



Kulturdepartementet

30 AUG 2011

2011/3197-17

Kulturdepartementet  
Postboks 8030 Dep  
0030 OSLO

Postadresse: NRK juridisk avd.  
0340 Oslo  
Besøksadresse: Bj. Bjørnsons pl. 1

Sentralbord: 23 04 87 91  
Telefaks: 23 04 71 03  
E-post: olav.nyhus@nrk.no

Norsk rikskringkasting as  
Foretaksreg.: NO976 390 512 MVA

www.nrk.no

Sendes også pr. e-post til [postmottak@kud.dep.no](mailto:postmottak@kud.dep.no)

Deres ref:  
2011/02028 ME/ME3 HHO:MK

Vår ref.:  
ONYH

Dato:  
28. august 2011

## Høring — Medietilsynets rådgivende uttalelse vedrørende NRKs søknad om å innlemme Trafikkportalen i allmennkringkastingsoppdraget

### 1. Innledning

Vi viser til Kulturdepartementets brev datert 13. juli d.å. om offentlig høring knyttet til Medietilsynets rådgivende uttalelse vedrørende NRKs søknad om å innlemme trafikkportalen i allmennkringkastingsoppdraget.

Medietilsynet konkluderer med at de ikke kan tilrå at trafikkportalen innlemmes i NRKs allmennkringkastingsoppdrag.

NRK gjør gjeldende at Medietilsynets konklusjon bygger på en uriktig fortolkning av allmennkringkastingsoppdraget. Trafikkinformasjontjenesten ligger etter vår oppfatning innenfor rammene av oppdraget, slik dette er formulert i vedtektene.

Tilsynet har ikke foretatt noen avveining av trafikkportalens samfunnsverdi mot tjenestens markedseffekt. NRK vil anføre at tjenestens samfunnsverdi vesentlig overstiger dens eventuelle konkurransebegrensende virkninger.

Vi vil i det følgende utdype våre anførsler og begrunne hvorfor vi mener det bør gis tillatelse til å innlemme en slik ny nasjonal trafikkinformasjontjeneste i NRKs allmennkringkastingstilbud.

### 2. Godkjennelsesordningens struktur – grunnleggende vilkår

Dette er første gang den rettslige ordningen med forhåndsgodkjennelse av nye NRK-tjenester praktiseres. Innledningsvis kan det derfor være formålstjenlig å minne om strukturen og de hovedtema som skal vurderes i følge ordningen.

Grunnvilkåret for å godkjenne en ny tjeneste som del av allmennkringkastingsoppdraget følger av kringkastingsloven § 6-1a:

*"Kun tjenester som oppfyller demokratiske, sosiale og kulturelle behov i samfunnet kan godkjennes".*

Som Medietilsynet viser til, fremgår det av kongelig resolusjon av 23. april 2010 at *"en nærmere konkretisering av hva som ligger i begrepet demokratiske, sosiale, og kulturelle behov i samfunnet ligger i de relevante styringsdokumentene for NRK"*. De relevante styringsdokumentene for NRK er i denne sammenheng selskapets vedtekter og NRK-plakaten.

Kringkastingsforskriften § 6-2 presiserer vurderingstemaene. Vurderingen av om en ny tjeneste bør kunne innlemmes i NRKs allmennkringkastingsoppdrag, skal bestå av tre ledd:

1. For det første må det vurderes om tjenesten representerer en oppfyllelse av allmennkringkastingsoppdraget slik dette er formulert i vedtektene.
2. Dernest må det vurderes om tjenesten vil tilføre en merverdi ut over det som allerede finnes i markedet.
3. Er begge de første vurderingene positive, må tjenesten vurderes opp mot eventuelle konkurransebegrensende virkninger.

Medietilsynet konklusjon er utelukkende basert på et negativt utfall av første vurderingstema. NRK vil nedenfor imøtegå tilsynets vurdering på dette punkt. Vi vil imidlertid også kommentere de øvrige to vurderingstemaene.

