

V2001-53 20.06.2001

Konkurranseloven § 3-9 - Hedmark Taxi AS - dispensasjon fra §§ 3-1 og 3-2 for samarbeid om felles prissetting m.v.

Sammendrag:

Hedmark Taxi AS er gitt midlertidig dispensasjon fra forbudet mot pris- og anbudssamarbeid i konkurranseloven for å inngå prisforhandlinger på vegne av drosjenæringen i Hedmark med Hedmark Trafikk FKF om offentlig transport.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 3. mai 2001 hvor De søker om midlertidig dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven for å kunne forhandle med Hedmark Trafikk FKF om felles prissetting, anbudssamarbeid og fordeling av offentlig betalte oppdrag.

Hedmark Taxi AS er et markeds- og administrasjonsselskap for drosjetransport i Hedmark Fylke. Selskapet er 100 % eid av drosjenæringen, med samtlige drosjeeiere i fylket og Norges Taxiforbund, avdeling Hedmark, som aksjonærer. Løyvehaverne i samarbeidet tilbyr drosjetransport med utgangspunkt i sitt stasjoneringssted, enten det er en drosjesentral eller bopel. På vegne av sine eiere skal Hedmark Taxi AS forhandle frem avtaler om drosjetransport med Hedmark Trafikk FKF. Hedmark Trafikk FKF administrerer all offentlig transport på oppdrag fra Fylkestrygdekontoret i Hedmark.

Konkurranselovens forbudsbestemmelser

Ifølge konkurranseloven § 3-1 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. Hedmark Taxi AS vil inngi felles pristilbud og forestå prisforhandlinger på vegne av drosjeeierne i Hedmark om offentlig betalt transport. Da samarbeidet gjelder flere selvstendige ervervsdrivende vil det følgelig være i strid med konkurranseloven § 3-1.

Konkurranseloven § 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. Begrunnelsen for regelen er at dersom uavhengige potensielle leverandører treffer avtaler seg i mellom for å ordne sine bud, vil den som utlyser anbudet ikke få fordelen av konkurranse. Hedmark Taxi AS ønsker å inngi felles anbud dersom offentlig betalt transport skulle bli lyst ut på anbud, noe som vil være i strid med konkurranseloven § 3-2.

Konkurranseloven § 3-3 setter forbud mot at 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 fastsetter eller søker å påvirke til markedsdeling i form av områdedeling, kundedeling, kvotefordeling, spesialisering eller kvantumsbegrensning. Bestemmelsen forbyr ervervsdrivende å dele ett eller flere

markeder mellom seg, slik at de avstår fra å selge konkurrerende varer og tjenester til de samme kundene. En av drosjesentralenes oppgaver er å fordele innkomne oppdrag mellom de drosjene som er tilknyttet sentralen. Slike bestillinger av turer kommer inn til drosjesentralene etter hvert som kundene ringer, og er normalt ikke avtalt eller fordelt til noen spesielle drosjer på forhånd. Fordeling av innkomne oppdrag er etter tilsynets vurdering Konkurransetilsynets vedtak V00-55 av 29. mai 2000, normalt ikke å anse som markedsdeling etter konkurranseloven § 3-3. Drosjesentraler handler for eksempel ikke i strid med konkurranseloven § 3-3 når de fordeler oppdrag mellom sine medlemmer etter objektive kriterier. Tilsvarende antar Konkurransetilsynet at Hedmark Taxi AS' fordeling av innkomne oppdrag mellom enkeltdrosjer ikke vil være markedsdeling i strid med konkurranseloven § 3-3.

Drosjesentralene i prisregulerte områder har dispensasjon for pris- og anbudssamarbeid fastsatt ved Prisdirektoratets brev av 27. mars 1961. Dispensasjonen er videreført under konkurranseloven ved overgangsbestemmelsen i konkurranseloven § 7-2 første ledd. Dispensasjonen gjelder ikke for samarbeid mellom ulike drosjesentraler og bopelsløyver. Da det ovennevnte samarbeidet i Hedmark Taxi AS er mellom drosjeeiere som er tilsluttet forskjellige drosjesentraler og drosjeeiere med bopelsløyver, vil dette ikke falle inn under dispensasjonen.

