

V2000-48 05.05.2000

Konkurranseloven § 3-9 - Randaberg Taxisentral - dispensasjon fra §§ 3-1 og 3-2 for samarbeid om felles prissetting m.v.

Sammendrag:

Randaberg Taxisentral gis dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid i konkurranseloven, slik at sentralen kan fastsette felles takstregulativ og sonetakster samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av de løyvehavere som har tilslutningsplikt til sentralen.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

1. Løyvehavere som er tilsluttet sentralen, skal ha anledning til å ta lavere pris enn det som følger av de fastsatte takstregulativer og sonetakster, ved avtale med den enkelte kunde.
2. Randaberg Taxisentral melder inn til Konkurransetilsynet de takstregulativer og sonetakster som fastsettes, samt endringer i disse, samtidig som disse gjøres gjeldende for de løyvehavere som har tilslutningsplikt til sentralen. Konkurransetilsynet kan fastsette nærmere bestemmelser om gjennomføringen av meldeplikten.

Dispensasjonen gjelder ikke for pris- og anbudssamarbeid mellom drosjesentraler og mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler.

Konkurransetilsynet viser til Randaberg Taxisentrals brev med vedlegg av 6. mars 2000 om drosjesentralens organisering og virksomhet, og tilsynets varselbrev av 22. februar 2000 om opphevelse av dispensasjonsvedtak av 27. mars 1961 samt varsel om dispensasjonsvedtak etter konkurranseloven. Det vises også til senere telefonsamtaler i sakens anledning.

1. Bakgrunn

Konkurransetilsynet vedtok 13. april 2000 ny forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil. Forskriften unntar fra prisregulering drosjesentraler mv. i områder der det i dag er to eller flere drosjesentraler, og hvor tilsynet etter en konkret vurdering har funnet at forholdene ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse. Omleggingen av reguleringen gjelder Oslo, Akershus, Drammen, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Hurum, Trondheim, Bergen, Askøy, Fjell, Sund, Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla. Forskriften trådte i kraft 1. mai 2000. Når det gjelder tilsynets vurderinger med hensyn til hvilke områder som nå unntas fra regulering samt bakgrunnen for dereguleringen, vises det til tilsynets høringsbrev av 7. januar 2000 vedrørende endringer i forskrift av 15. desember 1999 nr. 1509 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil.

I de områder som nå er unntatt fra prisregulering vil det være opp til den enkelte drosjesentral å fastsette takster for de tjenester som tilbys av drosjene som er tilsluttet sentralen. Tilsynet legger til grunn at det også vil kunne være aktuelt for sentralen å inngi anbud og pristilbud på vegne av sentralens medlemmer. En slik felles prissetting og felles anbudsinngivelse rammes i utgangspunktet av forbudene

mot pris- og anbudssamarbeid i konkurranseloven (krrl.) §§ 3-1 og 3-2, og det vil følgelig være behov for dispensasjon fra forbudene. Drosjesentralene har i dag dispensasjon for pris- og anbudssamarbeid fastsatt ved Prisdirektoratets brev av 27. mars 1961. Dispensasjonen er videreført under konkurranseloven ved overgangsbestemmelsen i krrl. § 7-2 første ledd. Som det fremgår av Konkurransetilsynets varselbrev av 22. februar 2000, mener tilsynet at det er behov for å vurdere dispensasjonsspørsmålet på nytt for drosjesentralene som nå unntas fra prisregulering. Omleggingen av maksimalprisreguleringen gjør det påkrevet å presisere hvilken type prissamarbeid det gis dispensasjon for, samt å stille vilkår for dispensasjonen.

Dispensasjonen som nå blir gitt i medhold av krrl. § 3-9 gir drosjesentralene adgang til å fastsette takstsystem (det vil si takstregulativ, sonetakster m.v.) og takstnivå for drosjer som er tilsluttet sentralene samt å inngi felles anbud på vegne av løyvehaverne tilsluttet sentralen. Tilsynet legger til grunn at det takstregulativ drosjesentralene gis dispensasjon til å fastsette skal være bindende i den forstand at den enkelte drosjefører ikke har adgang til å kreve høyere priser enn det takstregulativet tilsier. Tilsynet presiserer at dispensasjonen ikke er til hinder for at medlemmene i en sentral kan avtale lavere priser for oppdrag med den enkelte kunde enn det som er fastsatt av sentralen i takstregulativet. Drosjesentralen blir videre gitt adgang til å delta i prisforhandlinger og anbud overfor sentralens oppdragsgivere. Konkurransetilsynet stiller som vilkår for dispensasjonen at drosjesentralen melder inn takstregulativ og eventuelle sonetakster (faste takster i eller mellom soner) og endringer i takstene til Konkurransetilsynet.

