



Fornyings- og administrasjonsdepartementet

Postboks 8004
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: 2007/709 - 2
MAB VEMA 521.4

Saksbeh.: Vegard M. Aandal
Andreas J. Tveito

Dato: 11.10.2007

■ **Utredning - samarbeid om drift av kommersielle fylkeskryssende bussruter**

1. Bakgrunn – departementets forespørsel

Fornyings- og administrasjonsdepartementet har i brev av 27. juni 2007 anmodet Konkurransetilsynet om en ”utredning av forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 første ledd for samarbeid om drift av kommersielle fylkeskryssende bussruter”.

Fristen ble opprinnelig satt til 20. september 2007, men i e-post av 23. august 2007 ble fristen utsatt til 12. oktober 2007.

Departementet viser i brevet til Konkurransetilsynets vedtak V2007-9 av 15. mai 2007 (heretter ”vedtaket”). I vedtaket pålegger tilsynet Tide Reiser AS og Veolia Transport Sør AS å avvikle samarbeidet om ekspressbussruten Kystbussen innen 1. januar 2008. Bakgrunnen for vedtaket er at samarbeidet, etter Konkurransetilsynets oppfatning, er i strid med forbudet mot konkurransebegrensende samarbeid i konkurranseloven § 10.¹

På bakgrunn av vedtaket, og at departementet har fått opplyst at det finnes en rekke tilsvarende samarbeid om ekspressbussruter, bes det utredet ”om det bør gis en forskrift etter konkurranseloven § 3 annet ledd, som gir unntak fra forbudet i konkurranseloven § 10 første ledd, for samarbeid om kommersielle fylkeskryssende bussruter.” Formålet med en eventuell forskrift er ifølge departementet å sikre drift av bussruter som alternativ til privatbil.

Departementet ber også om at tilsynet utformer et utkast til forskrift.

2. Sammendrag av Konkurransetilsynets vurderinger

Konkurransetilsynet har utredet hvorvidt det bør gis en forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 for drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbuss (heretter også benevnt ekspressbuss). På bakgrunn av departementets anmodning tar utredningen utgangspunkt i markedsavgrensningen og konkurranseanalysen i vedtaket. Konkurransetilsynet har i tillegg innhentet opplysninger om andre ruter for å vurdere hvorvidt det bør gis et generelt unntak fra konkurranseloven § 10 for drift av ekspressbuss. Den knappe tiden tilsynet har hatt til rådighet har gjort at det kun i begrenset omfang har vært mulig å hente inn opplysninger for å klargjøre

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

behovet for et eventuelt unntak fra konkurranseloven. Det har således ikke vært mulig å foreta en fullstendig utredning av det faktiske behovet for samarbeid og de samfunnsøkonomiske konsekvensene av å tillate et slikt samarbeid.

I utredningen peker Konkurransetilsynet blant annet på at opphør av konkurransebegrensende samarbeid i strid med konkurranseloven § 10 normalt vil medføre bedre kvalitet og lavere priser til gunst for forbrukerne, og ikke at et tilbud legges fullstendig ned. Samarbeid som er nødvendig for å opprettholde en rute kan gjennomføres uten hinder av konkurranseloven. Konkurransebegrensende samarbeid som rammes av konkurranseloven § 10 første ledd vil også være tillatt dersom det resulterer i kostnadsbesparelser og de øvrige vilkårene i konkurranseloven § 10 tredje ledd er oppfylt. Gjeldende regelverk åpner altså i stor grad opp for samarbeid som er nødvendig for å sikre drift av ruter eller som sikrer mer kostnadseffektiv drift.

Konkurransetilsynets utredning gir således ikke grunnlag for å slå fast at det er behov for unntak fra konkurranseloven § 10 for å sikre drift av ekspressbuss som alternativ til bruk av privatbil. Tilsynet har heller ikke funnet andre tungtveiende hensyn som kan begrunne en eventuell forskrift. På denne bakgrunn anbefaler Konkurransetilsynet at det ikke gis en unntaksforskrift.

Departementet har opplyst at det skal utarbeides et utkast til forskrift etter konkurranseloven § 3 annet ledd, uavhengig av tilsynets konklusjon om behovet for en slik forskrift. På denne bakgrunn har Konkurransetilsynet utarbeidet et utkast til forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 første ledd for avtaler om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbuss. Dersom departementet fortsatt skulle ønske å gjøre unntak fra konkurranseloven anbefaler Konkurransetilsynet at det gjøres en grundigere utredning av konsekvensene av og behovet for et eventuelt unntak før det vedtas.

Konkurransetilsynets utkast til en eventuell forskrift innebærer unntak fra konkurranseloven § 10 for drift av ruter hvor det allerede foreligger et samarbeid. For å være omfattet av unntaket må aktørene godtgjøre at samarbeidet medfører samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinster og at en rimelig andel av disse kommer passasjerene til gode. Videre legges det opp til at foretakene skal kunne tre ut av samarbeidet med 6 måneders varsel. Det understrekes at unntaket i forskriftsforlaget ikke vil gjøre unntak fra forbudet i EØS-avtalen artikkel 53. Samarbeid om fylkeskryssende bussruter kan altså være i strid med EØS-avtalen selv om en eventuell forskrift skulle bli vedtatt.

I det følgende gis først i punkt 3 en kort beskrivelse av markedene for ekspressbuss og de ulike typer samarbeid som finner sted. Behovet for unntak fra konkurranseloven § 10 for å sikre drift av ekspressbuss som alternativ til privatbil vurderes i punkt 4. I punkt 5 behandles andre momenter av betydning for vurderingen av hvorvidt det bør gjøres unntak fra konkurranseloven § 10 og punkt 6 inneholder tilsynets anbefaling. Forskriftsutkastet presenteres i punkt 7.

3. Nærmere om ekspressbussruter og samarbeid

3.1. Ekspressbussruter

Løyvetildelingspolitikken for ekspressbuss har vært i betydelig utvikling fra starten av 1990-tallet og frem til i dag. Det kunne den gang ikke påregnes at løyvemyndigheten utstedte løyve til mer enn én ekspressbuss på en gitt strekning.² På begynnelsen av 1990-tallet medførte et samarbeid mellom foretak i flere fylker økt mulighet til å få tildelt løyve, samt at løyvet også ville omfatte rett til å betjene lokaltrafikk. Det var imidlertid ikke et formelt krav at flere foretak gikk sammen om å drive en ekspressbussrute.³

² Brev av 24. oktober 2005 fra Rogaland fylkeskommune til Konkurransetilsynet og brev av 27. september 2005 fra Samferdselsdepartementet til Konkurransetilsynet.