### **3. Vurdering av tjenesten i forhold til temaene i forskriften § 6-2**

#### **3.1 Er trafikkportalen en tjeneste som vil oppfylle allmennkringkastingsoppdraget?**

Medietilsynet har vurdert tjenesten i forhold til NRKs vedtekter og konkluderer slik:

*"Etter en samlet vurdering finner Medietilsynet derfor at trafikkportalen ikke klart kan begrunnes i NRKs vedtekter".<sup>1</sup> (vår understrekning)*

NRK vil anføre at Medietilsynet stiller for stramme krav til dekning i vedtektenes formulering av allmennkringkastingsoppdraget. Etter vårt syn følger det verken av EØS-avtalen, ESA-retningslinjer eller norsk lovgivning et slikt krav om at enhver ny tjeneste "klart" må følge av vedtektene. Det må være tilstrekkelig at tjenesten naturlig kan innfortolkes i oppdraget ut i fra en formålsbetragtning, uten at innholdet uttrykkelig fremgår av oppdragsformuleringen.

---

<sup>1</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.1.6 s. 21

Vi deler imidlertid flere av de generelle resonnementene som fremgår av tilsynets omfattende vurdering, og vi er derfor også overrasket over konklusjonen.

I det følgende vil vi først kommentere sentrale momenter i Medietilsynets generelle fortolkning av regelverket. Dernest vil vi imøtegå tilsynets konkrete vurdering av trafikkportalen.

### **3.1.1 Generelt om fortolkning av allmennkringkastingsoppdraget**

- *Enhver ny tjeneste må ha forankring i vedtektene*

Medietilsynet uttaler at det er NRKs vedtekter som definerer hva som inngår i NRKs allmennkringkastingsoppdrag<sup>2</sup>.

NRK er enig i at vedtektene trekker opp rammene for allmennkringkastingsoppdraget. Spørsmålet blir dermed hvordan vedtektene fortolkes.

- *Vedtektene inneholder ikke noen uttømmende liste over hvilke typer tjenester som kan inngå i allmennkringkastingsoppdraget.*

Medietilsynet viser til at NRKs vedtekter angir et vidt allmennkringkastingsoppdrag både når det gjelder innholdsforpliktelser og distribusjonsmåter, og uttaler bl.a. følgende: *"Medietilsynet legger til grunn at allmennkringkastingsoppdraget er utformet på en slik måte for å sikre NRK tilstrekkelig rom til å kunne utvikle tjenestetilbudet i takt med medieutviklingen for øvrig, for slik å kunne fylle funksjonen allmennkringkastingen er forutsatt å ha i det moderne mediasamfunnet Norge representerer."*<sup>3</sup>

Det er således på det rene at NRKs allmennkringkastingsoppdrag bevisst er utformet på en vid måte nettopp for å sikre et bredt spillerom for utvikling av innholdstilbudet. Vi mener dette er et særdeles viktig premiss for tolkingen av vedtektene.

I vedtektene § 17 er fastsatt enkelte spesifiserte krav til NRKs innholdstilbud på Internett, mobil-tv mv. Av bestemmelsens innledende ordlyd fremgår at de opplistede innholds krav ikke er uttømmende, jf. formuleringen *"NRKs tjenester på Internett skal... i det minste inneholde"*. (Vår understrekning). Formuleringen har støtte i St.meld. nr. 30 (2006-2007). I stortingsmeldingen uttales bl.a. at *"det verken er ønskelig eller mulig å formulere NRKs samfunnsoppdrag for "nye tjenester" på en uttømmende måte."* Også Medietilsynet bekrefter en slik forståelse når de uttaler at *"bestemmelsen gir således en ikke uttømmende liste over hvilke tjenester NRK "i det minste" skal tilby på Internett"*.