2. Randaberg Taxisentral

Randaberg Taxisentral er et andelslag eid av 7 drosjeeiere som til sammen disponerer 11 drosjeløyver. Drosjesentralen omfatter samtlige drosjeeiere i Randaberg som i henhold til løyvet har tilslutningsplikt til Randaberg Taxisentral. Sentralens formål er ifølge vedtektene å formidle all drosjekjøring for medlemmene tilsluttet sentralen på en mest mulig rasjonell måte.

Den daglige driften av virksomheten i Randaberg Taxisentral utføres av Rogaland Taxi AS. Rogaland Taxi AS sin virksomhet er primært innrettet mot å dekke taxinæringens behov for varer og tjenester. Selskapet eies av Stavanger Taxisentral BA (Stavanger Taxisentral BA eier 67 prosent av aksjene i selskapet,) Haugesund Taxisentral, Randaberg Taxisentral og enkeltstående drosjeeiere. Randaberg Taxisentral har inngått avtale med Rogaland Taxi AS om leie av et komplett trafikkdirigeringsystem, herunder leie av mobilt terminalutstyr i samtlige drosjer tilsluttet sentralen. Avtalen mellom partene inkluderer i tillegg bl.a. betjening av sentralbordtjenester for Randaberg Taxisentrals kunder, leie av basestasjoner, innlegging og oppdatering av takstendringer, opplæring av eiere og sjåførere mv. Det er imidlertid Randaberg Taxisentral som inngir anbud, fremforhandler pristilbud og vil fastsette felles takstregulativ og satser på vegne av sentralens medlemmer. Ifølge sentralens vedtekter § 3 er ethvert medlem forpliktet til å blant annet overholde drosjesentralens takster.

Etter det tilsynet har kjennskap til opptrer de drosjesentraler som Rogaland Taxi utfører tjenester for som selvstendige enheter i markedet. Sentralene markedsføres hver for seg med egen profilering og logo, eget bestillingsnummer og egne takster. Rent teknisk fungerer også Rogaland Taxi sitt bestillings- og trafikkdirigeringsystem slik at det er et klart skille mellom de ulike sentralene som selskapet utfører tjenester for. I praksis innebærer dette at kunder som bestiller drosje fra Randaberg Taxisentral

automatisk vil bli tildelt den av Randaberg Taxisentrals drosjer som er nærmest kunden, uavhengig av om drosjeoppdragets startpunkt er i Randaberg, Stavanger eller i andre kommuner i løyvedistriktet. Dette tilsier at konkurransen mellom sentralene ikke nødvendigvis blir skadelidende selv om flere av sentralene i området kjøper taxirelaterte tjenester fra samme leverandør.

3. Forholdet til forbudene i konkurranseloven

3.1 Forbudet mot prissamarbeid - krrl. § 3-1

Konkurranseloven § 3-1 første ledd setter forbud mot at to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, fastsetter eller søker å påvirke priser, avanser eller rabatter bortsett fra vanlig kontantrabatt.

3.2 Forbudet mot anbudssamarbeid - krrl. § 3-2

Konkurranseloven § 3-2 forbyr to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, å fastsette eller søke å påvirke priser, mengdeberegninger eller andre vilkår ved anbud, fordeling av anbud eller at noen ervervsdrivende skal avstå fra å inngi anbud.

3.3 Forbudet mot samarbeid om markedsdeling - krrl. § 3-3

Konkurranseloven § 3-3 første ledd setter forbud mot at to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, fastsetter eller søker å påvirke til markedsdeling i form av områdedeling, kundedeling, kvotefordeling, spesialisering eller kvantumsbegrensning.