Etter konkurranseloven § 3-9 kan imidlertid Konkurransetilsynet gi dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven §§ 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.

Det relevante marked

For å kunne vurdere hvordan samarbeidet gjennom Hedmark Taxi AS kan påvirke konkurranseforholdene i det eller de berørte markeder vurderes nedenfor først omfanget av det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked for produktmarkedet.

Det relevante produktmarked

Det relevante produktmarked inkluderer de varer og/eller tjenester kjøperen anser som substituerbare med hensyn til dekning av bestemte behov. Med substituerbarhet menes hvilke produktvarianter etterspørerne kan velge mellom for å tilfredsstille det samme, underliggende behov. Substituerbarheten kan måles ved krysspriselasiteter som angir i hvilken grad en konsument, for sin behovstilfredsstillelse, vil gå over til å etterspørre andre produkter dersom prisen på et produkt øker. Dette vil særlig avhenge av produktets egenskaper, bruksområde og priser.

Drosjetransport er persontransport fra ett punkt til et annet. Det som skiller drosjetransport fra andre former for persontransport, herunder kollektivtransport, er at drosjetransport er et mer skreddersydd og fleksibelt transporttilbud som i større utstrekning enn andre persontransportformer kan tilpasses kundens spesifikke transportbehov. Det at service- og kvalitetsnivået ved drosjetransport er høyere enn andre persontransportformer, medfører at det er dyrere både å produsere og å bruke. Som hovedregel vil

den private transportkjøper benytte drosje der vanlig kollektivtransport av ulike grunner ikke strekker til. Etter tilsynets vurdering er derfor drosjetransport en tjeneste som i første rekke utfyller og komplementerer andre transportformer, og vil i mindre grad være et substitutt til slike tjenester. På denne bakgrunn avgrenses det relevante markedet til å være drosjetransport. Markedet for drosjetransport kan videre deles inn i et segment for enkeltreiser og et segment for kontraktsbaserte oppdrag.

Selv om tilsynet i utgangspunktet anser at persontransport med drosje utgjør et eget relevant produktmarked, utelukkes det ikke at drosjetransportører i varierende grad vil kunne møte konkurranse fra andre transportører i tilgrensende markeder. Tilsynet vil i denne sammenheng spesielt peke på at senere tids endringer i samferdselsloven med forskrifter, har medført at turvogntransportører kan være reelle konkurrenter til drosjetransportører, og da særlig i segmentet for kontraktsbaserte oppdrag.

Det relevante geografiske marked

Det relevante geografiske marked omfatter det området hvor etterspørerne av varer og tjenester i det relevante produktmarkedet foretar sine innkjøp. Transport- og tidskostnader gjør det i de fleste tilfeller lite effektivt for kunden å søke etter tilbud andre steder enn i det lokale området kunden befinner seg.

Den geografiske utstrekningen av det relevante markedet for drosjetransport vil i stor grad være bestemt ut fra hva som er aktuelt kjøpsområde for den enkelte kunde. Kunder som ønsker å få utført et oppdrag vil henvende seg til en drosjesentral som har drosjer tilgjengelig i rimelig nærhet til reises utgangspunkt, eventuelt vil kunden møte opp på holdeplass eller praie drosje i trafikk i nærheten av der han befinner seg. Grunnen til dette er at kunden ønsker å redusere vente- og tilkjøringskostnadene mest mulig. Også ved inngåelse av storkundeavtaler vil nærhet til brukerne av tjenesten være av stor betydning for valg av leverandør.

Samferdselslovgivningens regulering av drosjetransport medfører at en løyvehaver eller drosjesjåfør hovedsakelig utfører oppdrag i det løyvedistrikt hvor løyvehaver er tilsluttet sentral eller har sitt stasjoneringssted. Dersom løyvedistriktet har en vid geografisk utstrekning, for eksempel omfatter et helt fylke, kan den enkelte drosjesentralens primære salgsområde være et mindre lokalt avgrenset område innenfor distriktet. I den forbindelse vil tilsynet påpeke at den enkelte drosjesentralens drosjekapasitet vil kunne ha innvirkning på hvor stort geografisk område sentralen kan dekke, og derved også drosjesentralens tilgjengelighet i markedet.

