

V2001-71 27.08.2001

Drammen Taxi BA og Øvre Eiker Taxi BA - avslag på søknad om dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2

Sammendrag:

Drammen Taxi og Øvre Eiker Taxis søknad om dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2 for å kunne fastsette like priser og eventuelt inngi felles anbud er avslått.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 31. mai 2001 hvor De søker om dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven slik at Drammen Taxi BA og Øvre Eiker Taxi BA kan benytte de samme takstene ved drosjekjøring. Tilsynet legger til grunn at søknaden også gjelder felles prissetting ved inngivelse av anbud.

Drammen Taxi BA og Øvre Eiker Taxi BA har inngått en samarbeidsavtale som medfører at de fra 1. juli 2001 vil opptre som én aktør i markedet. Det er antatt at avtalen vil lede frem til en fusjon når prøveperioden er avsluttet. Slik avtalen nå er utarbeidet vil de to drosjeselskapene opptre med felles bestillingsnummer, administrasjon, markedsføring, trafikkdirigering og vaktordninger. Sentralenes biler vil kjøre i det samme området, og kundene vil til enhver tid få den bilen som er nærmest. Sentralene anser det derfor som lite hensiktsmessig at de skal operere med ulike priser.

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.

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.

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 legger Konkurransetilsynet til grunn at Drammen Taxi og Øvre Eiker Taxi's fordeling av innkomne oppdrag mellom enkeltdrosjer ikke vil være markedsdeling i strid med konkurranseloven § 3-3.

Den 1. mai 2000 ble forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil opphevet i områder med to eller flere sentraler og hvor Konkurransetilsynet fant at forholdene ellers lå til rette for tilstrekkelig konkurranse. Prisreguleringen ble blant annet opphevet i kommunene Drammen, Nedre Eiker, Lier, Røyken og Hurum i Buskerud Fylke. Samtidig med opphevelsen av forskriften fikk drosjesentralene i ovennevnte områder, herunder Drammen Taxi BA, dispensasjon fra konkurranselovens § 3-1 første ledd og § 3-2 slik at sentralen kan fastsette felles takstregulativ og sonetakster samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av de løyvehavere som har tilslutningsplikt til sentralen.

Øvre Eiker Taxi BA har stasjoneringssted i et område som fortsatt er prisregulert. Drosjesentraler i områder med prisregulering 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.

Dispensasjonene gjelder ikke for samarbeid mellom ulike drosjesentraler. Da det ovennevnte samarbeidet er mellom drosjeeiere som er tilsluttet forskjellige drosjesentraler, vil dette ikke falle inn under noen av de ovennevnte dispensasjonene.

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 mellom Drammen Taxi BA og Øvre Eiker Taxi BA 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 krysspriselasititeter 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.

Med virkning fra 1. april 2001 har Buskerud Fylkeskommune fattet vedtak om et nytt løyvedistrikt

under navnet "Nedre Buskerud". Distriktet omfatter kommunene Hurum, Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Modum og Kongsberg. Konkurransetilsynet legger derfor til grunn at det relevante geografiske markedet omfatter disse kommunene. Drosjesentralene innen området vil, om enn i varierende grad, være et alternativ for kunder som ønsker å få utført et oppdrag med startpunkt i dette området. På grunn av sentralenes lokalisering vil Drammen Taxi BA først og fremst møte konkurranse fra den andre sentralen i Drammen, Ring 1 Taxi BA. Det er likevel grunn til å tro at drosjer utenfor Drammen, herunder Øvre Eiker Taxi BA, vil kjøre turer til og fra byen nå som løyvedistriktet er utvidet. Den direkte konkurransen mellom sentralene om et konkret oppdrag vil derfor være avhengig av oppdragets startpunkt, drosjesentralenes lokalisering og tilgjengelighet i forhold til dette.

Vurdering og vedtak

Konkurransetilsynet antar at koordineringen av drosjetilbudet vil føre til effektivitetsgevinster i form av kostnadsbesparelser for både tilbyderne og etterspørerne av drosjetjenester. For drosjeeierne vil samarbeidet kunne gi bedre utnyttelse av drosjekapasiteten gjennom større oppdragsmengde og mindre tomkjøring, og samarbeidet vil trolig føre til reduserte administrasjonskostnader. For kjøperne av drosjetjenester vil samarbeidet mellom sentralene blant annet kunne medføre reduserte søke- og ventetidskostnader og bedre tilgang på drosjetransport.

Dersom dispensasjon innvilges vil samarbeidet mellom drosjesentralene også innebære at prisene for drosjetransport koordineres ved at det fastsettes felles takster for enkeltoppdrag, og eventuelt at det inngis felles pristilbud og anbud på kontraktsbaserte oppdrag. Dermed vil priskonkurransen mellom sentralene helt eller delvis elimineres.

Etter tilsynets oppfatning vil det være samfunnsøkonomisk gunstig med flere konkurrerende drosjesentraler i et område. Et prissamarbeid vil derfor være mer konkurranseskadelig dess større andel medlemmene har av det relevante markedet. Drammen Taxi er den største sentralen i løyvedistriktet med ca 60 % av løyvene, og sentralen har allerede en forholdsvis betydelig markedsrett i markedet for drosjetjenester. Dersom de to sentralene gis dispensasjon til å samarbeide vil markedsandelen økes ytterligere, og bidra til enda større skjevhet i konkurranseforholdene. Med de gjeldende adgangsreguleringer til markedet og gitt løyvefordelingen i området, mener tilsynet at det er grunnlag for å hevde at samarbeidet mellom sentralene vil føre til at partene får en så dominerende stilling i markedet at de kan påvirke prisen for drosjetransport.

Konkurransetilsynet legger til grunn at de samfunnsøkonomiske gevinstene en koordinering medfører vil kunne realiseres også uten et prissamarbeid. For eksempel ved at kunden ved bestilling av drosje får velge, i den grad dette er mulig, hvilken drosjesentral han ønsker.

Konkurransetilsynet har på bakgrunn av ovennevnte fattet følgende vedtak:

Drammen Taxi og Øvre Eiker Taxi`s søknad om dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2 for å kunne fastsette like priser og eventuelt inngi felles anbud, avslås.

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](#)