Videre oppstiller krrl. § 3-4 forbud mot at sammenslutninger av ervervsdrivende *selv* fastsetter eller oppfordrer til reguleringer som er nevnt i §§ 3-1 til 3-3. Forarbeidene utdyper dette ved å fastslå at § 3-4 forutsetter at hele eller deler av sammenslutningens virksomhet går ut på regulering av konkurransen gjennom vedtektsbestemmelser eller andre beslutninger. (Ot.prp. nr. 41 1992-93 s. 108) I den utstrekning et ulovlig samarbeid skjer i regi av en sammenslutning som ikke selv driver med ervervsvirksomhet, og samarbeidet ikke vil kunne tilskrives medlemmene, er § 3-4 nødvendig som et supplement til §§ 3-1 til 3-3 fordi reguleringen ikke vil rammes av forbudene direkte. I forlengelsen av dette er tilsynet av den oppfatning at § 3-4 rammer de mer ensidige handlinger i form av beslutninger tatt av sammenslutningen som sådan. (Se Konkurransetilsynets vedtak V98-107)

Randaberg Taxisentral er et andelslag eid av medlemmene. Tilsynet er av den oppfatning at samarbeidet som iverksettes gjennom sentralen er å anse som et horisontalt samarbeid mellom løyvehaverene som er tilsluttet sentralen, idet samarbeidet kan tilskrives medlemmene direkte. Det vil derfor være krrl. §§ 3-1 og 3-2 som er de aktuelle bestemmelsene og ikke krrl. § 3-4 om sammenslutninger av ervervsdrivende.

Konkurransetilsynet legger til grunn at Randaberg Taxisentral etter opphevelsen av prisreguleringen fastsetter takstregulativ og sonetakster på vegne av sentralens medlemmer. Det vil videre være aktuelt for sentralen å inngi felles pristilbud og anbud på vegne av sentralens medlemmer. Det vil følgelig være behov for dispensasjon fra forbudene i krrl. §§ 3-1 og 3-2 for henholdsvis pris- og anbudssamarbeid.

Konkurransetilsynet legger til grunn at det ikke vil være behov for dispensasjon fra forbudet mot markedsdeling i krrl. § 3-3 for det systemet som i dag brukes for å fordele drosjeoppdragene mellom sentralens medlemmer. For en nærmere redegjørelse om dette spørsmålet vises det til tilsynets avgjørelse A98-20 av 31. desember 1998 om vurdering av køsystemene til Oslo Taxi i forhold til markedsdelingsforbudet i konkurranseloven. (Se også vedtak V00-55).

4. Dispensasjon fra konkurranseloven

Etter krrl. § 3-9 kan Konkurransetilsynet gi dispensasjon fra forbudene i §§ 3-1 til 3-4 dersom ett av følgende vilkår er oppfylt:

- a) konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i vedkommende marked forsterkes,
- b) det må forventes effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurransebegrensningen,
- c) konkurransereguleringen har liten konkurransemessig betydning, eller
- d) det foreligger særlige hensyn.

Det kan stilles vilkår for dispensasjonen. Dispensasjonen kan trekkes tilbake dersom vilkårene for dispensasjonen ikke er oppfylt eller forutsetningen for dispensasjonen ikke lenger er til stede.

5. Det relevante markedet

For å ta stilling til om vilkårene for dispensasjon foreligger må det gjøres en avgrensning av det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked. Produktmarkedet avgrenses med utgangspunkt i etterspørreses substitusjonsmuligheter, det vil si i hvilken grad etterspørrene kan substituere seg over til andre produkter eller tjenester. Det relevante geografiske marked avgrenses med utgangspunkt i hvilket geografisk område etterspørrene har vilje og evne til å gjøre sine innkjøp i.

Løyvehavere tilsluttet Randaberg Taxisentral har adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i Nord-Jæren løyvedistrikt, som består av kommunene Stavanger, Randaberg, Sola og Sandnes i Rogaland. Randaberg Taxisentral har opplyst om at hovedtyngden av oppdragene utføres i og rundt Randaberg kommune.

