

«MOTTAKERNAVN»  
«KONTAKT»  
«ADRESSE»  
«POSTNR» «POSTSTED»  
«UTLANDSADRESSE»

Deres ref.: «REF»

Vår ref.: 2007/117 - 40  
MAB ANJT 521.5

Saksbeh.: Andreas Jørgensen Tveito Dato: 20.09.2007

## ■ **Konkurranseloven § 9 første ledd bokstav e - påpekning av konkurransebegrensende forhold**

Konkurransetilsynet viser til påpekning i henhold til konkurranseloven<sup>1</sup> § 9 første ledd bokstav e 26. januar d.å. til alle landets fylkeskommuner og Oslo kommune angående konkurransemessige forhold i drosjemarkedet. I påpekningen ba Konkurransetilsynet om en redegjørelse for konkurransesituasjonen i løyvedistriktene. På bakgrunn av svarene vil Konkurransetilsynet peke på mulige tiltak for å legge til rette for virksom konkurranse.

### **Innledning**

En rekke fylkeskommuner fremhever at økt konkurranse i drosjemarkedet vil være positivt. I flere av svarbrevene er det imidlertid pekt på forhold knyttet til løyvetildelings- og behovsprøvningsprosessen som bidrar til å begrense eller forhindre konkurransen i drosjemarkedet. Videre gir enkelte fylkeskommuner uttrykk for at forholdene i en rekke distrikter ikke ligger til rette for virksom konkurranse. Konkurransetilsynet er inneforstått med at grunnlaget for konkurranse mellom ulike sentraler kan være begrenset i deler av landet, og at det flere steder ikke vil være noe alternativ til maksimalprisregulering.

For at konkurransen i drosjenæringen skal fungere, er det nødvendig at flere konkurransedyktige sentraler opererer i det enkelte løyvedistrikt.

Konkurransetilsynet peker derfor innledningsvis på muligheten til å introdusere konkurranse i drosjemarkedet – både i distrikter, byer og tettsteder – ved å tildele konsesjon som drosjesentral, og eventuelt også tildele løyver, til selskaper som ikke er lokalisert i det aktuelle løyvedistriktet. Allerede etablerte selskaper kan dermed tilby tjenester til løyvehavere i løyvedistriktet, så som sentralbords-, trafikkstyrings- innkjøps- og kredittbehandlingstjenester. På denne måten kan en ny konkurrent etableres uten de investeringsbehov en helt ny sentral krever.

### **Løyvetildeling og løyvemobilitet**

Både nyetablering av en sentral og fungerende konkurranse mellom etablerte sentraler er betinget av at nye løyver tildeles eller at løyvehavere relativt enkelt kan bytte sentral. Både tildeling av nye løyver og økt løyvemobilitet kan derfor bidra til økt konkurranse.

---

<sup>1</sup> Lov av 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger

En rekke fylkeskommuner uttaler at det ikke er udekket behov i markedet, og at det derfor er liten eller ingen vekst i antallet løyver. I de fleste av svarene Konkurransetilsynet har mottatt fra fylkeskommunene er det ikke gitt noen redegjørelse for hvorledes undersøkelsene av det faktiske løyvebehovet gjøres. Det understrekes at det er viktig at det foretas en uavhengig og objektiv vurdering og at beslutningen derfor baserer seg på mer enn sentralenes rapportering om behovet. Det vises også til at fylkeskommunen som løyvemyndighet ikke har noen plikt til å foreta behovsprøving. Konkurransetilsynet bemerker at nødvendigheten av behovsprøving synes å være mindre i løyvedistrikter som er unntatt fra maksimalprisforskriften.<sup>2</sup>

I flere distrikter stilles det krav om et visst antall tilknyttede løyver for å opprette en ny sentral. Etter Konkurransetilsynets vurdering representerer slike minimumskrav et unødvendig etableringshinder som begrenser konkurransen i drosjemarkedet. Etableringshindringene økes dersom det også er begrensede muligheter til å fremskaffe løyvener, særlig dersom sentralen ikke får utstedt nye løyver fra fylkeskommunen og må rekruttere løyvehavere fra eksisterende sentraler. Den konkurransebegrensende virkningen av et minimumskrav forsterkes dersom det er begrenset løyvemobilitet i markedet.

Flere tiltak kan bidra til å øke løyvemobiliteten i markedet. Ingen eller kortere bindingstid for løyvehavere tilknyttet en sentral vil bidra til å bedre løyvemobiliteten. Det samme vil en hyppigere frekvens på utlysning av løyver kunne medføre. Frekvensen kan for eksempel økes til 3-4 ganger i året, eventuelt kan tildelingen skje løpende. Tildeling av løyver uten tilknytningsplikt til en bestemt sentral vil også kunne bidra til å øke mobiliteten og dermed konkurransen mellom sentraler.

For å bidra til økt løyvemobilitet er det i utgangspunktet ønskelig at den enkelte løyvehaver selv kan bestemme hvilken sentral vedkommende ønsker å være tilknyttet. En slik ordning vil kunne stimulere til konkurranse mellom sentralene om å tiltrekke seg løyvehavere og dermed til økt dynamikk i markedet.

I enkelte løyvedistrikter får sentralene garanti om å få beholde et visst antall løyver eller en viss prosentandel av tildelte løyver. Denne type garanti kan forhindre virksom konkurranse fordi effektive selskaper forhindres å vokse, mens ineffektive selskaper ikke mister sin markedsposisjon. Denne type garantier vil særlig være problematisk dersom fylkeskommunen ikke utsteder nye løyver. Løyvener vil ved en slik ordning bli bundet opp og fungere som en etableringshindring for nye sentraler.