---

<sup>2</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.1.1 s. 15

<sup>3</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.1.1 s. 15 (For ordens skyld skal her nevnes at tilsynet i forlengelsen angir øvrige hensyn. Disse kommenteres senere.)

NRK er enig i dette. Å fastsette slike innholdsmessige begrensninger vil nettopp hemme den dynamiske utviklingen av et tidsmessig allmennkringkastingstilbud. Innholdsmessige skranker vil for øvrig også kunne komme i konflikt med den redaksjonelle frihet.

Når vi her særskilt fremhever at vedtektene ikke kan tolkes uttømmende med hensyn til hvilket innholdstilbud som dekkes av allmennkringkastingsoppdraget, er det fordi tilsynet senere, i den konkrete vurdering av trafikportalene, likevel legger vesentlig vekt på at trafikkinformasjon ikke er angitt eksplisitt i vedtektene.

- *Allmennkringkastingsoppdraget innebærer en plikt til å utvikle nye tjenester*

NRKs vedtekter § 13 d pålegger NRK å være til stede på, og utvikle nye tjenester på alle viktige plattformer. Medietilsynet bekrefter i uttalelsen at vedtektene generelt pålegger NRK å utvikle et eget innholdstilbud på nye plattformer.

Medietilsynet uttaler videre at *"når det gjelder hvilket innholdstilbud som kan omfattes av NRKs allmennkringkastingsoppdrag, kan det argumenteres for at NRKs vedtekter etter sin ordlyd gir få begrensninger på det innholdstilbudet som kan inngå i oppdraget."*<sup>4</sup>

Tilsynet gir uttrykk for at i den utstrekning NRK skal utvikle tjenester som er løsrevet fra NRKs øvrige programtilbud, må den aktuelle tjenesten ha forankring i det oppdraget NRK til en hver tid er tillagt.

NRK er enig også i dette. Spørsmålet blir imidlertid – som vi skal se nedenfor – hvilke konkrete krav som stilles til slik forankring.

- *Mediepolitiske formål som fortolkningselement*

Medietilsynet uttaler at ettersom rammen for allmennkringkastingsoppdraget er relativt vid, vil det mediepolitiske formålet med NRK utgjøre et viktig element ved den konkrete vurderingen en ny tjeneste.

NRK er enig i det mediepolitiske formålet med allmennkringkasting er vesentlig for vurderingen av nye tjenester. Vi mener imidlertid at Medietilsynet må være svært tilbakeholdende med å fortolke de mediepolitiske formål for stramt eller innskrenkende uten å ha klare holdepunkter for dette.

Jo færre konkrete holdepunkter det foreligger, desto større er risikoen for at tilsynet foretar den *politiske* avveiningen som bør overlates til regjeringen i godkjennelsesordningens siste ledd.

---

<sup>4</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.1.1 s. 16

### 3.1.2 Den konkrete vurdering av trafikkportalen

Medietilsynet karakteriserer trafikkportalen som en "nyttetjeneste" og viser til at flere høringsinstanser stiller spørsmål ved om en slik nyttetjeneste kan inngå i NRKs samfunnsoppdrag. Tilsynet selv bekrefter at nyttetjenester kan inkluderes i allmennkringkastingsoppdraget, men uttaler så:

*"Det er likevel naturlig å legge til grunn at nyttetjenester bør ha utgangspunkt i redaksjonell virksomhet som kan begrunnes i spesifikke innholdskrav, ettersom disse må anses nærmere å angi det mediepolitiske formålet med oppdraget til NRK som allmennkringkaster. Medietilsynet kan ikke se at trafikkportalen kan begrunnes i de øvrige spesifikke innholdskravene i NRKs vedtekter."*<sup>5</sup> (Vår understrekning.)

NRK mener det er på dette punkt Medietilsynet gjør en avgjørende feil i sin vurdering.