5.1 Det relevante produkt marked

Drosjetransport er persontransport fra ett punkt til et annet. Det som skiller drosjetransport fra andre former for persontransport, herunder kollektivtransport, er at en drosje mer fleksibelt lar seg styre av den enkelte kundes individuelle ønsker når det gjelder valg av både transportstrekning og tidspunkt for når reisen skal skje. Videre bestemmer kunden selv om drosjen skal deles med flere kjøpere. Alt i alt er drosjetransport et mer skreddersydd og fleksibelt transporttilbud som i større utstrekning enn andre persontransportformer kan tilpasses kundens spesifikke transportbehov. Det at service- og

kvalitetsnivået ved drosjetransport er høyere enn for andre persontransportformer medfører videre at det er dyrere både å produsere og å bruke drosjetransport. Som hovedregel vil den private transportkjøper benytte drosje der vanlig kollektivtransport av ulike grunner ikke strekker til. Etter tilsynets vurdering er derfor drosjetransport en tjeneste som i første rekke utfyller og komplementerer andre transportformer, og vil i mindre grad være et substitutt (alternativ) til slike tjenester.

På bakgrunn av dette avgrenses det relevante produktmarkedet til å være drosjetransport. Markedet for drosjetransport kan videre deles inn i et segment for enkeltreiser og et segment for kontraktsbaserte oppdrag.

Tilsynets avgrensning av det relevante produktmarkedet innebærer at det først og fremst er mellom drosjesentraler som konkurransen om drosjekunden utspiller seg, eventuelt mellom innehavere av bopelsløyver der det ikke er etablert drosjesentraler. Tilsynet mener imidlertid at turvogn etter senere tids endringer i samferdselsloven med forskrifter, på sikt kan bli en reell konkurrent til drosjenæringen på en del områder. Spesielt gjelder dette for kunder i kontraktsmarkedet som etterspør samordnet transport.

5.2 Det relevante geografiske marked

Den geografiske utstrekningen av det relevante marked for drosjetransport vil i stor grad være bestemt ut fra hva som er aktuelt kjøpsområde for den enkelte kunde. Kunder som ønsker å få utført et oppdrag vil henvende seg til en drosjesentral som har drosjer tilgjengelig i rimelig nærhet til reises utgangspunkt, eventuelt vil kunden møte opp på holdeplass eller praie drosje i trafikk i nærhet av der han befinner seg. Dette er bl.a. for å redusere kundens kostnader forbundet med ventetid og tilkjøring. Også ved inngåelse av storkundeavtaler vil nærhet til de som skal benytte tjenesten være avgjørende for valg av leverandør.

På tilbudssiden er det imidlertid gjennom samferdselslovgivningen lagt restriksjoner på området som en løyveholder kan utføre drosjeoppdrag i. Dette medfører at en løyveholder først og fremst vil utføre oppdrag i det løyvedistrikt der han er stasjonert. For de fleste kunder betyr dette at det er lite aktuelt å bestille drosje fra drosjesentraler som er lokalisert i tilgrensende løyvedistrikt til der han befinner seg.

Dersom løyvedistriktet har en vid geografisk utstrekning kan det videre være at de enkelte sentraler først og fremst utfører oppdrag i et begrenset område også lokalt innenfor distriktet. For en kunde som ønsker å bestille en drosje for transport fra en bestemt adresse så vil det derfor i første rekke være aktuelt å henvende seg til de mest nærliggende drosjesentralene eller de sentraler som har drosjer tilgjengelig akkurat der kunden befinner seg. Tilsynet vil i den forbindelse peke på at antall løyver som er tilsluttet en sentral har betydning for geografisk dekningsgrad og derved drosjesentralens tilgjengelighet i markedet.

Etter tilsynets vurdering vil de relevante geografiske markedene for drosjetransport bestå av en rekke lokale markeder, som kan ha en snevrere geografisk utstrekning enn det løyvedistriktet tilsier.

Selv om løyveholderne tilsluttet Randaberg Taxisentral per i dag først og fremst utfører oppdrag i og rundt Randaberg kommune, legger tilsynet til grunn at det relevante geografiske markedet omfatter

samtlig kommuner som utgjør Nord-Jæren løyvedistrikt. Dette fordi de øvrige drosjesentraler som er lokalisert i dette området etter tilsynets mening i varierende grad vil være et alternativ og konkurrent til Randaberg Taxisentral. I hvilken grad de andre drosjesentralene i området vil konkurrere med Randaberg Taxisentral om et spesifikt oppdrag vil bl.a. være avhengig av reisens startpunkt, samt de ulike drosjesentralenes tilgjengelighet i dette området.

Det vises til tilsynets høringsbrev av 7. januar 2000 samt varselbrev av 22. februar 2000 for en nærmere begrunnelse for tilsynets avgrensning av de relevante markeder.

