

## **V2000-51 23.05.2000**

### **Konkurranseloven § 3-9 -Laukvik Taxi, Vågan - dispensasjon fra §§ 3-1 og 3-2 for pris- og anbudssamarbeid**

#### **Sammendrag:**

Tre drosjeeiere i Vågan kommune, Nordland, gis dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid i konkurranseloven for samarbeid om inngivelse av felles pristilbud og anbud på kontraktsbaserte oppdrag.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev datert 18. mars 2000 som tilsynet legger til grunn er en søknad om dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid i konkurranseloven slik at tre drosjeeiere stasjonert i Vågan kommune kan inngi felles pristilbud og anbud på kontraktsbaserte oppdrag. Søknaden er begrunnet med at de nevnte løyvehaverne enkeltvis ikke kan konkurrere effektivt om slike oppdrag mot de drosjesentraler og turvognselskaper mv. som er etablert i det aktuelle området i Nordland.

#### **Bakgrunn**

De tre drosjeeierne har stasjoneringssted ved sin bopel i Vågan kommune i Nordland fylke. Samlet har drosjeeierne en drosjekapasitet tilsvarende 3 ordinære drosjeløyver og 3 reserveløyver.

Etter det tilsynet forstår ønsker de angjeldende drosjeeiere å kunne samarbeide slik at de i fellesskap kan legge inn tilbud og anbud på større kontraktsbaserte oppdrag. Tilsynet legger til grunn at dette innebærer at drosjeeierne ønsker å samarbeide om både utførelsen av og prissetting på denne type oppdrag. Videre legger tilsynet til grunn at drosjeeierne fortsatt vil utføre enkeltoppdrag hver for seg med utgangspunkt i sitt stasjoneringssted.

Tilsynet antar at aktuelle oppdrag i denne sammenheng hovedsakelig består av ulike former for offentlig betalte drosjetransporter, herunder syketransport med drosje på folketrygdens regning, transport av funksjonshemmede (TT-kjøring) og skoleskyss. Tilsynet ser heller ikke bort fra at det kan være aktuelt å inngå mer langsiktige avtaler om kontraktsbaserte oppdrag med foretakskunder.

Nordland fylke er med virkning fra 1. april 2000 omgjort til ett løyvedistrikt for drosjekjøring. I utgangspunktet kan derfor samtlige løyvehavere utføre oppdrag hvor de måtte ønske innenfor fylket, gitt at etterspørselen etter drosje dekkes på en tilfredsstillende måte der den enkelte løyvehaver har sin stasjon. Når det gjelder de tre løyvehaverne som i denne konkrete saken søker om dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid, legger tilsynet til grunn at de geografiske forhold tilsier at deres primære salgsområde omfatter Vågan og Hadsel kommune, eventuelt med tilgrensende områder.

Etter det tilsynet erfarer har Nordland fylkeskommune foreløpig ikke lagt ut kjøp av drosjetjenester på anbud. Dette vil imidlertid kunne bli aktuelt i fremtiden.

#### **Konkurranselovens forbudsbestemmelser mot pris- og anbudssamarbeid**

Ifølge konkurranseloven (krrl.) § 3-1 første ledd er det forbudt for to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, å fastsette eller søke å påvirke priser, avanser eller rabatter bortsett fra vanlig kontantrabatt.

Krrl. § 3-2 forbyr to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, å fastsette eller søke å påvirke priser, mengdeberegninger eller andre vilkår ved anbud, fordeling av anbud eller at noen ervervsdrivende skal avstå fra å inngi anbud.

Ifølge dispensasjonssøknaden er det aktuelt for angjeldende løyvehavere å inngi felles pristilbud og anbud på større oppdrag. Etter tilsynets oppfatning vil en slik samordnet opptreden være å anse som et pris- og anbudssamarbeid mellom ervervsdrivende i strid med forbudene i krrl. §§ 3-1 og 3-2. Det vil følgelig være behov for dispensasjon.

Etter konkurranseloven § 3-9 kan Konkurransetilsynet gi dispensasjon fra krrl. §§ 3-1 til 3-4 dersom ett av følgende kriterier er oppfylt:

- a) konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i vedkommende marked forsterkes,
- b) det må forventes effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurransebegrensningen
- c) konkurransereguleringen har liten konkurransemessig betydning, eller
- d) det foreligger særlige hensyn.

### ***Relevante markeder***

For å ta stilling til om vilkårene for dispensasjon foreligger må det gjøres en avgrensning av det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked. Det relevante produktmarked omfatter de produkter eller tjenester som kundene anser for å være likeverdige (substituerbare) med de produkter eller tjenester som omfattes av samarbeidet. Det relevante geografiske marked avgrenses med utgangspunkt i hvilket geografisk område som kunden anser for å være aktuelt kjøpsområde for de aktuelle produkter eller tjenester.

Rent formelt har drosjeierne i denne saken adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i Nordland fylke. Etter det tilsynet kjenner til utfører imidlertid drosjeeierne oppdrag hovedsakelig i tilknytning til sine stasjoneringssteder i Vågan kommune.

Konkurransetilsynet vil i utgangspunktet avgrense det relevante produktmarkedet til å omfatte drosjetransport. Drosjemarkedet kan videre deles inn i et segment for enkeltreiser og et segment for kontraktsbaserte oppdrag.