### **Virkemidler mot dominerende selskaper**

Selv om utgangspunktet bør være at den enkelte løyvehaver selv kan bestemme hvilken sentral vedkommende ønsker å være tilknyttet, kan en maksimalgrense på antall løyver knyttet til den enkelte sentral fungere som et virkemiddel mot at én sentral oppnår en dominerende stilling i markedet. En konkurransefremmende praksis – per i dag praktisert i enkelte løyvedistrikt – kan være at en dominerende aktør ikke får nye løyver når sentralen oppnår en fastsatt andel av løyvener i distriktet. Dersom en sentral allerede er dominerende, kan dette avhjelpest med en aktiv omfordeling av løyver, både ved innlevering av løyver og ved utstedelse av nye løyver. I enkelte løyvedistrikt praktiseres prosentvise årlige grenser for tillatt overgang av løyver mellom sentraler. Denne praksisen bør unngås, ettersom den svekker løyvemobiliteten. Det bør i stedet etableres en maksimalgrense for hvor stor andel av løyvener i distriktet som kan være tilknyttet én sentral.

### **Prisopplysning**

Prisopplysning er en viktig forutsetning for virksom konkurranse. Konkurransetilsynet er av den oppfatning at fylkeskommunene, gjennom reguleringer i henhold til yrkestransportforskriften § 46 syvende ledd, kan bidra til bedre prisopplysning i drosjemarkedet. Sammenlignbar og oversiktlig prisopplysning i drosjen, med mulighet for å se prisene både på utsiden av bilen og i baksetet, samt prisoppslag på holdeplass, bidrar til å gjøre forbrukeren i bedre stand til å foreta informerte valg. Fylkeskommunene bør se hen til forbrukermyndighetenes pågående arbeid med å bedre

<sup>2</sup> Forskrift av 9. mars 2007 nr. 265 § 1 tredje ledd bokstav a

prisopplysningen i drosjemarkedet. Det påpekes også at det er viktig at drosjeholdeplassene organiseres på en slik måte at forbrukerne gis en reell mulighet til å foreta et fritt valg av drosjeselskap.<sup>3</sup>

### Oppsummering

Konkurransetilsynet anmoder om at fylkeskommunene vektlegger hensynet til virksom konkurranse ved utformingen av løyvepolitikken. Dersom fylkeskommunene behovsprøver antallet løyver i markedet, bør det foretas en uavhengig og objektiv vurdering for å undersøke det faktiske behovet for løyver.

Konkurransetilsynet er av den oppfatning at minimumskrav til antall løyver ved opprettelse av ny sentral virker etableringshindrende. Et garantert antall løyver eller garanti om en viss prosentandel av løyvene bør også unngås, ettersom en slik ordning hindrer løyvemobilitet og dynamisk konkurranse i drosjemarkedet.

Høyere grad av løyvemobilitet vil kunne bidra til økt konkurranse i drosjemarkedet. Den enkelte løyvehaver bør av denne grunn som hovedregel selv kunne bestemme hvilken sentral vedkommende ønsker å være tilknyttet. En maksimalgrense for hvor stor andel av løyvene i distriktet som kan være tilknyttet samme sentral vil likevel kunne fungere som et virkemiddel mot at én sentral oppnår en dominerende stilling. Dersom en sentral allerede er dominerende, kan dette avhjelpes med en aktiv omfordeling av løyver.

Konkurransetilsynet anmoder fylkeskommunene om å treffe tiltak som kan bedre prisopplysningen i drosjemarkedet, herunder organisere drosjeholdeplassene på en slik måte at forbrukerne får en reell mulighet til å foreta valg av drosjeselskap.

Med hilsen

Jostein H. Solberg (e.f.)  
*seksjonsleder*

Andreas Jørgensen Tveito  
*førstekonsulent*

#### Mottakere:

Oslo kommune Samferdselsetaten	Pb. 6703 Etterstad	0609	Oslo
Akershus fylkeskommune	Schweigaards gate 4	0185	Oslo
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Seilmakergate 2	7735	Steinkjer
Oppland fylkeskommune	Service boks	2626	Lillehammer
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Askedalen 2	6868	Gaupne
Sør- Trøndelag fylkeskommune	Erling Skakkes gate 25 Fylkeshuset	7004	Trondheim
Telemark fylkeskommune	Fylkeshuset	3706	Skien
Vest- Agder fylkeskommune	Serviceboks 517	4605	Kristiansand S

<sup>3</sup> Se Konkurransetilsynets høringsuttalelse til Oslo kommune av 31. august 2007, tilgjengelig på [http://www.konkurransetilsynet.no/iKnowBase/Content/427452/H2007-830\\_DROSJEREGLEMENT.PDF](http://www.konkurransetilsynet.no/iKnowBase/Content/427452/H2007-830_DROSJEREGLEMENT.PDF)



Vestfold fylkeskommune	Svend Foynsgate 9	3126	Tønsberg
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	Sarpsborg
Aust-Agder fylkeskommune	Ragnvald Blakstads v 1 serviceboks 606	4838	Arendal
Buskerud fylkeskommune	Fylkeshuset	3020	Drammen
Finnmark fylkeskommune	Henry Karlsensplass 1	9800	Vadsø
Hedmark fylkeskommune	Fylkeshuset	2325	Hamar
Hordaland Fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	Molde
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	Bodø
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 sentrum	4001	Stavanger
Troms fylkeskommune	Fyllkeshuset Strandvn 13	9296	Tromsø

Kopi: Norges Taxiforbund