

## **V2000-55 29.05.2000**

### **Konkurranseloven § 3-9 - Oslo Taxi BA - dispensasjon fra §§ 3-1 og 3-2 for samarbeid om felles prissetting m.v.**

#### **Sammendrag:**

Oslo Taxi BA gis dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid i konkurranseloven, slik at sentralen kan fastsette felles takstregulativer 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. Oslo Taxi BA 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 brev med vedlegg av 13. mars 2000 fra Oslo Taxi AS om selskapets organisering og virksomhet, og tilsynets varselbrev av 28. 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 løyvehavere 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. Oslo Taxi**

Oslo Taxi BA er et andelslag eid av 1365 drosjeeiere som til sammen disponerer 1915 drosjeløyver. Taxieiere som har løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute i løyvedistriktet (Oslo) kan være tilsluttet andelslaget. Andelslagets formål er ifølge vedtektene å dekke publikums behov for drosjetjenester gjennom å ha ansvar for organisering av drosjedrift og tilfredsstille de krav som er hjemlet i lovgivningen som regulerer taxinæringen. Oslo Taxi BA etablerte i 1994 driftsaksjeselskapet Oslo Taxi AS. Selskapet skal på et økonomisk forsvarlig grunnlag utvikle et effektivt og godt drosjetilbud i Oslo på vegne av drosjeierne som er tilsluttet andelslaget. Den praktiske gjennomføringen reguleres av avtaler mellom andelslaget og selskapet. Andelslaget eier 90 prosent av aksjene i Oslo Taxi AS, mens de resterende aksjer eies av enkeltstående drosjeeiere i Oslo Taxi BA. Andelslaget og selskapet har samme styre.

Av forretningsavtalen (Se s. 15 i Oslo Taxi årsberetning for 1998) mellom andelslaget og selskapet av 22. januar 1999 fremgår det bl.a. at Oslo Taxi AS på vegne av Oslo Taxi BA skal utføre de oppgaver som andelslaget er pålagt etter samferdselsloven med forskrifter, drosjereglement vedtatt av Oslo kommune og etter lagets vedtekter samt vedtak fattet i generalforsamlingen og styret i Oslo Taxi BA. Av forretningsavtalen følger det videre bl.a. at ansvaret for det økonomiske resultatet av den forretningsmessige driften ligger i Oslo Taxi AS, herunder skal Oslo Taxi AS forestå fakturering av næringens kredittjenester og stå for eventuelle tap forbundet med dette. I den forbindelse skal Oslo Taxi AS inngå nødvendige avtaler som binder medlemmene tilsluttet Oslo Taxi BA. Selskapets mer administrative oppgaver består bl.a. i markeds- og profileringsarbeid, videreutvikling av OTT-systemene for egen regning, informasjonsarbeid, utdanning av sjåførere, innkreving av avgifter og gebyrer fra medlemmene mv.

Gjennom formidlingsentralen (call-senter) formidler Oslo Taxi AS alle typer turer til drosjene tilknyttet selskapet. Dette gjelder spot-turer, forhåndsbestilte turer, TT-turer, spesialbiltransport, skolebartransport, og transport for Rikstrygdeverket. Oslo Taxi AS har i samarbeid med det danske selskap BNR utviklet et GPS-basert trafikkdirigeringsystem, som går under navnet OTT. Systemet fungerer slik at når bestilling på turer er mottatt på formidlingsentralen, sendes oppdraget ut til alle ledige drosjer i den aktuelle sone. Drosjen som først aksepterer turen får oppdraget. Oslo Taxis omsetning var ca. kr. 1,2 milliarder i 1999. Selskapets administrasjon tilsvarer ca. 100 årsverk.

Oslo Taxi AS har to heleide datterselskaper Taxinett Norge AS og Oslo TaxiBuss AS. Taxinett har ansvaret for markedsføringen, salgs- og leieavtaler av OTT overfor andre drosjesentraler både i og utenfor Norge, herunder med Rogaland Taxi AS, Buskerud Taxi AS, Vestfold Taxi AS, Nordland Taxi AS. Oslo TaxiBuss AS har ikke hatt aktivitet siden 1994. Selskapet har også eierinteresser i andre taxirelaterte selskaper.

### **3. Forholdet til forbudene i konkurranseloven**

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.