³ Brev av 27. september 2005 fra Samferdselsdepartementet til Konkurransetilsynet.

I Samferdselsdepartementets rundskriv N-5/2001 ble det gjort en oppmykning av vilkårene for tildeling av løyve til fylkeskryssende bussruter⁴ og i 2002 ble samferdselsloven⁵ erstattet av yrkestransportlova.⁶ Etter yrkestransportlova § 6 er det formelt sett fortsatt behovsprøving av løyve for drift av ekspressbuss. I rundskriv N-2/2003 fra Samferdselsdepartementet fremkommer det imidlertid at bestemmelsen skal praktiseres slik at det er fri etableringsrett for fylkeskryssende ekspressbussruter som er drevet på kommersielt grunnlag.⁷

Behovsprøvingen knytter seg nå bare til ekspressbussenes mulighet til å betjene lokaltrafikk. Bakgrunnen for dette er at lokaltrafikk inngår i det fylkeskommunale tilskuddsvaret. I henhold til rundskrivet er det ikke lenger adgang til å nekte etablering av parallelle ekspressbussruter, og det skal settes like vilkår med hensyn til i hvilken grad ekspressbussene har adgang til å betjene lokaltrafikk. Etter liberaliseringen i 2003 er det således fri etableringsrett for ekspressbussruter så fremt de formelle kravene for løyve er til stede.

Etter det Konkurransetilsynet er kjent med finnes det ikke noen fullstendig oversikt over fylkeskryssende kommersielle ekspressbussruter.⁸ Konkurransetilsynet har derfor analysert ulike bussruter i Norge og utarbeidet en oversikt over ruter som av tilsynet vurderes som kommersielle ekspressbussruter. Oversikten viser også hvilke av rutene det samarbeides på, og oversikten er inntatt som vedlegg 1 til utredningen. Den er utarbeidet ved å ta utgangspunkt i ruter som har visse kjennetegn som særpreger ekspressbuss drevet på kommersielt grunnlag.

Ekspressbussene skiller seg fra ordinære busser som benyttes til lokaltrafikk ved at de vanligvis har høyere komfort, mer plass til bagasje, samt færre stopp. De fleste ekspressbusstilbyderne tilbyr også en "plassgaranti". Almennelige lokaltrafikkruer som trafikkeres av vanlige busser anses ikke som ekspressbusser. Noen ekspressbussruter ivaretar på den andre siden til dels også avvikling av lokaltrafikk. Det gjøres oppmerksom på at oversikten inneholder noen ruter som ikke er fylkeskryssende, men som for øvrig har de karakteristika som kjennetegner ekspressbussruter. Ruter som har endestopp i utlandet er ikke tatt med. Konkurransetilsynet har ikke kjennskap til nøyaktig hvilke ruter som mottar offentlige tilskudd og nivået på tilskudd for den enkelte rute. En fullstendig oversikt over hvilke ruter som må anses som fylkeskryssende kommersielle ekspressbussruter vil kreve en mer omfattende informasjonsinnhenting og en grundigere analyse.

Oversikten inneholder i alt 54 ruter som etter Konkurransetilsynets vurdering må anses som kommersielle ekspressbussruter. Av disse opereres 37 av rutene av deltakere eller medlemmer i NOR-WAY Bussekspress AS (heretter "NBE"). De resterende rutene opereres blant annet av Lavprisekspressen (eid av Oslo Sporveier AS) som tilbyr 3 ruter og Konkurrenten.no (eid av Risdal Touring AS) tilbyr 1 rute. I tillegg tilbyr foretak i Nettbuss-konsernet i alt 13 ruter gjennom TIMEkspressen. De fleste av foretakene i Nettbuss-konsernet som trafikkerer ruter i TIMEkspressen er også deltakere eller medlemmer i NBE.

Konkurransetilsynets undersøkelser viser at samarbeid om drift finner sted på 16 av rutene på listen. Alle selskapene som samarbeider er deltakere i eller medlemmer i NBE og samarbeidet skjer under NBEs profilering. På samtlige samarbeidsruter ble samarbeidet initiert før liberaliseringen.

3.2. Samarbeidet om Kystbussen

I vedtaket ble det relevante markedet definert som transport med ekspressbuss mellom Bergen og Stavanger, og Kystbussen er eneste tilbyder av ekspressbuss på strekningen Bergen – Stavanger.

⁴ Samferdselsdepartementet Rundskriv N-5/2001 "Justerte retningslinjer for behovsprøvingen av fylkeskryssende bussruter i forhold til jernbanen i det sentrale Østlandsområdet" av 26. juni 2001.

⁵ Lov av 4. juni 1976 om samferdsel (opphevet).

⁶ Lov av 21. juni 2002 nr 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy.

⁷ Samferdselsdepartementet Rundskriv N-5/2001 "Behovsprøving av fylkeskryssende bussruter – utviding av virkeområdet for rundskriv N-5/2001 til å gjelde hele landet" av 13. mars 2003

⁸ Konkurransetilsynet har fått opplyst fra Samferdselsdepartementet at det ikke foreligger noen fullstendig oversikt over hvilke ruter som må anses som fylkeskryssende kommersielle ekspressbussruter.

Konkurransetilsynet kom til at substitusjonsmulighetene til fly og personbil er begrenset og de utøver ikke tilstrekkelig konkurransepress til å påvirke Kystbussens markedsatferd. Fly og personbil inngår således ikke i det relevante markedet. Idet Tide eier 100 prosent av Flagggruten og 75 prosent av Kystbussen vil det ikke være rasjonelt for disse foretakene å konkurrere med hverandre. I vedtaket ble det derfor ikke ansett av betydning for konkurranseanalysen om hurtigbåt inkluderes i det relevante markedet.

Det geografiske markedet i saker om transport avgrenses normalt til strekningen mellom to steder. De reisende etterspør en transporttjeneste fra ett sted til et annet. Transport på andre strekninger vil derfor vanligvis ikke være et substitutt for de reisende. Konkurransetilsynet la i vedtaket til grunn at det geografiske markedet er strekningen Bergen – Stavanger.

Det vises til vedtaket for nærmere opplysninger om markedsavgrensningen.

3.3. Samarbeid på andre ekspressbussruter

Konkurransetilsynet har ikke foretatt markedsavgrensning for de øvrige rutene som er innatt i oversikten over ekspressbuss, men bemerker at det geografiske markedet også her normalt vil være strekningen mellom to steder.