NRK gjør for det første gjeldende at uttalelsen bryter med det grunnprinsippet som følger av fremstillingen ovenfor: Det forhold at vedtektene fastsetter enkelte konkrete innholdskrav, kan ikke tolkes slik at annet innhold dermed faller utenfor eller er anses mindre relevant for allmennkringkastingsoppdraget.

Det er følgelig uriktig når tilsynet her legger vesentlig vekt på det forhold at trafikk ikke er angitt eksplisitt som særskilt innholdsområde i vedtektene.

NRK vil anføre at det heller ikke foreligger noe holdepunkt i forarbeidene til allmennkringkastingsoppdraget eller forhåndsgodkjennelsesordningen som tilsier at nyttetjenester må eller bør ha utgangspunkt i redaksjonell virksomhet som kan begrunnes i spesifikke innholdskrav. Dersom Medietilsynets tilnærming skulle bli ansett som korrekt, vil det få alvorlige konsekvenser for NRK og den videre utvikling av allmennkringkastingstilbudet. Umiddelbart ville det oppstå et behov for omfattende endring og utvidelse av vedtektene for å sikre at alle tenkelige samfunnsområder for fremtiden er eksplisitt dekket av oppdraget. Regelverket ville da bli uhensiktsmessig detaljert og komplisert, og videre utvikling av allmennkringkastingstilbudet ville bli åpenbart hemmet. Vi kan for øvrig heller ikke se at et slikt krav følger av EØS-avtalen eller ESAs retningslinjer, eller at allmennkringkastingsoppdraget er formulert så detaljert i EUs medlemsstater.

Vi viser videre til at NRK allerede har flere eksisterende "nyttetjenester" som dekker andre innholdsområder enn de som uttrykkelig er begrunnet i spesifikke vedtektskrav. Både yr.no og UT.no er eksempler på slike tjenester. Som kjent er verken værmeldinger eller friluftsliv angitt som innholdsområder i vedtektene. Heller ikke helse og livsstil er nevnt eksplisitt. Det har likevel aldri vært stillet spørsmål om berettigelsen av helseinformasjon på NRKs nettsider, heller ikke ved TV-programmer som Puls og Forbrukerinspektørene.

Vi vil for øvrig anføre at Medietilsynet synes å trekke opp et kunstig skille mellom nyhets- og informasjonstjenester. Tilsynet uttaler at § 13 d gir NRK i oppdrag å

videreformidle blant annet trafikknyheter på nye plattformer, men kommenterer ikke nærmere hva de mener er konkret innhold som eventuelt vil falle utenfor oppdraget.

NRK gjør således gjeldende at det ikke er grunnlag for å kreve at trafikkportalen må ha utgangspunkt i redaksjonell virksomhet *"som kan begrunnes i spesifikke innholdskrav"*. Medietilsynets konklusjon bygger følgelig på et feilaktig premiss.

Vi vil i tillegg bemerke at portalen etter vårt skjønn har en forankring i redaksjonell virksomhet. NRK har i flere tiår hatt trafikkradio og forskjellen er nå primært at informasjonsbredden øker og gjøres enklere tilgjengelig.

- *Vedtektenes generelle bestemmelser som grunnlag for nye tjenester*

Medietilsynet viser til en rekke andre bestemmelser i vedtektene og uttaler at disse ikke er egnet til å trekke grensene for hva som innholdsmessig kan innlemmes i NRKs oppdrag.

NRK er uenig med tilsynet. Vi viser her bl.a. til tilsynets vurdering av vedtektene § 12 og § 15. Det er vår oppfatning at bl.a. bestemmelsen i § 15 d klart slår fast prinsippet om at NRKs tilbud også skal dekke innholdsområder som ikke er uttrykkelig angitt i de øvrige punktene.

Dersom disse bestemmelsene ikke skal kunne anføres til støtte for utviklingen av konkrete nye tjenester som trafikkportalen, kan det spørres hvilken funksjon de ellers er ment ha.

