

Föstudagurinn, 16. nóvember 2001

173. fundur samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 31/2001

**Afnám á hámarksökutöxtum sendibifreiða
sem Trausti, félag sendibifreiðastjóra, gefur út.**

I.

Málavextir

1.

Trausti, félag sendibifreiðastjóra, hefur um margra ára skeið gefið út hámarks ökutaxta fyrir sína félagsmenn. Verðbreytingar á ökutöxtunum hafa verið háðar samþykki samkeppnisyfirvalda, áður verðlagsyfirvalda. Ástæður þess að ökutaxtarnir voru ekki felldir undan ákvörðunum yfirvalda þegar verðlagsákvæði voru að mestu afnumin á níunda áratugnum og snemma á þeim tíunda má rekja til þess lagaumhverfis sem sendibifreiðaakstur hefur búið við. Í lögum, nr. 61/1995, um leigubifreiðar, sem tóku til fólksbifreiða, sendibifreiða og vörubifreiða sem notaðar eru til leiguaksturs og reglugerð, nr. 121/1990, voru ákvæði sem tóku m.a. til svæðisbundinna takmarkana á fjölda bifreiða og skyldu bifreiðastjóra til að hafa afgreiðslu á bifreiðastöð sem viðurkennd hafði verið af sveitarstjórn. Þann 1. september sl. breyttist lagaumhverfi sendibifreiða þannig að lög um leigubifreiðar taka ekki lengur til þeirra heldur falla sendibifreiðar nú undir lög nr. 73/2001, um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.

Árið 1993 var kveðinn upp dómur hjá Mannréttindadómstól Evrópu vegna kæru leigubifreiðastjóra á hendur íslenska ríkinu. Skylduaðild leigubifreiðastjóra að stéttarfélagi leigubifreiðastjóra, á svæðum þar sem takmörkun á fjölda bifreiða væri í gildi, var talin brjóta í bága við tiltekna grein mannréttindasáttmála Evrópu. Í kjölfar niðurstöðu dómsins var lögbundin skylduaðild bifreiðastjóra að stéttarfélögum vegna atvinnuleyfa afnumin, sbr. lög nr. 61/1995. Þrátt fyrir afnám skylduaðildar að stéttarfélögum var í lögnum eftir sem áður kveðið á um að takmarkanir á fjölda leigubifreiða (þ.m.t. sendibifreiða) sem í gildi væru skyldu haldast þar til öðruvísi yrði ákveðið. Reglugerð, nr. 121/1990, sem kvað á um svæðisbundnar takmarkanir á fjölda bifreiða féll hinsvegar sjálfkrafa úr gildi þann 1. september sl. með gildistöku áðurnefndra laga nr. 73/2001.

2.

Leyfi til aksturs sendibifreiða hafa verið bundin við einstaklinga, sem eins og áður segir bar skv. lögum að aka frá viðurkenndri sendibifreiðastöð. Þær stöðvar sem félagsmenn Trausta hafa ekið frá hafa verið reknar sem hlutafélög og akstur frá þeim hefur að mestu verið bundinn eign leyfishafa á hlut í stöð. Nokkrir bifreiðastjórar hafa verið s.k. leiguliðar á sendibifreiðastöðvum. Nú eftir fyrrnefnda lagabreytingu sem tók gildi 1. september sl. geta félög jafnt sem einstaklingar fengið leyfi til reksturs sendibifreiða að uppfylltum skilyrðum tengdum atvinnuleyfisveitingu skv. lögnum og reglum sem settar kunna verða af samgönguráðherra á grundvelli þeirra.

Á félagssvæði Trausta, félags sendibifreiðastjóra, gildi takmörkun á fjölda sendibifreiða skv. reglugerð nr. 121/1990. Í henni kom fram að félagssvæði Trausta tæki til Reykjavíkur, Kópavogs, Garðabæjar, Seltjarnarness og Mosfellsbæjar. Hámarksfjöldi á því svæði var 540 sendibifreiðar.

Samkvæmt reglugerðinni bar þeim stéttarfélögum (þ.m.t. Trausta) sem takmörkunar nutu að sjá til þess að fjöldi sendibifreiða á bifreiðastöðvum væri í samræmi við hámarksfjöldann. Þrátt fyrir að þessi reglugerð hafi ekki verið felld úr gildi þá verður að álíta að fyrrnefndur dómur Mannréttindadómstólsins og lög um leigubifreiðar frá árinu 1995 hafi dregið úr gildi reglugerðarinnar því á undanförunum árum hefur leyfishöfum innan Trausta fækkað úr um 479 á árinu 1991 niður í 312 í byrjun september sl.

3.