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 Hedmark utgjør hele fylket et løyvedistrikt. I utgangspunktet mener derfor tilsynet at samtlige løyvehavere i dette området vil være aktuelle eller potensielle konkurrenter. Samarbeidspartene i angjeldende sak består av 100 % av drosjeeiere i Hedmark fylke. Enkeltvis vil disse i hovedsak tilby drosjetjenester i et lokalt avgrenset område rundt sitt stasjoneringssted. Avhengig av løyvehavernes geografiske lokalisering i forhold til hverandre vil eierne av Hedmark Taxi AS i varierende grad være å anse som aktuelle eller potensielle konkurrenter. I segmentet for kontraktsbaserte oppdrag synes det

relevante geografiske marked å være større enn i segmentet for enkeltreiser.

Konkurransemessig vurdering og vedtak

Konkurransetilsynet er i utgangspunktet skeptisk til at samtlige drosjeeiere i et løyvedistrikt eller et kjøreområde deltar i et samarbeid som omfatter felles prissetting og/eller anbudssamarbeid i forbindelse med syketransport, skoleskyss og TT-kjøring med drosje. Et slikt samarbeid vil eliminere så godt som all konkurranse om denne type oppdrag, noe som igjen vil kunne føre til høyere priser, lavere produksjon og dårligere kvalitet og service enn hva som kunne være tilfellet i en situasjon med mer virksom konkurranse. Dog vil et slikt samarbeid i enkelte situasjoner kunne gi effektivitetsgevinster som følge av en bedre samordning av syketransportoppdrag, en mer effektiv utnyttelse av drosjeparken, redusert ventetid for brukerne og reduserte administrasjonskostnader både for fylkeskommunen og drosjeeierne som omfattes av samarbeidet.

Vedlagt dispensasjonssøknaden følger Hedmark Trafikk FKF's uttalelser i brev av 17. april 2001. Det fremgår av brevet at Hedmark Trafikk FKF arbeider med å legge til rette for å konkurranseutsette offentlig betalt transport. Hedmark Trafikk FKF anmoder derfor om at Hedmark Taxi AS gis midlertidig dispensasjon inntil dette arbeidet er ferdigstilt. De antar det vil skje i løpet av inneværende år.

Samarbeidet gjør det mulig for Hedmark Trafikk FKF å forhandle om priser ved offentlig transport med en motpart istedenfor å forhandle med de enkelte sentraler og løyvehavere i perioden frem til arbeidet med å konkurranseutsette offentlig betalt transport er avsluttet. Konkurransetilsynet legger i den forbindelse vekt på at det er lite hensiktsmessig for Hedmark Trafikk FKF å endre praksis og forhandle med flere drosjesentraler, for så muligens å endre praksis igjen når arbeidet med å tilrettelegge for å konkurranseutsette offentlig betalt transport er gjennomført om kort tid. Dette er også forenlig med uttalelser fra Hedmark Trafikk FKF.

Konkurransetilsynet legger til grunn at kostnadene ved å endre praksis flere ganger vil være større enn ulempene ved et redusert konkurranstrykk i en begrenset periode. Det forventes derfor at samarbeidet vil gi effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurransebegrensningen.

Hedmark Taxi AS har søkt om dispensasjon ut år 2002. Hedmark Trafikk FKF antar at arbeidet med å legge til rette for å konkurranseutsette offentlig betalt transport vil være ferdigstilt i løpet av inneværende år. Hedmark Taxi AS vil med andre ord bare ha behov for dispensasjon til utgangen av år 2001. I tilfelle forsinkelser gis dispensasjonen for et noe lenger tidsrom.

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

Hedmark Taxi AS gis midlertidig dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2 for å inngå prisforhandlinger på vegne av drosjenæringen i Hedmark med Hedmark Trafikk FKF om offentlig transport.

Vedtaket trer i kraft straks og gjelder frem til 1. februar 2002.

Dispensasjonen kan trekkes tilbake dersom vilkårene for dispensasjonen ikke er oppfylt eller forutsetningen for dispensasjon ikke lenger er til stede, jfr. konkurranseloven § 3-9 tredje ledd.

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

[til toppen](#)