Hvorvidt ekspressbuss og andre transportmidler inngår i samme relevante produktmarked for andre ekspressbuss enn Kystbussen, må vurderes konkret for hver enkelt rute. Det kan ikke utelukkes at ekspressbuss på enkelte strekninger inngår i samme marked som for eksempel tog eller fly, selv om dette etter Konkurransetilsynets vurdering ikke er tilfelle for Kystbussen.

Med unntak for samarbeidet om Kystbussen, har ikke Konkurransetilsynet inngående kjennskap til den enkelte samarbeidsavtale. Det er likevel på det rene at det samarbeides om selve driften av ruten, slik at både pris og kapasitet er omfattet av samarbeidsavtalene.

3.4. Særlig om samarbeidet gjennom NOR-WAY Bussekspress AS

Innenfor markedene for transport med ekspressbuss er det, i tillegg til det direkte samarbeidet om enkeltruter, et utstrakt samarbeid i regi av NBE. NBE er en paraplyorganisasjon for et landsdekkende ekspressbussnett som ivaretar en rekke fellesfunksjoner for medlemmene. Nesten alle de største busselskapene i Norge er deltakere i NBE. NBE har også en rekke andre medlemsbedrifter.

Samarbeidet mellom det deltakende selskapet og NBE er primært knyttet til markedsføring, men omfatter også innkjøp, takstregulativ, salg og produktutvikling. I tillegg innebærer samarbeidet utstrakt informasjonsutveksling mellom medlemmene i NBE.

NBE-foretakene kjører per i dag få parallelle ruter. Der partene kjører parallelt skjer det dessuten ofte på felles løyve. De samarbeidende partene er derfor i begrenset grad faktiske konkurrenter på ruten. Konkurransetilsynet er imidlertid av den oppfatning at partene i samarbeidet ofte vil være potensielle konkurrenter. Bakgrunnen er at sannsynligheten for etablering på ruten øker når foretakene er større, når de opererer i samme bransje og når de er lokalisert nært geografisk.

NBE omfatter dessuten nesten samtlige av landets største busselskaper, og foretakene er dermed ofte hverandres største potensielle konkurrenter. Samarbeid om sentrale konkurranseparametere mellom disse selskapene kan derfor tenkes å ha omfattende negative virkninger på konkurransen.

Konkurransetilsynet ga i brev av 14. juni 2006 skriftlig veiledning om konkurranselovens anvendelse på NBEs samarbeid i ekspressbussmarkedet.⁹ Formålet med veiledningen var å belyse enkelte forhold som NBE hadde vært i dialog med Konkurransetilsynet om, med tanke på at NBE selv kan sikre at samarbeidet skjer innenfor rammen av konkurranseloven. Konkurransetilsynet

⁹ Tilgjengelig på Konkurransetilsynets hjemmeside under ”Vedtak og uttalelser”.

understreker at det ikke har foretatt nærmere undersøkelser av NBE-samarbeidet etter at veiledningen ble gitt eller i forbindelse med nærværende utredning.

For en ytterligere redegjørelse for samarbeidet gjennom NBE og virkningene det kan ha, vises det til Konkurransetilsynets veiledningsbrev.

4. Behovet for unntak fra konkurranseloven § 10 for ekspressbussruter

4.1. Innledning

Departementets viser i sin forespørsel til Kystbussen og tilsvarende samarbeid.

Konkurransetilsynet legger derfor til grunn at det er unntak for samarbeid av typen Kystbussen som skal vurderes. Dette er samarbeid hvor det er tale om et fullstendig samarbeid om drift av ruten. Samarbeidet vil dermed omfatte sentrale konkurranseparametere som pris og kapasitet. Det presiseres at også mindre omfattende samarbeid kan være i strid med konkurranseloven, men på bakgrunn av departementets forespørsel finner Konkurransetilsynet ikke grunn til å vurdere unntak for mindre omfattende samarbeid.

I det følgende gjøres det først nærmere rede for rekkevidden av forbudet i konkurranseloven § 10, jf. punkt 4.2. Konkurransetilsynet vil deretter vurdere om det bør gjøres unntak i form av en forskrift fra konkurranselovens § 10 første ledd for samarbeid om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbussruter. I punkt 4.3 gjøres en vurdering med utgangspunkt i departementets uttalte formål med et unntak, det vil si å sikre drift av ekspressbuss som alternativ til privatbil. I punkt 5 vurderes andre momenter som kan ha betydning ved vurderingen av om det skal gis et unntak.

4.2. Nærmere om konkurranseloven § 10

Konkurranseloven § 10 første ledd forbyr samarbeid mellom foretak som har til formål eller virkning å begrense konkurransen. Bakgrunnen for forbudet er at konkurransebegrensende samarbeid leder til samfunnsøkonomiske tap.

Konkurranseloven § 10 første ledd forbyr enhver avtale, beslutning truffet av sammenslutninger av foretak eller samordnet opptreden mellom foretak som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen. Har et samarbeid som formål å begrense konkurransen, er det ikke nødvendig med en nærmere vurdering av samarbeidets virkninger i markedet for å kunne fastslå at forbudet er overtrådt. Samarbeid mellom faktiske eller potensielle konkurrenter om sentrale konkurranseparametere som pris og kapasitet er ansett å være mest skadelig, og vil normalt anses å ha et konkurransebegrensende formål i strid med konkurranseloven § 10. Samarbeid som ikke har som formål å begrense konkurransen kan likevel ha konkurransebegrensende virkning, og på dette grunnlaget falle inn under forbudet i konkurranseloven § 10 første ledd.

I vedtaket kom Konkurransetilsynet til at samarbeidet om Kystbussen hadde konkurransebegrensende virkninger i markedet, slik at det ikke var nødvendig å ta stilling til om samarbeidet hadde et konkurransebegrensende formål.

Konkurranseloven § 10 første ledd kommer normalt bare til anvendelse dersom de samarbeidende partene er faktiske eller potensielle konkurrenter. Konkurransetilsynet kom i vedtaket til at partene ikke er faktiske konkurrenter, men at de er potensielle konkurrenter på den aktuelle strekningen. Samarbeidet medfører at partene ikke konkurrerer om å tilby ekspressbuss på strekningen Bergen – Stavanger. Både Tide Reiser AS og Veolia Transport Sør AS kan foreta de nødvendige investeringer samt påta seg de omleggingskostnader som er nødvendige for å kunne etablere seg på det relevante markedet dersom samarbeidet oppløses.

Det er innfortolket et krav om at påvirkningen på konkurransen må være merkbar for at samarbeidet skal være forbudt. Dersom de samarbeidende selskapene er de eneste eller en av få tilbydere av ekspressbuss i det relevante markedet, vil merkbarhetskravet normalt være oppfylt.