Tilsynet vil imidlertid peke på at senere tids endringer i samferdselslovgivningen kan innebære at konkurransen mellom turvogntransportører og drosjetransportører blir sterkere i fremtiden, og da spesielt i det kontraktsbaserte markedet som denne saken gjelder.

Etter tilsynets vurdering vil de relevante geografiske markedene for drosjetransport bestå av en rekke lokale markeder, som kan ha en snevrere geografisk utstrekning enn det løyvedistriktet tilsier. I denne

konkrete saken mener tilsynet at det relevante geografiske markedet er Vågan kommune med omkringliggende områder i Nordland fylke, herunder Hadsel kommune.

### ***Konkurransetilsynets vurderinger og vedtak***

Partene i angjeldende sak er 3 frittstående drosjeeiere som er stasjonert i Vågan kommune, og som hver for seg primært utfører drosjeoppdrag lokalt i tilknytning til sitt stasjoneringssted.

Ifølge dispensasjonsøknaden ønsker drosjeeierne å samarbeide fordi de stiller svakt i konkurransen mot bl.a. Svolvær og Kabelvåg Taxisentral samt Nordtrafikk og Lofoten Trafikklag i en eventuell anbudsrunde om større oppdrag i det aktuelle området. Førstnevnte er en drosjesentral med 9 drosjeløyver og 4 reserveløyver, mens sistnevnte er rutebilselskaper som samlet har ca. 80 turvognløyver. Etter det tilsynet kjenner til er ytterligere to mindre drosjesentraler og noen bopelsløyvehavere stasjonert i kommunene Vågan og Hadsel.

Tilsynet legger til grunn at de angjeldende drosjeeiere hver for seg har for liten drosjekapasitet til å kunne utføre større oppdrag for det offentlige eller foretakskunder. Gjennom å samarbeide vil imidlertid drosjeeierne kunne utfylle hverandre geografisk og kapasitetsmessig og derved bli i bedre stand til å møte den enkelte oppdragsgivers spesifikke behov for drosjetjenester. Spesielt gjelder dette for å kunne tilfredsstille kundens ønske om god tilgjengelighet og kortest mulig ventetid på drosje. Etter tilsynets vurdering vil et samarbeid mellom de angjeldende drosjeeiere kunne bety at det blir en aktuell konkurrent til i markedet for kontraktsbaserte oppdrag i området i tillegg til de etablerte drosjesentraler og rutebilselskaper. Slik sett vil samarbeidet styrke konkurransen i markedet.

De 3 drosjeeierne har samlet sett en relativt begrenset andel som tilsvarende i underkant av 20 prosent av den totale drosjekapasiteten i Vågan og Hadsel kommune. Samtidig utfører allerede i dag flere rutebilselskaper med betydelige turvognvirksomhet bl.a. skoleskyss og sykekjøring, som normalt utgjør en betydelig del av omsetningen i det kontraktsbaserte markedet. På bakgrunn av det konkurransepress som de angjeldende løyvehavere møter fra andre drosjesentraler, bopelsløyvehavere og rutebilselskaper i området mener tilsynet at det ikke er fare for at partene gjennom samarbeidet vil oppnå en dominerende stilling som gjør dem i stand til å utnytte markedsmakt. Tilsynet vil i den forbindelse også legge til at en eventuell økt markedsmakt vil kunne motvirkes av at oppdragsgiverne i det kontraktsbaserte markedet er profesjonelle kunder og at denne type oppdrag ofte utgjør en vesentlig del av inntektsgrunnlaget for bostedsløyvehavere i mer grisgrendte strøk. Dersom slik kjøpermakt er sterk nok vil oppdragsgiver i stor grad kunne diktere vilkårene for oppdragene som avtales.

Tilsynet vil videre peke på at et samarbeid mellom partene vil kunne medføre kostnadsbesparelser for drosjeeierne, for eksempel i form av reduserte administrasjonskostnader og bedre utnyttelse av drosjeparken, noe som vil kunne komme oppdragsgiver til gode rent prismessig i en anbuds- eller tilbudskonkurranse.

Slik tilsynet ser det kan det derfor argumenteres for at løyvehaverne gjennom å samordne sin opptreden blir bedre rustet til å konkurrere om større oppdrag, og at samarbeidet således bidrar til å forsterke konkurransen i den del av drosjemarkedet i området som omfatter kontraktsbaserte oppdrag.

Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn og med hjemmel i konkurranseloven § 3-9 a) fattet følgende vedtak:

*Tre drosjeeiere med stasjoningssted i Vågan kommune, Nordland, gis dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2 slik at løyvehaverne kan samarbeide om inngivelse av felles pristilbud og anbud på kontraktsbaserte oppdrag.*

*Vedtaket trer i kraft straks og gjelder til 23. mai 2005.*

Dispensasjonen kan trekkes tilbake dersom vilkårene for dispensasjon ikke er oppfylt eller forutsetningen for dispensasjon ikke lenger er til stede, jf. konkurranseloven § 3-9 tredje ledd. Dersom det er behov for dispensasjon utover det tidsrom som dispensasjonen gjelder for, bes De søke om forlengelse i god tid før dispensasjonen utløper.

Vedtaket kan påklages innen tre uker. En eventuell klage stiles til Arbeids- og administrasjonsdepartementet, men sendes konkurransetilsynet. For øvrig vises til vedlagte skjema "Melding om rett til å klage på forvaltningsvedtak".

[til toppen](#)