Starfsumhverfi sendibifreiðastjóra hefur á undanförunum árum breyst. Sem dæmi má nefna að ýmsir leyfishafar tengdir sendibifreiðastöðvum hafa tekið upp fasta atvinnusamninga við fyrirtæki sem þurfa á reglubundinni þjónustu að halda. Algengt er að leitað sé tilboða í þjónustu sendibifreiðastjóra bæði við fyrirtæki og við búslóðaflutninga. Þó að leyfishöfum til sendibifreiðaaasturs hafi fækkað hefur aðilum sem bjóða sendibifreiðaþjónustu fjölgað. Þannig reka stórir aðilar svo sem Eimskip og Íslandspóstur til að mynda flota sendibifreiða í eigin þágu og smærri fyrirtæki hafa í auknu mæli eigin sendibifreiðar í tengslum við sinn rekstur.

II.

Niðurstöður

Á fundi samkeppnisráðs þann 16. nóvember 2001 var ákvörðun tekin í máli þessu. Þátt í fundinum tóku Atli Freyr Guðmundsson, Karítas Pálsdóttir, Ólafur Björnsson, Sigurbjörn Magnússon og Þórólfur Matthíasson.

1.

Samkvæmt 1. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993 er markmið þeirra að efla virka samkeppni í viðskiptum. Þessu markmiði skal ná m.a. með því að vinna gegn óhæfilegum hindrunum og takmörkunum í atvinnurekstri. Í álit nr. 3/1994, um samkeppnisstöðu félaga vörubifreiðastjóra var það mat ráðsins að svæðisvernd sem þá fólst í lögum um leigubifreiðar stríddi gegn markmiði samkeppnislaga. Það sama gildir um aðrar takmarkanir, þ.m.t. takmarkanir á fjölda bifreiða, sem fólust í lögum og reglum sem til skamms tíma hafa gilt um starfsemi sendibifreiðastjóra. Á grundvelli þess lagaumhverfis sem í gildi var þótti samkeppnisráði ekki vera forsendur til að fella niður hámarksökutaxta fyrir sendibifreiðar þegar hámarksverð á ýmissi þjónustu var afnumið snemma á síðasta áratug.

Í nýju lagaumhverfi sendibifreiða, þ.e. samkvæmt lögum nr. 73/2001, um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á land, eru umræddar samkeppnishindranir ekki lengur til staðar. Að mati samkeppnisráðs eru því ekki lengur fyrir hendi þær aðstæður sem til þessa hafa komið í veg fyrir virka samkeppni á markaðnum fyrir þjónustu sendibifreiðar. Hinar opinberu samkeppnishindranir sem fólust í lögum og reglum sem byggðu á þeim og réttlættu og gerðu það nauðsynlegt að samkeppnisyfirvöld, áður verðlagsyfirvöld, hefðu bein afskipti af ökutöxtum sendibifreiðastjóra hafa nú verið afnumdar. Því er ekki lengur nauðsyn á afskiptum samkeppnisyfirvalda af umræddum töxtum. Með vísan til þess mun samkeppnisráð hætta afskiptum af ökutöxtum sendibifreiðastjóra.

2.

Í 10. gr. samkeppnislaga er lagt bann við samningum, samþykktum og samstilltum aðgerðum milli fyrirtækja, hvort heldur þær eru bindandi eða leiðbeinandi, sem hafa það að markmiði eða af þeim leiðir að samkeppni er raskað. Bann þetta nær m.a. til samninga o.fl. sem hafa áhrif á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti. Þannig verður sendibifreiðastjórum sem starfa sem sjálfstæðir rekstraraðilar, óháð rekstrarformi, óheimilt að hafa hvers kyns samráð eða samvinnu um verð og viðskiptakjör, sbr. 10. gr. samkeppnislaga, þegar beinum afskiptum samkeppnisyfirvalda af ökutöxtum sendibifreiða lýkur. Bann þetta gildir einnig um félög sendibifreiðastjóra, sbr. 12. gr. laganna. Samningar milli sendibifreiðastjóra sem starfa sem sjálfstæð fyrirtæki við þjónustu sína falla þó ekki undir bann skv. 10. gr. ef samanlögð markaðshlutdeild allra samstarfsfyrirtækja fer ekki yfir 5% á þeim markaði sem við á, sbr. 13. gr. samkeppnislaga. Samkeppnisráð getur á grundvelli 16. gr. samkeppnislaga veitt undanþágu frá bannákvæðum 10. og 12. gr. ef tiltekin skilyrði eru uppfyllt. Má hugsa sér að sendibifreiðastjórar, sem hver um sig starfar sem sjálfstæður rekstraraðili, á sömu sendibifreiðastöð kynnu að láta á það reyna hvort samstarf þeirra innan stöðvarinnar, sem fellur undir 10. gr. samkeppnislaga, uppfylli skilyrði 16. gr. um undanþágu frá banninu.

III.
Ákvörðunarorð:

„Frá 1. janúar 2002 fellur úr gildi hámarksökutaxti fyrir sendibifreiðar sem samþykktur hefur verið af Samkeppnisstofnun og gefinn út af Trausta, félagi sendibifreiðastjóra.“