Konkurranseloven § 10 tredje ledd åpner for at konkurransebegrensende samarbeid i strid med forbudet i første ledd likevel kan være tillatt. For å omfattes av unntaket i tredje ledd må samarbeidet bidra "til å bedre produksjonen eller fordelingen av varene eller til å fremme den tekniske eller økonomiske utvikling", det vil si at samarbeidet må gi positiv samfunnsøkonomisk gevinst. Vilkåret gir anvisning på hvilke effektivitetsgevinster som er relevante. Samtidig må foretakene ikke ha mulighet til å utelukke konkurranse for en vesentlig del av de varer det gjelder, og konkurransebegrensningen må være absolutt nødvendig. En rimelig andel av effektivitetsgevinstene må komme forbrukerne til gode.

I vedtaket kom Konkurransetilsynet til at samarbeidet om Kystbussen ikke oppfylte vilkåret i konkurranseeloven § 10 tredje ledd bokstav b om at konkurransen ikke må utelukkes for en vesentlig del av de varer saken gjelder. Unntaket i § 10 tredje ledd kom derfor ikke til anvendelse.

4.3. Ekspressbuss som alternativ til privatbil

4.3.1. Innledning

Det fremgår av departementets brev at formålet med en unntaksforskrift er å "ivareta de positive samfunnsmessige virkningene et slikt samarbeid kan ha, ved å sikre drift av bussruter som alternativ til privatbil, med de fordeler det medfører i form av mindre forurensning, færre trafikkulykker etc."

Konkurransetilsynet vil i det følgende først gi en kort oppsummering av markedsavgrensningen i vedtaket og betydningen av denne. Deretter vurderes det om det vil være behov for å gi unntak fra konkurranseeloven § 10 første ledd for å sikre at det i det hele tatt er et ekspressbusstilbud på en strekning. Til slutt vil det bli vurdert om det er behov for å gjøre unntak for å sikre at kvaliteten på ekspressbusstilbudet ikke blir dårligere enn i dag eller at prisene ikke blir høyere enn i dag.

4.3.2. Betydningen av markedsavgrensningen i vedtaket

Konkurransetilsynet la i vedtaket til grunn at det ikke var slik grad av substitusjon mellom bruk av Kystbussen og privatbil at ekspressbuss og privatbil kunne anses å tilhøre det samme relevante markedet i konkurranserettslig forstand.

Det kan likevel ikke utelukkes at ekspressbusstilbudet kan ha en viss innvirkning på bruken av privatbil på strekningen. På samme måte kan det ikke utelukkes at bruk av fly kan bli påvirket noe av ekspressbusstilbudet selv om dette heller ikke inngår i det samme relevante markedet. Det kan derfor ikke utelukkes at det kan lede til en viss grad av økt privatbilbruk på strekningen dersom ekspressbusstilbudet faller helt bort på strekningen selv om det må legges til grunn at reisende da i stedet også ville benytte hurtigbåt eller fly, eller eventuelt latt være å reise. På bakgrunn av at privatbil ikke anses å inngå i det relevante markedet er det imidlertid grunn til å anta at innvirkningen er relativt beskjeden. Konkurransetilsynet understreker også at tilsynet finner det lite sannsynlig at opphør av samarbeid ville resultere i at rutetilbudet falt bort, se punkt 4.3.3.

Tilsvarende kan være tilfelle på andre ekspressbussruter selv om det kan være andre alternative transportmidler i forhold til disse rutene, for eksempel tog. Det kan heller ikke utelukkes at kvaliteten og prisen på ekspressbusstilbudet kan ha innvirkning på bruken av privatbil som alternativt transportmiddel. Det er i tilfelle grunn til å gå ut fra at jo bedre ekspressbusstilbudet er, og jo billigere det er, desto færre vil velge privatbil i stedet.

4.3.3. Er det behov for unntak for å hindre nedleggelse av ekspressbuss på en strekning?

Som det er redegjort for ovenfor, vil et samarbeid om drift av en ekspressbussrute som den klare hovedregel bare være i strid med konkurranseeloven § 10 dersom partene er faktiske eller potensielle konkurrenter. I Kommisjonens retningslinjer for horisontale samarbeid angis det at "samarbejde mellem konkurrerende virksomheder, der ikke kan gennemføre det projekt eller den aktivitet, som samarbejdet omfatter, uafhængigt af hinanden" ikke omfattes av artikkel 81(1).¹⁰

¹⁰ Kommisjonens kunngjøring om retningslinjer for anvendelsen af EF-traktatens artikkel 81 på horisontale samarbeidsaftaler, EFT 2001 C 3 s. 2, avsnitt 24.

Dersom ingen av partene alene kan drive en ekspressbussrute på strekningen, vil de således ikke være å anse som faktiske eller potensielle konkurrenter. I slike tilfeller vil et samarbeid om å drive ruten ikke være i strid med konkurranseloven § 10 første ledd. Det vil derfor ikke være behov for å gjøre unntak fra konkurranseloven § 10 for å sikre mulighet for samarbeid om drift av en ekspressbussrute mellom to aktører som ikke kunne drevet ekspressbussen alene.

I tilfeller hvor samarbeid er forbudt etter konkurranseloven § 10, vil opphør av samarbeidet normalt ikke medføre nedleggelse av ruten uten at etterfølgende etablering av en tilsvarende rute finner sted. De samarbeidende partene vil være konkurrenter eller potensielle konkurrenter, og kan etablere seg hver for seg på ruten. Aktører som ikke har vært del av samarbeidet, kan også se det som interessant å etablere seg på ruten.

Det følger av dette at det ikke er behov for å gjøre unntak fra konkurranseloven § 10 for å hindre nedleggelse av en ekspressbussrute. I de tilfeller samarbeid er nødvendig for å opprettholde en rute, kan dette normalt gjennomføres uten hinder av konkurranseloven.

I vedtaket har Konkurransetilsynet redegjort for at både Tide Reiser AS og Veolia Transport Sør AS alene kunne drevet ekspressbuss på ruten og at de derfor er potensielle konkurrenter. Samarbeidet ble ansett å ha konkurransebegrensende virkninger slik at det rammes av konkurranseloven § 10 første ledd.

4.3.4. Er det behov for unntak for å sikre samme kvalitet og samme eller lavere pris på ekspressbusstilbudet som i dag?

Konkurransetilsynet vil i det følgende vurdere om samarbeid om drift sikrer ekspressbussruter som alternativ til privatbil. Det antas at pris og antall avganger vil være blant de viktigste parametrene ved valg mellom ekspressbuss og privatbil.

