



Vår ref.:

Dato: 25.06.2003

## ■ **Konkurranseloven § 3-9 - avslag på søknad om dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2 - Vibå Taxi**

### **Vedtak 2003-44**

Konkurransetilsynet viser til brev av 27. mai 2003 vedrørende søknad om dispensasjon fra konkurranselovens forbudsbestemmelser om pris- og anbudssamarbeid i forbindelse med at Fylkestrygdekontoret i Rogaland har lagt syketransporten ut på anbud.

Vibå Taxi er en betegnelse på et samarbeid mellom 7 drosjeeiere i Klepp kommune og Time kommune i Rogaland. Samarbeidet består av Lye Taxi v/Scheie, Kverneland Taxi v/Øverland, Orstad Taxi v/Fjogstad, Klepp Taxi v/Folkvord, Laila Aslaksen, Odd Aslaksen og Klepp Bil & Buss AS. Enkelte av drosjeeierne har turvognløyver og/eller selskapsløyve i tillegg til drosjeløyve.

### **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. Vibå Taxi ønsker å inngi felles pristilbud og forestå prisforhandlinger. 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. Vibå Taxi 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.

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 bopelsløyvehavere. Da det ovennevnte samarbeidet i Vibå Taxi er mellom ulike drosjesentraler og bopelsløyvehavere, 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 markedet**

For å kunne vurdere hvordan samarbeidet i Vibå Taxi kan påvirke konkurranseforholdene i det eller de markeder som berøres, vurderes omfanget av det relevante markedet. Det relevante markedet har både en produktmessig dimensjon, det relevante produktmarkedet, og en geografisk dimensjon, det relevante geografiske markedet. Omfanget av det relevante produktmarkedet og det relevante geografiske markedet blir vurdert nedenfor.

#### *Det relevante produktmarkedet*

Det relevante produktmarkedet 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 krysspriselastisiteter 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. Den private transportkjøper vil som regel 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. Spesielt kan turvogntransportører være reelle konkurrenter til drosjetransportører, og da særlig i segmentet for kontraktsbaserte oppdrag.

#### *Det relevante geografiske markedet*

Det relevante geografiske markedet 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 reisens 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 stasjoningssted. 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 segmentet for kontraktsbaserte oppdrag synes det relevante marked å være større enn i segmentet for enkeltreiser.

### **Konkurransemessig vurdering og vedtak**

Konkurransetilsynet har i flere anledninger uttalt at vi er skeptiske til at en stor andel av drosjeeierne i et løyvedistrikt deltar i et samarbeid som omfatter felles prissetting og/eller anbudssamarbeid i forbindelse med offentlig betalt transport. Samarbeidet kan begrense konkurransen om denne type oppdrag vesentlig, 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. Denne oppfatningen er ikke til hinder for at mindre grupperinger av drosjesentraler eller løyvehavere kan samarbeide om større kjøreoppdrag, da flere mindre grupperinger kan gi jevnbyrdige aktører og føre til at konkurransen forsterkes.

I slike tilfeller må det imidlertid tas hensyn til de samarbeidende aktørenes lokalisering. Dersom samtlige aktører i en gruppering er lokalisert i nærheten av hverandre, vil gruppen ha markedsmakt i dette området, og konkurransen om transportoppdragene vil følgelig bli meget begrenset. I dette tilfellet er søkerne lokalisert i Time kommune og Klepp kommune, og samarbeidet omfatter en stor del av løyvehavere i dette området. I hvilken grad man får realisert konkurransepotensialet i markedet vil i stor grad være avhengig av hvordan det offentlige organiserer sitt innkjøp. I dette tilfellet har fylkeskommunen valgt å benytte en innkjøpsform som bidrar til økt konkurranse på tilbudssiden. Fylkeskommunen har utlyst så spesifiserte oppdrag at selv mindre aktører, herunder bopelsløyvehavere, kan inngi separate anbud. Etter tilsynets oppfatning vil en dispensasjon til Vibå Taxi derfor være uheldig for konkurransesituasjonen.

Konkurransetilsynet ser positivt på Fylkestyngdekontoret i Rogaland sin måte å utforme anbudet på, og etter tilsynets oppfatning vil det være viktig at vår dispensasjonspraksis ikke hindrer en slik prosess.

På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at vilkårene for dispensasjon i konkurranseloven § 3-9 ikke er oppfylt og fatter følgende vedtak:

***Vibå Taxis søknad om dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-2 for å kunne samarbeide om priser og anbud i forbindelse med Fylkestyngdekontoret i Rogalands anbudsutsetting av offentlig betalt transport, avslås.***

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".

Vedlegg: "Melding om rett til å klage på forvaltningsvedtak"