NRK mener for øvrig at tilsynet trekker opp et problematisk skille mellom innhold og kvalitet. For brukerne av NRKs nettilbud vil også innholdets bredde og relevans oppleves som et vesentlig element ved vurderingen av tjenestens kvalitet.

- *Særskilt om muligheten for dynamisk å utvikle allmennkringkastingstilbudet*

Tilsynet bruker som del av sin begrunnelse at *"etter Medietilsynets vurdering skiller den planlagte tjenesten seg vesentlig fra det NRK tradisjonelt har tilbudt av trafikkinformasjon i sin ordinære programvirksomhet"*.<sup>6</sup>

Det er riktig at tjenesten skiller seg vesentlig fra det eksisterende tilbudet. Hadde ikke det vært tilfelle, ville det vært unødvendig å søke om forhåndsgodkjenning. Systemet forutsetter med andre ord at det nettopp er nye tjenester som skiller seg vesentlig fra det eksisterende tilbudet, som skal kunne godkjennes. Det fremstår derfor som paradoksalt om nettopp det forhold at den teknologiske utviklingen nå muliggjør en markant økning i den informasjon som formidles og hvordan den formidles, skal begrunne nektelse av en slik forbedret samfunns-tjeneste. Både rene trafikknyheter og ruteinformasjon har tidligere vært formidlet av NRK i mange år, både i kringkastingssendinger, i tekst-tv og på

---

<sup>6</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.1.5 side 20

nrk.no. Forskjellen er primært omfanget av informasjonen som nå gjøres tilgjengelig som følge av den teknologiske utviklingen, og organiseringen med samarbeidspartene til tjenesten.

Prinsipielt er det således den samme type informasjon som formidles. Vi er derfor uenig med tilsynet når det uttales at *"trafikkportalen representerer noe nytt og annet enn det som innholdsmessig er naturlig å begrunne i de mediepolitiske hensyn allmennkringkastingen er ment å sikre."*

Vi vil for illustrere tjenestens innhold her gi et konkret eksempel. Medio august d.å. var stamveien mellom Oslo og Bergen stengt pga fare for ras. NRKs trafikkradio oppdaterte trafikantene og anbefalte omkjøring via Hemsedal. Dersom trafikkportalen hadde eksistert kunne vi formidlet det samme innholdet, men samtidig gitt mer relevant og nyttige omkjøringsråd tilpasset den enkelte bilist.

### **3.1.3 Konklusjon i forhold til allmennkringkastingsoppdraget**

NRK gjør gjeldende at Medietilsynets konklusjon bygger på en for snever fortolkning av NRKs allmennkringkastingsoppdrag. Trafikkinformasjonstjenesten vil etter vårt syn klart være dekket innenfor samfunnsoppdraget slik detter er gitt i NRKs vedtekter.

### **3.2 Trafikkportalens merverdi**

Forutsatt at tjenesten isolert sett kan anses omfattet av allmennkringkastingsoppdraget, er neste vurderingstema spørsmålet om den nye tjenesten vil tilføre samfunnet en merverdi.

Medietilsynet har vurdert også dette forholdet, og konkluderer slik:

*"Medietilsynets vurdering er at trafikkportalen vil tilføre en merverdi ut over det som allerede tilbys i markedet, og således er kriteriet i kringkastingsforskriften § 6-2 annet ledd oppfylt."*<sup>7</sup>

Konklusjonen bygger på en vurdering av tjenesten i forhold til eksisterende tilbud i markedet og samfunnsmessige behov for tjenesten. Tilsynet bekrefter at *"Det er ingen andre tjenester som tilbyr all norsk rute- og trafikkinformasjon på ett sted, med ruteplanlegger for både bil- og kollektivtrafikk."* Og videre; *"at det ut fra samfunnsøkonomiske hensyn er et behov i samfunnet for en nasjonal reiseplanlegger, spesielt knyttet til at trafikkportalen etter beskrivelsen skal gjøre det lettere for brukerne å velge tidseffektive og miljøvennlige reiseløsninger."*<sup>8</sup>