Konkurranse vil normalt gi bedre produkter til en lavere pris enn ved samarbeid mellom faktiske eller potensielle konkurrenter. Dette er bakgrunnen for forbudet mot konkurransebegrensende samarbeid i konkurranseloven § 10 første ledd. Opphør av ulovlig samarbeid på en ekspressbussrute vil derfor normalt medføre lavere priser og bedre kvalitet til gunst for passasjerene. Konkurranse på en rute medfører derfor vanligvis at ekspressbuss fremstår som et mer attraktivt alternativ til privatbil enn om aktørene samarbeider om driften av en rute. Det kan ikke utelukkes at et bedret tilbud kan medføre økt bruk av ekspressbuss og derfor i noe grad redusere bruken av privatbil.

Samarbeid om pris og kapasitet mellom horisontale konkurrenter er tradisjonelt ansett å være blant de mest alvorlige overtredelsene av konkurransereglene. Slikt samarbeid vil ofte medføre samfunnsøkonomiske effektivitetstap blant annet i form av høyere priser og lavere kvalitet. Dette er bakgrunnen for at slike overtredelser sanksjonerer strengt.

På den annen side kan konkurransebegrensende samarbeid i visse tilfeller gi samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinster. Som redegjort for ovenfor kan et samarbeid være tillatt etter konkurranseloven § 10 tredje ledd dersom en rimelig andel av disse gevinstene kommer forbrukerne til gode. I tillegg er det vilkår om at konkurransen ikke utelukkes for en vesentlig del av de varer samarbeidet gjelder (krav om restkonkurranse) og at samarbeidet ikke pålegger restriksjoner som ikke er absolutt nødvendige for å oppnå effektivitetsgevinstene.

Dersom samarbeid mellom faktiske eller potensielle konkurrenter om ekspressbussruter i Norge resulterer i at det ikke eksisterer noe restkonkurranse vil ikke vilkårene i konkurranseloven § 10 tredje ledd være oppfylt. Siden det er unntak for samarbeid av typen Kystbussen som skal vurderes, samarbeid hvor det er tale om et fullstendig samarbeid om drift av ruten som omfatter sentrale konkurranseparametere som pris og kapasitet, vil vilkåret om absolutt nødvendighet sjelden være oppfylt. Samarbeid om drift av ekspressbussruter kan imidlertid tenkes å ha

innvirkning på bruk av privatbil selv om disse to vilkårene i konkurranseloven § 10 tredje ledd er oppfylt.

Dersom samarbeidet medfører samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinster i forhold til en situasjon med konkurranse og en rimelig andel av disse kommer forbrukerne til gode gjennom bedre ekspressbusstilbud, herunder i form av flere avganger og lavere pris, er det rimelig å anta at samarbeidet til en viss grad kan medføre mindre bruk av privatbil. Dette kan være tilfelle på tross av at samarbeidet går lenger enn det som er absolutt nødvendig for å realisere effektivitetsgevinstene og konkurransen utelukkes for en vesentlig del av de varer det gjelder.

Konkurransetilsynet har derfor undersøkt hvorvidt det er indikasjoner på at samarbeid om ekspressbuss leder til effektivitetsgevinster og om noen av disse kommer forbrukerne til gode i form av flere avganger eller lavere pris, slik at ekspressbuss kan antas være et mer aktuelt alternativ til privatbil ved samarbeid enn ved konkurranse.

Det ble innhentet opplysninger for hver av de 37 ekspressbussrutene innenfor NBE om distanse (antall kilometer fra endestopp til endestopp), totalinntekter (total omsetning i kroner på hver enkelt rute i 2006), fullpris (prisen på en fullprispillett fra endestopp til endestopp på hver av rutene i september 2007), passasjertall (totalt antall passasjerer på hver av rutene i 2006), antall avganger (antall ukentlige avganger på hver av rutene i september 2007) og samarbeid (hvorvidt et eller flere selskaper samarbeider om å drive den aktuelle ruten). Informasjonen om sommerruten Nordkappekspresen som kunne skaffes var ufullstendig og ble derfor ikke inkludert i vurderingen. Samme opplysninger ble innhentet også fra Lavprisekspresen, Konkurrenten.no og TIMEkspresen, men disse opplysningene viste seg å ikke være sammenlignbare med tallene fra NBE.

Det ble ikke funnet indikasjoner på at antall passasjerer eller distanse har innvirkning på sannsynligheten for samarbeid. Det er derfor ikke holdepunkter for at samarbeid reduserer kostnadene på lange ruter, eller at samarbeid er nødvendig for å opprettholde rutetilbudet på strekninger med dårlig passasjergrunnlag. Informasjonen gir derfor ikke indikasjoner på at samarbeid om drift av ekspressbussruter resulterer i kostnadsbesparelser.

Videre ble det ikke funnet indikasjoner på at samarbeid øker passasjerenes nytte i form av flere avganger og lavere pris. Det er tvert imot indikasjoner på at både fullprispillettene og gjennomsnittsprisene er høyere på ruter med samarbeid. Det ble heller ikke funnet indikasjoner på en sammenheng mellom antall avganger og samarbeid.

De begrensede undersøkelsene Konkurransetilsynet har kunnet foreta gir således ikke holdepunkter for at samarbeid om drift av ekspressbussruter resulterer i kostnadsbesparelser. Undersøkelsen gir heller ikke grunn til å tro at samarbeid om drift av ekspressbussruter medfører flere avganger og lavere priser. Konkurransetilsynet har derfor ikke funnet holdepunkter for at samarbeid gir et tilbud som sikrer drift av ekspressbuss som alternativ til privatbil.

4.3.5. Oppsummering

Redegjørelsene ovenfor viser at det ikke er funnet grunnlag for å anta at samarbeid om drift av ekspressbussruter sikrer drift av slike som alternativ til bruk av privatbil.

Konkurransetilsynet kan derfor ikke se at det er behov for å unnta samarbeid om drift av ekspressbussruter fra forbudet mot konkurransebegrensende samarbeid i konkurranseloven § 10. Tvert imot er det indikasjoner på at samarbeid fører til høyere priser. Det minnes her om at forbudet i konkurranseloven normalt antas å gi fordeler for forbrukerne og gjeldende regelverk åpner allerede i stor grad opp for samarbeid som er nødvendig for å sikre drift av ruter eller sikrer mer kostnadseffektiv drift.

