdal Taxi forventes å gå ned etter hvert som løyvehavere går av med pensjon eller av andre grunner leverer inn løyvene sine.
- (26) Taxi 1 har uttalt at det er konkurranse mellom drosjesentralene i Stjørdal, og anfører at fastpristilbud til og fra Værnes bekrefter dette. Taxi 1 bemerker imidlertid at Taxi 1 er for liten til å utøve "stor konkurranse" i Stjørdal. Etter Taxi 1's oppfatning må den minste aktøren ha en markedsandel på ca. 20 prosent for at konkurransen skal fungere tilfredsstillende.<sup>7</sup>
- (27) Nord-Trøndelag fylkeskommune bekrefter at både Stjørdal taxi og Taxi 1, samt Trøndertaxi og Norgestaxi Trondheim, konkurrerer om oppdragene til og fra Trondheim Lufthavn Værnes. Fylkeskommunen er i prinsippet positiv til unntak fra maksimalprisforskriften, men er imidlertid i tvil om unntak vil gi tilsiktet virkning så lenge tilbydernes størrelse er så forskjellig.

### 4.3 Konkurransemessig vurdering

- (28) Stjørdal har et forholdsvis lavt folketall og lav befolkningstetthet.<sup>8</sup>
- (29) Fylkeskommunen har uttrykt bekymring for at unntak fra maksimalprisforskriften ikke vil lede til ønsket resultat da Stjørdal Taxi og Taxi 1 er av svært ulik størrelse. Tabell 1 viser at Stjørdal Taxi innehar 90 prosent av de besatte drosjeløyvene i Stjørdal, mens Taxi 1 kun innehar 10 prosent av de besatte drosjeløyvene. Stjørdal Taxi har således en svært sterk posisjon i markedet, noe som klart peker i retning av at forholdene ikke ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse.
- (30) Konkurransetilsynet har ved vurderingen av løvetall tatt utgangspunkt i antall besatte løyver. Tilsynet er kjent med at fylkeskommunen har tildelt Stjørdal Taxi og Taxi 1 henholdsvis to og tre nye hovedløyver som ikke er besatt enda, samt at Taxi 1 tidligere har fått tildelt to løyver som fortsatt ikke er besatt. Dersom man ser hen til de ubesatte løyvene vil Stjørdal Taxi ha ca. 84 prosent av løyvene, og Taxi 1 vil ha ca. 16 prosent av løyvene. Stjørdal Taxi vil på denne bakgrunn ha en meget sterk posisjon i markedet selv om man tar hensyn til de ubesatte løyvene. Løyvefordelingen mellom sentralene taler således uansett for at forholdene ikke ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse.
- (31) Det må videre vektlegges at samferdselslovgivningen, som nevnt under punkt 3.3. ovenfor, legger restriksjoner på hvilket område en løyvehaver kan utføre drosjeoppdrag, og at behovsprøvingen av drosjeløyver jf. yrkestransportloven § 9, jf. § 4 utgjør en etableringshindring.
- (32) Dersom man ser bort fra trafikk til og fra Trondheim Lufthavn Værnes, synes det ikke å være nevneverdig konkurranse mellom Stjørdal Taxi og Taxi 1 i enkeltreisesegmentet.
- (33) Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn funnet at Stjørdal kommune ikke skal unntas fra maksimalprisforskriften.
- (34) Det bemerkes avslutningsvis at maksimalprisforskriften kun fastsetter *maksimalpriser*. Det vil si at drosjeforetakene står fritt til å ta *lavere* priser enn prisene som fremkommer i forskriften. Forskriften hindrer således ikke sentralene å konkurrere på pris.

<sup>7</sup> Det bemerkes at fordelingen av løyver har endret seg etter at bransjeaktørene og fylkeskommunen hadde uttalt seg skriftlig.

<sup>8</sup> Den 1. januar 2009 var det følge SSB 20 960 innbyggere i Stjørdal. Befolkningstettheten var i 2008; 22,8 personer per kvadratkilometer i kommunen. Til sammenligning hadde Trondheim en befolkningstetthet på 519, 1 personer per kvadratkilometer i 2008.



## 5 Avgjørelse

(35) På denne bakgrunn treffes følgende avgjørelse:

**Stjørdal kommune unntas ikke fra forskrift om maksimalpris for kjøring med drosjebil.**

(36) Avgjørelsen kan påklages innen tre uker jf. forvaltningsloven § 28 første ledd jf. § 29 første ledd. En eventuell klage stiles til Fornyings- og administrasjonsdepartementet, men sendes Konkurransetilsynet. Det gjøres også oppmerksom på adgangen til å be om innsyn i sakens dokumenter etter forvaltningsloven § 18 jf. § 19.

Med hilsen

Karin Stakkestad Laastad (e.f.)  
*seksjonsleder*

Wenche Sædal Egeland  
*førstekonsulent*

Kopi til:

Taxi 1 AS

Nord-Trøndelag fylkeskommune

Norges Taxiforbund avd Nord-Trøndelag

Stjørdal Kommune

Janaflaten 30

Seilmakergata 2

Neset

PB. 133

5179

7735

7600

7501

GODVIK

STEINKJER

LEVANGER

STJØRDAL