Medietilsynets vurdering støtter følgelig opp om den begrunnelse NRK har gitt i søknaden, og tilsynet uttaler at det ut i fra en samlet vurdering fremstår som sannsynlig *"at den planlagte tjenesten faktisk vil fylle en viktig funksjon ved å*

---

<sup>7</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.2 s. 25

<sup>8</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.2 s. 25

*koordinere og aggregere en betydelig mengde rådata fra ulike kilder, herunder offentlige kilder, som ikke tidligere har vært tilgjengeliggjort.”<sup>9</sup>*

NRK vil anføre at Medietilsynets vurdering således bekrefter den samfunnsmessige merverdi som vil følge med etableringen av en slik trafikkinformasjontjeneste.

### **3.3 Trafikkportalens virkning på markedet**

Medietilsynet har ikke foretatt noen selvstendig vurdering av den eventuelle konkurransebegrensende virkning som vil følge om NRK får etablere trafikkkportalen. Tilsynet nøyer seg med å vise til Konkurransetilsynets vurdering avgitt 5. juli d.å.

NRK har i eget brev datert 6. juli d.å. til Medietilsynet kommentert Konkurransetilsynets vurdering. I brevet har vi bl.a. påpekt feil i faktagrunnlaget for Konkurransetilsynets vurdering. Medietilsynet har verken overfor NRK eller i sin uttalelse overfor departementet kommentert NRKs brev. Vi vedlegger derfor kopi av brevet. For sammenhengens skyld vil vi i tillegg innta et utdrag av våre hovedanførsler her.

#### **3.3.1 Generell kommentar**

NRK er overrasket over at Konkurransetilsynet så ensidig legger vekt på høringsuttalelsene fra NRKs konkurrenter, uten å tilføre selvstendige og uavhengige markedsanalyser. NRK har i søknaden anført flere forhold som vi mener er relevant for markedsvurderingen, uten at disse er kommentert eller imøtegått av Konkurransetilsynet. Det gjelder bl.a. spørsmålet om en slik ny trafikktjeneste faktisk også vil kunne stimulere til utvikling av andre og bedre forbrukertjenester.

Konkurransetilsynet skriver at *"Sett bort fra eventuelle helt nye brukere trafikkkportalen vil tiltrekke seg (...), vil eksisterende tjenester tape en bruker for hver bruker trafikkkportalen vinner."* NRK utelukker ikke at trafikkkportalen vil kunne bli foretrukket av brukere som i dag benytter andre tjenester. Slik er det som utgangspunkt for enhver allmennkringkastingstjeneste. Poenget er imidlertid at ingen annen tjeneste i dag tilbyr en slik samlet trafikk- og ruteinformasjon. Samtidig mener vi det åpenbart fortsatt vil være et betydelig marked for flere av de tjenestene som eksisterer og for utvikling av nye tjenester.

Den mest aktuelle sammenligningen er yr.no. Vår påstand er at lanseringen av yr.no har ledet til en positiv utvikling og vekst i markedet for værinformasjon til gunst også for andre kommersielle tjenester som har opplevd kraftig vekst. NRK har i søknaden gjort rede for effekten av at markedet blir utvidet, og at sammenlignbare tjenester derfor ikke nødvendigvis tar brukere fra hverandre. Vi kan eksempelvis ikke se at søk på kollektivreiser i Oslo vil føre til at Gule Sider

---

<sup>9</sup> Medietilsynets uttalelse avsnitt 4.2 s. 25



får færre brukere på sin karttjeneste (verken Eniro eller MTG tilbyr kollektivinformasjon i sine reiseplanleggere i dag).