5. Andre momenter av betydning ved vurderingen

Konkurranseloven av 2004 innebar en overgang fra et system med relativt spesifiserte forbud mot konkurransebegrensende samarbeid i konkurranse-loven av 1993 til et system med en generell forbudsbestemmelse i konkurranse-loven § 10. Ethvert foretak plikter å ikke opptre i strid med forbudet i konkurranse-loven § 10. Dette innebærer at aktørene selv må vurdere om samarbeid de inngår i har konkurransebegrensende formål eller virkning etter første ledd og om vilkårene for unntak i tredje ledd er oppfylt. Disse vurderingene kan være komplekse. For enkelte typer avtaler eller sektorer er det gitt gruppefritak som fastsetter hva som går inn under tredje ledd, jf. hjemmelen i fjerde ledd.

Lovens system kan hevdes å gi markedsaktørene liten grad av *forutberegnelighet*. Særlig for foretak med små ressurser kan dette oppleves byrdefullt. Dette kan avhjelpes ved den veiledning Konkurransetilsynets vedtak og uttalelser gir. For ekspressbussene nevnes her særlig vedtaket om Kystbussen og veiledningsuttalelsen til NBE.

Konkurransetilsynet kan vanskelig se at hensynet til forutberegnelighet gjør seg sterkere gjeldende for foretak i ekspressbussmarkedene enn andre foretak. Det kan tvert imot hevdes at disse har fått mer veiledning om konkurransereglens anvendelse enn aktører i mange andre markeder. Flere av ekspressbusselskapene er dessuten store og ressurssterke aktører. Konkurransetilsynet kan derfor ikke se at hensynet til forutberegnelighet er tilstrekkelig tungtveiende til å gi unntaksforskrift.

Forskriftshjemmelen i § 3 annet ledd første punktum er begrunnet i at politiske hensyn kan tilsi at formålet om virksom konkurranse må settes til side av særlige sektorhensyn. I forarbeidene angis hensyn som kan begrunne en unntaksforskrift som ”generelle overordnede politiske vurderinger” (NOU 2003:12 side 63) og ”endrede behov og innretning som ledd i den mer overordnede konkurransepolitikken” (NOU 2003:12 side 225). I juridisk teori¹¹ er det lagt til grunn at det må stilles krav om at sektorhensynet er tilstrekkelig tungtveiende til at hensynet til konkurranse og effektiv ressursbruk etter § 1 settes til side. Det fremkommer imidlertid av forarbeidene at Regjeringen i disse tilfellene har stor handlefrihet.

Selv om konkurranse-loven § 3 annet ledd første punktum antas å legge få begrensninger på hvilke hensyn som kan begrunne en unntaksforskrift, bør det etter Konkurransetilsynets vurdering vises en viss tilbakeholdenhet med å unnta sektorer eller markeder fra lovens forbud. Det bør etter tilsynets oppfatning i hvert fall gjøres grundige analyser av behovet for og konsekvensene av unntak før hjemmelen benyttes. Adgangen til å gjøre unntak i form av forskrift med hjemmel i konkurranse-loven § 3 annet ledd første punktum har hittil bare blitt anvendt to ganger.¹² I tillegg er det gitt unntak for samarbeid mv. innen landbruk og fiske med hjemmel i konkurranse-loven § 3 annet ledd første punktum.¹³

Etter Konkurransetilsynets oppfatning bør det i denne sammenheng vektlegges at overtredelser av konkurranse-loven § 10, i hvert fall de som omfatter prissamarbeid og markedsdeling, anses å være alvorlige lovbrudd som normalt sanksjoneres strengt med overtredelsesgebyr eller straff. Konkurransetilsynet bruker store ressurser på å avdekke samarbeid av denne typen. Samarbeid om de enkelte ekspressbussruter antas å være etablert som følge av løyvepolitikken forut for liberaliseringen i 2003 og hadde nok derfor et annet formål enn konkurransebegrensning. Å tillate samarbeid om drift der dette ikke er nødvendig vil imidlertid motvirke de positive effektene den nye løyvepolitikken var ment å gi.

Ved vurderingen av om det skal gis en unntaksforskrift bør også forholdet til EØS-avtalen tas i betraktning. Forholdet mellom konkurranse-lovens § 10 og EØS-avtalens artikkel 53 er regulert i EØS-konkurranse-loven § 7. Markedsadferd som påvirker samhandelen mellom EØS-landene vil

¹¹ Olav Kolstad med flere, *Norsk Konkurranserett – Bind II*, Oslo 2006, side 190.

¹² Forskrift av 6. juni 2004 nr. 987 om unntak fra konkurranse-loven for samarbeid mv. mellom visse grupper privatpraktiserende leger, psykologer og fysioterapeuter og forskrift av 29. april 2005 nr. 367 om unntak fra konkurranse-loven § 10 for samarbeid ved omsetning av bøker.

¹³ Forskrift av 23. april 2004 nr. 651 om unntak for samarbeid mv. innen landbruk og fiske.

være underlagt forbudet i EØS-avtalen artikkel 53 som skal anvendes parallelt av norske konkurransemyndigheter. I utgangspunktet får en unntaksforskrift med hjemmel i konkurranseloven § 3 annet ledd første punktum ingen konsekvenser for anvendelsen av EØS-avtalens konkurranseregler i Norge. Dette innebærer at dersom samarbeidet på en ekspressbussrute er i strid med EØS-avtalen artikkel 53, så vil atferden innebære en overtredelse av EØS-avtalen artikkel 53 selv om det er gitt unntaksforskrift etter konkurranseloven § 3 andre ledd første punktum. Konkurransetilsynet har ikke foretatt noen konkret vurdering av om noen av ekspressbussrutene omfattes av EØS-avtalene artikkel 53, herunder om det går inn under et gruppefritak. For Kystbussen ble det i vedtaket lagt til grunn at samhandelskriteriet ikke var oppfylt.

Et alternativ til å gi en generell unntaksforskrift etter konkurranseloven § 3, vil være å tillate et konkret samarbeid i medhold av konkurranseloven § 13. Omfanget av undersøkelsene av behovet for unntak vil da være mindre og eventuelle negative samfunnsøkonomiske konsekvenser vil være mer begrensede enn et generelt unntak. Som det fremgår av tilsynets vurderinger ovenfor kan imidlertid heller ikke denne løsningen anbefales.

6. Anbefaling

Konkurransetilsynet anbefaler på denne bakgrunn at det ikke gis en unntaksforskrift. Det bør etter tilsynets oppfatning i alle fall foretas grundigere undersøkelser før en eventuell forskrift gis enn det som har vært mulig i denne utredningen. Konkurransetilsynet understreker at prissamarbeid og samarbeid om kapasitet er svært alvorlige begrensninger av konkurransen som det i størst mulig grad bør unngås å gjøres unntak fra.