6. Konkurransetilsynets dispensasjonsvurdering

Sett fra et konkurransemessig synspunkt er det drosjesentralene som er de viktigste aktørene i markedet for drosjetransport. (Dette gjelder spesielt i de områder som nå er unntatt maksimalprisregulering.) Drosjesentralene har gjennom samferdselslovgivningen en viss styringsrett over de løyver som er gitt tilslutningsplikt til sentralen. Dette medfører at samtlige drosjer tilhørende én bestemt sentral i de fleste sammenhenger opptrer og markedsføres som en enhet i markedet. Etter tilsynets oppfatning er det derfor drosjesentralene som i første rekke er konkurrenter i drosjemarkedet.

Som redegjort for i tilsynets varselbrev mener tilsynet at det samfunnsøkonomisk sett er effektivitetsfremmende at drosjeeiere samarbeider om utførelsen av enkelte funksjoner i en drosjesentral. Spesielt gjelder dette for den del av transportoppdragene som omfatter bestilte enkeltreiser og kontraktsbaserte oppdrag. Tilsynet antar blant annet at det er betydelige stordriftsfordeler forbundet med driften av bestillings- og trafikkstyringssystemene som brukes til å ivareta kundens bestillinger og til å fordele oppdragene mellom drosjene på en rasjonell og effektiv måte. Dersom slike systemer fungerer godt, vil det gi samfunnsøkonomiske kostnadsbesparelser i form av mindre tomkjøring og bedre utnyttelse av drosjekapasiteten, samt reduserte søke- og ventetidskostnader for kundene.

Tilsynet legger i tillegg til grunn at organisering i drosjesentraler vil gi kostnadsbesparelser for drosjeeierne samlet sett også når det gjelder andre administrative oppgaver som kontraktsinngåelse, fakturering, innkjøp og markedsføring av drosjetilbudet m.v.

Tilsynet mener at det av flere grunner kan være ønskelig at løyvehavere tilsluttet samme drosjesentral opererer med ett felles takstsystem. Slik tilsynet ser det kan felles takster bl.a. være nødvendig for at trafikkdirigeringsystemet skal fungere etter hensikten, og videre gjøre det enklere for kunden å orientere seg om, og sammenligne, de forskjellige drosjesentralenes takster.

Tilsynet vil videre understreke at det ofte vil være påkrevet med et samarbeid mellom et betydelig antall løyvehavere for å kunne konkurrere om kontraktsbaserte oppdrag, det vil si for å kunne inngi felles pristilbud og anbud i tråd med kundens behov.

I kommunene Stavanger, Randaberg, Sola og Sandnes som utgjør Nord-Jæren løyvedistrikt, er det i dag fem konkurrerende drosjesentraler. Det er kun 3 prosent av det totale antall drosjeløyver i dette området som er tilsluttet Randaberg Taxisentral. Stavanger Taxi, Norgestaxi, Sandnes Taxisentral og Sola

Drosjesentral har tilsvarende henholdsvis ca. 63, 9, 15 og 8 prosent av løyvene. Målt ut fra total løyvekapasitet er derfor Randaberg Taxisentral den minste av drosjesentralene i området.

I henhold til krrl. § 3-9 a) kan tilsynet gi dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid dersom konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i det relevante markedet forsterkes.

Etter tilsynets oppfatning er tilstedeværelsen av flere drosjesentraler av vesentlig betydning for at konkurransen om drosjeoppdrag skal være virksom. For at de løyvehavere som er tilsluttet Randaberg Taxisentral skal kunne konkurrere effektivt mot de større drosjesentralene, herunder Stavanger Taxi og Norgestaxi, er det imidlertid en forutsetning at sentralens medlemmer kan operere med felles takster på oppdrag som bestilles gjennom sentralen, og at sentralen kan inngi felles pristilbud og anbud på større kontraktsoppdrag dersom det er ønskelig.

Siden Randaberg Taxisentral har så vidt liten drosjekapasitet sammenlignet med de andre aktørene i det aktuelle området, mener tilsynet at sentralen ikke har en vesentlig innflytelse over prisen i markedet, og således heller ikke kan utnytte markedsmakt.

Tilsynet mener det på denne bakgrunn er grunnlag for å gi Randaberg Taxisentral og løyvehavere tilsluttet sentralen dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid med hjemmel i krrl. § 3-9 a), ettersom prissamarbeidet bidrar til at sentralen kan konkurrere mer effektivt med de øvrige drosjesentralene i markedet.