### **3.3.2 Trafikkportalen er et samarbeidsprosjekt**

Konkurransetilsynet og enkelte av høringsuttalelsene bruker begreper som «NRKs trafikkportal». NRK har fremhevet at trafikkportalen er et samarbeidsprosjekt mellom fire aktører som har som felles mål å sikre en best mulig ikke-kommersiell nasjonal trafikkinformasjonstjeneste. NRK skal ha redaktøransvaret og vil være ansvarlig for koordinering av prosjektet. Trafikkportalen vil være en motor for å få fortgang i arbeidet med å sammenstille norsk rute- og trafikkinformasjon.

Konkurransetilsynets vurderinger handler til dels om samarbeidspartenes ansvarsområder, ikke NRKs deltakelse i samarbeidsprosjektet. Det gjelder bl.a. punktet om datatilgang for eksterne, som var tema for Medietilsynets oppfølgingsspørsmål til NRK 9. juni d.å. og som også kommenteres i Medietilsynets uttalelse. Spørsmålene ble besvart i vårt brev datert 15. juni d.å. til Medietilsynet. NRK har understreket at både vi og samarbeidspartene har til hensikt å gi andre aktører tilgang til data.

### **3.3.3 Faktiske feil i Konkurransetilsynets vurdering**

NRK har påpekt at Konkurransetilsynet har lagt til grunn flere feil i fakta-grunnet for sin vurdering. Vi gjengir dem her og viser for øvrig til vårt brev til Medietilsynet.

- **Forholdet mellom nrk.no og Trafikkportalen.** Konkurransetilsynet skriver bl.a. at "*Trafikkportalen integreres i nettstedet nrk.no*" og "*Trafikkportalens markedspotensial øker også ved at den kan generere brukere til andre tjenester på nrk.no*". I NRKs søknad fremgår klart at Trafikkportalen skal etableres som et eget domene. Trafikkportalen skal altså ikke integreres i nrk.no, men fremstå som en separat tjeneste tilsvarende yr.no og UT.no.

Konkurransetilsynets premiss og argumentasjon kan for øvrig leses som et generelt angrep på NRKs nettilbud. Vi minner derfor om at NRK allerede tilbyr trafikkinformasjon i våre sendinger og på nrk.no, som del av vårt allmennkringkastingstilbud. En generell videreutvikling av dette tilbudet forutsetter i seg selv ikke noen særskilt forhåndsgodkjenning. Det er derfor etter vårt skjønn i første rekke samarbeidskonstellasjonen og etableringen av en særskilt nettportal som leder til søknaden.

- **Konkurrerende tjenester.** Konkurransetilsynet legger til grunn at det er en rekke berørte kommersielle tjenester, tilsynelatende uten å kommentere det forhold at trafikkportalen vil være den første norske tjenesten som tilbyr både bil- og kollektivinformasjon for hele landet.

Vi opplever at tilsynets konsekvensvurderinger her er ensidige og mangelfulle, og viser til våre innledende merknader ovenfor.

**- Kontrafaktisk beskrivelse.** Konkurransetilsynet skriver: *"I vurderingen av den kontrafaktiske situasjonen må det derfor legges til grunn at de kommersielle aktørene ville fått tilgang til de samme rådataene som trafikkportalen får tilgang til."* Store deler av datagrunnlaget er allerede tilgjengelig, uten at de kommersielle aktørene har valgt å ta disse i bruk. Informasjon om åpne/stengte veger har f.eks. vært tilgjengelig i mange år, uten at bilreiseplanleggere som Google Maps o.a. har valgt å integrere disse i reiseplanleggerne sine.

**- Trafikkportalen får ikke tilgang til data for andre.** Konkurransetilsynet skriver *«(...) det er viktig at NRK ikke får tilgang til data på et tidligere tidspunkt enn andre aktører»*. NRK gjorde rede for dette i vårt svar til Medietilsynet. Det overordnede prinsippet er at alle data som blir tilgjengeliggjort for portalen, også vil være tilgjengelig for andre. Datautvekslingen mellom partene vil for det meste skje via de åpne tjenestene, d.v.s. at portalen baserer seg på for eksempel Trafikantens API-er også til eget bruk. Det samme gjelder Statens vegvesen: Alle data som vil bli vist på portalen vil være hentet fra Vegvesenets åpne API-er.