I tillegg til en nærmere undersøkelse av behovet med hensyn til å sikre ekspressbussdrift som alternativ til privatbil, bør det analyseres hvilke samfunnsøkonomiske konsekvenser tillatelse av konkurransebegrensende samarbeid i ekspressbussektoren vil ha. Det vises i denne sammenheng til at Transportøkonomisk institutt etter det Konkurransetilsynet har fått opplyst i nær fremtid vil utgi en rapport om ekspressbussene i Norge. Rapporten er utarbeidet på oppdrag av Transportbedriftenes Landsforening og NBE.

7. Nærmere om forskriftsutkastet

Departementet har anmodet om at det blir utarbeidet et utkast til forskrift uavhengig av tilsynets konklusjon vedrørende behovet for en slik forskrift. I departementets brev fremgår det at *"en eventuell forskrift [må] sikre at hensynet til konkurransen blir ivaretatt på best mulig måte, gjennom de vilkår som må stilles til de avtaler som omfattes av unntaket."* Et forslag til forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 første ledd for avtaler om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbuss følger vedlagt som vedlegg 2. Forskriften vil ikke innebære unntak fra konkurranseloven § 11 om utilbørlig utnyttelse av dominerende stilling.

I tråd med departementets utredningsoppdrag gjelder forskriftsutkastet unntak for samarbeid om drift av fylkeskryssende kommersielle ekspressbussruter. Som redegjort for ovenfor er det imidlertid ikke uten videre gitt hvilke ekspressbussruter som må anses å være kommersielle da graden av tilskudd kan variere fra rute til rute. Det kan også stilles spørsmål om et unntak av likhetshensyn også bør omfatte ekspressbuss som ikke krysser en fylkesgrense. Det bør derfor foretas en nærmere analyse av de ulike ekspressbusstilbudene for å få klarlagt hvilke ruter som skal omfattes av en eventuell forskrift.

Det understrekes at forskriftsutkastet gjelder samarbeid om drift. Andre typer konkurransebegrensende samarbeid, så som avtaler om å ikke konkurrere på andre ruter eller informasjonsutveksling utover det som er nødvendig for driften, vil således ikke være omfattet av unntaket.

Konkurransetilsynet vurderer det som svært vanskelig å ivareta hensynet til konkurransen på den aktuelle ruten dersom det skal gis unntak for ekspressbussamarbeid av typen Kystbussen. Bakgrunnen er at denne type samarbeid utelukker konkurranse mellom partene. Samarbeidet resulterer i at partene for alle praktiske formål driver ruten som ett selskap. Tilsynet mener videre

det er vanskelig å finne vilkår som kan stilles til denne type samarbeidsavtale for å styrke konkurransepresset fra foretak utenfor samarbeidet.

Ett vilkår som kan innebære at den potensielle konkurransen mellom partene styrkes er at det stilles krav om at partene på meget kort varsel kan tre ut av samarbeidet. Det foreslås derfor at det settes som vilkår for å være omfattet av forskriften at partene kan tre ut av samarbeidet med seks måneders varsel.

Konkurransetilsynet kan ikke se at det skulle være behov for å gi unntak for ruter som i dag drives uten samarbeid. Gjennom å bare la unntaket omfatte ruter som i dag drives i samarbeid, sikres eventuell faktisk eller potensiell konkurranse på de øvrige ruter der foretakene til nå ikke har innledet samarbeid.

For å redusere eventuelle negative samfunnsøkonomiske konsekvenser av å tillate samarbeid bør det etter Konkurransetilsynets oppfatning stilles krav om at partene kan godtgjøre at samarbeidet gir effektivitetsgevinster. Det bør dessuten være et vilkår at det godtgjøres at passasjerene gis en rimelig andel av disse gevinstene. I motsatt fall vil de eventuelle gevinstene for stor del eller i sin helhet kunne tilfalle foretakene alene.

En forskrift kan ikke gjøre unntak fra EØS-avtalen artikkel 53. Dette bør av opplysningshensyn fremgå av forskriften.

Med hilsen

Jostein Skaar (e.f.)
avdelingsdirektør

Jostein H. Solberg
seksjonsleder

Vedlegg:

- Oversikt over ruter
- Utkast til forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 første ledd for avtaler om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbussruter

