

Oslo kommune  
Byrådsavdeling for næring og idrett v/ næringssjef  
Mary Moe  
Rådhuset  
0037 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: 2009/289  
MAB WESE 521.5

Dato: 02.04.2009

## **Påpekning - Oslo Kommune - konkurransebegrensende virkninger av bystyrets vedtak i sak 43 - drosjenæringen - konkurranse-loven § 9 første ledd bokstav e**

Det vises til bystyrets vedtak av 4. mars 2009 i sak 43 (Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet), telefonsamtale med næringssjef Mary Moe 19. mars 2009 og Oslo kommunes brev av 25. mars 2009.

Konkurransetilsynet skal i henhold til konkurranse-loven<sup>1</sup> § 9 første ledd bokstav e føre tilsyn med konkurransen i de forskjellige markeder, herunder påpeke konkurransebegrensende virkninger av offentlige tiltak, eventuelt ved å fremme forslag med sikte på å styrke konkurransen og lette adgangen for nye konkurrenter.

Etter Konkurransetilsynets vurdering er det stor risiko for at enkelte av elementene i bystyrevedtaket vil kunne medføre at konkurransen i drosjemarkedet i Oslo-området vesentlig begrenses eller elimineres. Bakgrunnen for dette er at opprettelsen av felles ansiennitetsliste, opphevelse av løyvehavernes bindingstid og opphør av omfordelingsordningen uten at det innføres andre begrensninger på løyveovergang<sup>2</sup>, trolig vil medføre at de fleste løyvehaverne vil bli tilknyttet Oslo Taxi.

Det understrekes at Konkurransetilsynet ser positivt på at det er foretatt en gjennomgang av reguleringen av drosjenæringen i Oslo. Det er imidlertid viktig at kommunen er klar over hvilke konsekvenser ovennevnte endringer vil kunne få for konkurransen og dermed drosjekundene. Konkurransetilsynet finner det riktig å peke på disse forholdene nå, selv om deler av bystyrevedtaket senere skal følges opp med en forskrift.

Drosjemarkedet i Oslo (og andre tettbygde strøk) er kjennetegnet ved at løyvehaverne er tilknyttet sentraler og at konkurransen i markedet foregår mellom drosjesentralene<sup>3</sup> – dette gjelder både konkurransen om enkeltreiser og konkurransen om private og offentlige kontrakter og anbud, f. eks. om pasienttransport. En drosjesentral er avhengig av å tiltrekke seg et tilstrekkelig antall løyvehavere for å kunne konkurrere effektivt i markedet. For løyvehaverne vil det som regel

---

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

<sup>2</sup> Endringene er nærmere beskrevet i Oslo kommunes brev av 19. mars 2009 til ByTaxi AS v/ advokat Runar Hombles og i brev av 24. mars 2009 til drosjesentralene i Oslo.

<sup>3</sup> Samarbeidet mellom løyvehavere tilknyttet samme sentral er unntatt fra konkurranse-lovens forbud mot konkurransebegrensende samarbeid, jf. forskrift om dispensasjon fra konkurranse-loven [av 1993] § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler. Forskriften gir unntak også fra gjeldende konkurranse-lov § 10, jf. overgangsbestemmelsen i § 33 første ledd.

være mest attraktivt å være tilknyttet den største sentralen, gjerne den tidligere monopolisten, som i Oslo er Oslo Taxi.

Uten en regulering av størrelsen på den største sentralen vil det derfor trolig bare bli igjen én aktør av betydning.<sup>4</sup> Dermed vil konkurransen fjernes eller vesentlig begrenses med de negative følger dette normalt gir for pris, tilgjengelighet og kvalitet. For enkeltreisesegmentet vil Konkurransetilsynet da måtte vurdere å oppheve unntaket fra maksimalprisforskriften for Oslo. I anbudsmarkedene er det vanskeligere å finne tiltak som kan motvirke ulempene kundene vil bli påført.

Fri overgang av løyvehaverne mellom sentralene fremstår i utgangspunktet som effektivt. Erfaringsmessig har det imidlertid vist seg at de fordeler den tidligere monopolisten har gjør det vanskelig for andre sentraler å konkurrere om løyvehaverne. Bortfall av regulering av løyveantall kan således medføre at det kun blir en sentral igjen i markedet. Regulering av løyveovergang sikrer således konkurransen i markedet.

Det understrekes at Konkurransetilsynet ikke tar stilling til om opprettholdelsen av ovennevnte regler er den beste måten å sikre konkurransen på. Andre tiltak kan tenkes, f. eks. å fastsette et maksimalt antall løyver som kan være tilknyttet en sentral. Det viktige er at det finnes et regelverk som har effektive tiltak mot at konkurransen forverres som følge av løyveoverganger og at disse tilpasses forholdene i markedet.

Konkurransetilsynet ber på denne bakgrunn om at Oslo kommune redegjør for hvordan det skal sikres at konkurransen i drosjemarkedet i Oslo opprettholdes. Det bes om svar innen 1. mai 2009.

Med hilsen

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

Wenche Sædal Egeland  
*førstekonsulent*

Kopi til:

Forbrukerrådet	Pb 4594 Nydalen	0404	Oslo
Forbrukerombudet	Postboks 4597 Nydalen	0404	Oslo

---

<sup>4</sup> Dette er tidligere omtalt i Konkurransetilsynets påpekninger til alle landets fylkeskommuner og Oslo kommune av 26. januar og 20. september 2007.