**- Trafikkportalen får ikke tilgang til andre typer data enn andre.** Konkurransetilsynet legger til grunn at Trafikkportalen/NRK får tilgang til rådata, som behandles før de formidles videre. Dette er ikke riktig. Andre aktører vil få tilgang til de nøyaktig samme API-ene som Trafikkportalen (basert på webservices).

### **3.3.4 Avsluttende merknad om trafikkportalens markedseffekt**

Konkurransetilsynets oppgave har vært å vurdere potensielle konkurransebegrensende virkninger av trafikkportalen. Tilsynet har etter vårt syn ikke sannsynliggjort at markedet for øvrig vil utvikle og tilby tilsvarende tjenester. I realiteten har disse aktørene allerede hatt flere år på å utvikle slike tjenester.

Vi kan heller ikke se at tilsynet i tilstrekkelig grad har underbygget sin konklusjon om at etableringen av en slik portal vil ha betydelig negativ innvirkning på markedet. Konklusjon er i all hovedsak tuftet på de kommersielle aktørenes høringsuttalelser uten at det er foretatt mer dyptgående analyse av deres argumentasjon, motivasjon eller markedet. Eksempelvis savner vi et bredere perspektiv der også forholdet mellom nasjonale og store internasjonale aktører som Google Maps analyseres. Vår antakelse er at det i første rekke vil være større internasjonale aktører som vil nyte godt av en situasjon der NRK nektes å etablere en norsk fundamentert tjeneste.

NRK erkjenner for øvrig at enhver allmennkringkastingstjeneste vi tilbyr har en effekt på markedet. Det gjelder enten det dreier seg om et godt radio- eller fjernsynstilbud, nett- eller mobil. Men som fremhevet både i St.meld. nr. 30 (2006 – 2007) og St.meld. nr. 6 (2007-2008)<sup>10</sup>, foreligger det undersøkelser som viser at konkurransen mellom allmennkringkastere og kommersielle aktører også fører til at kvaliteten på de kommersielle aktørenes tilbud øker.

---

<sup>10</sup> St.meld. nr. 6 (2007-2008) s. 26

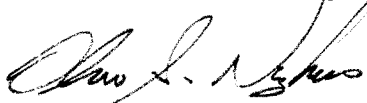
#### 4. Oppsummering

Grunnvilkårene ved vurderingen av om en ny tjeneste skal kunne innlemmes i allmennkringkastingsoppdraget, er om tjenesten kan anses å være dekket av oppdraget og om den vil utgjøre en merverdi ut over det som allerede tilbys i markedet. NRK mener vi i søknaden og med denne høringsuttalelsen har redegjort for at etableringen av en slik ny trafikkportal klart vil oppfylle vilkårene. En tilsvarende tjeneste eksisterer ikke og en samlet nasjonal informasjonsportal vil åpenbart være svært samfunnsnyttig.

Konkurransetilsynet synes ensidig å vektlegge at brukere av NRKs tilbud må betraktes som en "tapt" bruker for det kommersielle tilbudet. Vi mener det er en for snever tilnærming, og at nettopp utviklingen av gode allmennkringkastings-tilbud kan stimulere til økt konkurranse og ytterligere forbedring av tilbudet til publikum. NRKs vurdering er derfor fortsatt at den samfunnsmessige merverdien ved å etablere en nasjonal trafikkinformasjonstjeneste er vesentlig større enn potensielle negative konsekvenser i markedet.

Vi ser frem til departementets videre behandling og ber om å bli kontaktet dersom det skulle være behov for å få avklart ytterligere spørsmål.

Med vennlig hilsen  
Norsk rikskringkasting AS



Olav A. Nyhus  
Juridisk direktør

Vedlegg: Kopi av NRKs brev datert 6. juli 2011 til Medietilsynet