Dispensasjonen innebærer at Randaberg Taxisentral kan fastsette felles takstregulativ og sonetakster (med sonetakster mener tilsynet faste priser i eller mellom områder) samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av sine løyvehavere.

Tilsynet forutsetter at det fastsatte takstregulativet og sonetakstene er bindende for drosjene tilsluttet sentralen i den forstand at den enkelte drosjefører ikke har adgang til å kreve høyere priser av kunden enn det takstregulativet og sonetakstene tilsier. Tilsynet stiller imidlertid som vilkår for dispensasjonen at den enkelte løyvehaver etter avtale med den enkelte kunde skal ha anledning til å ta lavere priser enn det som følger av de fastsatte takster. Dette innebærer i praksis at takstregulativet og sonetakstene fungerer som maksimalpriser fastsatt av Randaberg Taxisentral.

Tilsynet stiller videre som vilkår for dispensasjon at Randaberg Taxisentral melder inn til Konkurransetilsynet det takstregulativ og de sonetakster som sentralen fastsetter, samt endringer i disse, samtidig som disse gjøres gjeldende for drosjene tilsluttet sentralen. I dette ligger det ingen godkjenningsordning av takstnivået fra tilsynets side, men det gir tilsynet anledning til å overvåke konkurransen og prisutviklingen i markedet.

Tilsynet vil presisere at dispensasjonen ikke gjelder for pris- og anbudssamarbeid mellom Randaberg Taxisentral og andre drosjesentraler eller mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler. Dette innebærer at dersom Randaberg Taxisentral ønsker å inngå samarbeid som omfatter felles prissetting med andre sentraler, så må det søkes særskilt om dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven.

7. Konkurransetilsynets vedtak

Som det fremgår ovenfor vil Konkurransetilsynet gi Randaberg Taxisentral dispensasjon med hjemmel i konkurranseloven til å samarbeide om felles takstregulativ og sonetakster samt å inngi felles pristilbud og anbud på vegne av sentralens medlemmer. Dispensasjonen av 27. mars 1961 vil på denne bakgrunn oppheves.

Med hjemmel i konkurranseloven § 7-2 første ledd, jf. kgl. res. av 12. november 1993 nr. 1022 og forskrift av 17. desember 1993 nr. 1314, punkt I, har Konkurransetilsynet truffet følgende vedtak:

Prisdirektoratets dispensasjon av 27. mars 1961 fra forskrifter om konkurransereguleringer av priser og avanser av 1. juli 1960 oppheves for Randaberg Taxisentral.

Vedtaket trer i kraft straks.

Med hjemmel i konkurranseloven § 3-9 bokstav a) har Konkurransetilsynet truffet følgende vedtak:

Randaberg Taxisentral gis dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 første ledd og 3-2 slik at sentralen kan fastsette felles takstregulativ og sonetakster samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av de løyvehavere som har tilslutningsplikt til sentralen.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- 1. Løyvehavere som er tilsluttet sentralen skal ha anledning til å ta lavere pris enn det som følger av de fastsatte takstregulativ og sonetakster, ved avtale med den enkelte kunde.**
- 2. Randaberg Taxisentral melder inn til Konkurransetilsynet de takstregulativ og sonetakster som fastsettes samt endringer i disse, samtidig som disse gjøres gjeldende for de løyvehavere som har tilslutningsplikt til sentralen. Konkurransetilsynet kan fastsette nærmere bestemmelser om gjennomføringen av meldeplikten.**

Dispensasjonen gjelder ikke for pris- og anbudssamarbeid mellom drosjesentraler og mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler.

Vedtaket trer i kraft straks og gjelder til 4. mai 2005.

For ordens skyld gjøres det oppmerksom på at vedtakene kan påklages innen tre uker. En eventuell klage stiles Arbeids- og administrasjonsdepartementet, men sendes Konkurransetilsynet. Det vises for øvrig til vedlagte skjema "Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak"

Konkurransetilsynet gjør oppmerksom på at dispensasjonen kan trekkes tilbake dersom vilkårene for dispensasjonen ikke er oppfylt eller forutsetningen for dispensasjonen ikke lenger er til stede, jf. konkurranseloven § 3-9 tredje ledd.

[til toppen](#)