VEDLEGG 1

DRIFTSSAMARBEID - NOR-WAY BUSSEKSPRESS						
Rute	Strekning	Partner 1	Partner 2	Partner 3	Partner 4	Partner 5
135 Østerdalekspressen	Oslo-Røros-Trondheim	Gauldal Billag	Østerdal Billag			
142 Dag- og Nattekspressen	Oslo-Åndalsnes-Molde/Ålesund	Nettbuss Møre	Lesja Bilruter	Veøy Buss		
145 Møreekspressen	Oslo-Gardermoen-Ørsta-Ulsteinvik-Hareid/Fosnavåg-Stranda-Ålesund	Fjord1 Buss Møre	Fjord1 Nordfjord - Ottadalen			
160 Valdresekspressen	Oslo-Fagernes/Beitostølen-Årdalstangen-Sogndal	Jotumheimen og Valdresruten Bilselskap	Nettbuss Ringerike	Fjord1 Sogn Billag		
162 Øst-VestXpressen	Lillehammer-Fagernes-Lærdal-Flåm-Voss-Bergen	Jotumheimen og Valdresruten Bilselskap	Fjord1 Sogn Billag			
170 Sogn og Fjordane ekspressen	Oslo-Gol-Sogndal-Høyanger-Førde-Florø	Fjord1 Sogn Billag	Firda Billag			
180 Haukeliekspressen	Oslo-Åmot-Haugesund	Telemark Bilruter	Tide			
182 Telemarkekspressen	Seljord-Bø-Ulefoss-Skien-Porsgrunn-Larvik-Sandefjord-Torp-Tønsberg	Nettbuss Drammen	Telemark Bilruter			
194 Grenlandekspressen	Oslo-Drammen-Hof-Silian-Skien	Nettbuss Sør	Telemark Bilruter			
300 Sør-Vest ekspressen	Stavanger-Flekkfjord-Kristiansand	Setesdal Bilruter	Nettbuss Vest			
400 Kystbussen	Stavanger-Haugesund-Stord-Bergen	Tide	Veolia			
430 Vestlandsbussen over Nordfjordeid	Bergen-Førde-Nordfjordeid-Volda-Ålesund	Fjord1 Nordfjord-Ottadalen	Fjord1 Sogn Billag	Fjord1 Buss Møre	Firda Billag	Tide
431 Vestlandsbussen over Stryn	Bergen-Førde-Stryn-Stranda-Ålesund	Fjord1 Nordfjord-Ottadalen	Fjord1 Sogn Billag	Fjord1 Buss Møre	Firda Billag	Tide
450 Sognebussen	Sogndal/Øvre Årdal-Lærdal-Aurland-Voss-Bergen	Fjord1 Sogn Billag	Tide			
720 Nord-Norgeekspressen	Bodø-Fauske-Narvik	Ofotens Bilruter	SB Nordlandsbuss			
815 Nordkappekspressen - Sommerrute	Bodø-Narvik-Nordkjosbotn/Tromsø-Alta-Honningsvåg-Nordkapp	TIBR	Finmark Fylkesrederi og Ruteselskap			
ANDRE RUTER - NOR-WAY BUSSEKSPRESS						
Rute	Strekning	Foretak				
101 Oslofjord Ekspressen	Skjærhalden-Fredrikstad-Karlsbus-Oslo-Bærum	Fredrikstaddistriktets Rutebiler				
130 Trysilekspressen	Oslo-Trysil	Nordtrafikk Trysil				
147 Nordfjordekspressen	Oslo-Gardermoen-Lillehammer-Otta-Stryn-Måløy	Fjord1 Nordfjord-Ottadalen				
148 Gudbrandsdalekspressen	Skjåk-Otta-Lillehammer-Hamar-Gardermoen-Oslo	Fjord1 Nordfjord-Ottadalen				
149 Nordmørsekspressen	Oslo-Dombås-Oppdal-Kristiansund	Nettbuss Møre				
152 Totenekspresen	Oslo-Gjøvik	Norgesbuss Bærum Romerike				
175 Hallingbussen	Geilo/Gol-Hønefoss/Drammen-Oslo	Fjord1 Hallingdal Billag A/S				
185 Riukanekspressen	Rjukan-Oslo	Tinn Billag				
186 Rjukanekspressen	Rjukan-Notodden-Skien/Porsgrunn	Tinn Billag				
190 Sørlandsekspressen	Oslo-Grenland-Kristiansand	Nettbuss Sør				
210 Sørlandsekspressen	Kristiansand-Grenland-Tønsberg-Sarpsborg	Nettbuss Sør				
221 Setesdalekspressen	Haukeligrend-Hovden-Kristiansand	Setesdal Bilruter				
432 Fjordekspressen	Bergen-Nordfjordeid-Ålesund	Fjord1 Buss Møre				
440 Ekspressbussen Bergen-Trondheim	Bergen-Førde-Stryn-Otta-Trondheim	Tide				
611 Rørosekspressen	Trondheim-Støren-Røros	Gauldal Billag				
630 Mørelinjen	Trondheim-Surnadal-Halsa-Molde-Ålesund	Nettbuss Møre				
670 Ekspressbussen Namsos-Trondheim	(Leka/Rørvik-)Namsos-Trondheim	Trønderbilene				
760 Lofotenekspresen	Leknes-Sortland-Narvik	Nordtrafikk Vesterålen				

761 Lofotenekspresen	Fauske-Sortland-Svolvær	Nordtrafikk Vesterålen			
800 Nord-Norveekspresen	Narvik-Buktamoen-Nordkiosbotn-Tromsø	TIBR			
805 Nord-Norveekspresen	Tromsø-Breivikeidet-Lyngseidet-Alta	TIBR			
RUTER UTEN SAMARBEID					
Rute	Strekning	Foretak			
Lavprisenekspresen	Oslo - Bergen	Lavprisenekspresen			
Lavprisenekspresen	Oslo - Trondheim	Lavprisenekspresen			
Lavprisenekspresen	Oslo - Kristiansand	Lavprisenekspresen			
Konkurrenten.no	Oslo-Kristiansand	Risdal Touring			
TIMEkspresen	Notodden - Kongsberg - Drammen - Oslo	Nettbuss Drammen Adv. Notodden			
TIMEkspresen	Kongsvinger - Oslo	Nettbuss Lillestrøm			
TIMEkspresen	Halden - Sarpsborg - Moss - Oslo	Nettbuss Østfold			
TIMEkspresen	Hønefoss - Oslo	Nettbuss Ringerike			
TIMEkspresen	Arendal - Kristiansand	Nettbuss Sør			
TIMEkspresen	Stjørdal - Trondheim	Nettbuss Trøndelag			
TIMEkspresen	Støren - Melhus - Trondheim	Nettbuss Trøndelag			
TIMEkspresen	Tjøme - Tønsberg - Oslo	Nettbuss Travel Drammen			
TIMEkspresen	(Ørje - Rakkestad) - Mysen - Askim - Oslo	Nettbuss Østfold			
TIMEkspresen	(Hønefoss) - Vikersund - Drammen - Oslo	Nettbuss Drammen			
TIMEkspresen	Volda - Ålesund - Molde - Kristiansund	Nettbuss Møre			
TIMEkspresen	Orkaner - Trondheim	Nettbuss Trøndelag			
TIMEkspresen	Stavern - Larvik - Sandefjord - Oslo	Nettbuss Travel Drammen			

Vedlegg 2

UTKAST

Forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 første ledd for avtaler om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbussruter

Fastsatt ved kgl.res. xx. xxxxx 200x med hjemmel i lov av 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger § 3 annet ledd. Fremmet av Fornyings- og administrasjonsdepartementet.

§1. Unntak fra konkurranseloven § 10

Konkurranseloven § 10 første ledd gjelder ikke for avtaler om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbussruter dersom partene kan godtgjøre at avtalene medfører

- a) samfunnsøkonomiske gevinster, og at
- b) de sikrer passasjerene en rimelig andel av disse gevinstene.

§2. Ruter omfattet av unntaket

Unntaket i § 1 gjelder kun for samarbeid om drift som var inngått skriftlig før 15. mai 2007 og som fortsatt var i kraft på dette tidspunktet.

§3. Avtaler omfattet av unntaket

Unntaket i § 1 gjelder bare for avtaler som gir partene rett til å tre ut av samarbeidet med en frist på 6 måneder eller mindre.

§4. Forholdet til EØS-avtalen

Unntaket i § 1 gir ikke unntak fra forbudet i EØS-avtalen artikkel 53.

§5. Ikrafttredelse og varighet

Forskriften trer i kraft xx. xxxxx 200x og varer til xx. xxxxx 20xx.