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.

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)

Styret i Oslo Taxi BA, som utelukkende består av drosjeeiere, er ansvarlig for fastsettelsen av takster og anbudsvilkår. Iverksettelsen av takstene samt inngivelse av anbud og fremforhandling av kontrakter foretas av Oslo Taxi AS på vegne av sentralens medlemmer. 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 som retter seg mot sammenslutninger av ervervsdrivende.

Konkurransetilsynet legger til grunn at Oslo Taxi BA 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.

Drosjereglementet for Oslo og Akershus inneholder bestemmelser om sentralens formidling av drosjer og køsystemene for drosjene, herunder en bestemmelse som begrenser drosjeførernes adgang til å utføre fast kjøring eller annen kontraktskjøring uten drosjesentralens godkjenning. Bestemmelsene ble vurdert av Konkurransetilsynet i avgjørelse A98/20 i forhold til konkurranselovens forbud mot prissamarbeid og markedsdeling, jf. krrl. §§ 3-1 og 3-3. Tilsynet fant det ikke naturlig å karakterisere ordningen som markedsdeling, men vurderte virkningen under krrl. § 3-1. Tilsynet ga samtidig uttrykk for at tilsvarende ordning antagelig ville rammes av forbudet mot prissamarbeid i krrl. § 3-1 i et samarbeid som kun har dispensasjon til å fastsette maksimalpriser.

Konkurranseloven omfatter ervervsvirksomhet av enhver art, jf. krrl. § 1-3 første ledd. Utøvelse av offentlig myndighet faller følgelig utenfor konkurranselovens virkeområde. Drosjereglementet for Oslo og Akershus fastsettes av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med hjemmel i forskrift av 10. juni 1977 nr. 8 om persontransport utenfor rute § 23 siste ledd. Bestemmelsene i drosjereglementet er utslag av en generell regulering av drosjenæringen med hjemmel i samferdselsloven. Fastsettelsen av drosjereglementet er følgelig å anse som offentlig myndighetsutøvelse, og faller dermed utenfor lovens anvendelsesområde.

Konkurransetilsynet vil i det følgende knytte noen bemerkninger til sentralens gjennomføring av drosjeformidlingen i forhold til forbudet mot markedsdeling i 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. Bestemmelsen forbyr ervervsdrivende å dele ett eller flere markeder mellom seg, slik at de avstår fra å selge konkurrerende varer og tjenester til de samme kundene. I forarbeidene til konkurranseloven heter det om markedsdeling i form av kundedeling at dette innebærer "at deltakerene betjener hver sine sett av etterspørrere og ikke konkurrerer om hverandres kundegrunnlag. Reguleringen kan eventuelt gå ut på å respektere hverandres kunder." (NOU 1991:27 s. 131) Formuleringene indikerer at en her har tenkt på en situasjon hvor partene oppnår en gjensidig skjerming mot konkurranse.

Formidlingssentralen til Oslo Taxi står for formidling av alle typer oppdrag fra kunder til drosjene tilknyttet Oslo Taxi BA. Dette gjelder såkalte spotturer, forhåndsbestilte turer, TT-turer, spesialbiltransport, transport av skolebarn og transport for Rikstrygdeverket. Når bestillingene mottas hos sentralen, sendes det ut melding til alle ledige biler i den aktuelle sonen, og den som først svarer bekreftende, får oppdraget.

Tilsynet har etter en konkret vurdering funnet at sentralens fordeling av oppdrag samt restriksjonen med hensyn til å ta faste oppdrag utenom sentralen, ikke er i strid med krrl. § 3-3. I vurderingen har tilsynet i

hovedsak lagt følgende betraktninger til grunn:

Et samarbeid om fordeling av oppdrag gjennom formidlingssentral innebærer på den ene siden at fordelingen av oppdrag ikke lenger skjer ved alminnelige markedsmekanismer, og at den enkelte transportør ikke står fritt i konkurransen om kundene. På den annen side skjer det ingen inndeling av nærmere definerte kundegrupper som beskrevet i forarbeidenes forklaring av begrepet "kundedeling", og fordelingen skjer etter rent objektive kriterier. Reglene deler ikke angitte kunder mellom nærmere bestemte drosjer, og ingen transportører er utestengt fra å betjene noen kunder. Tilsynet er av den oppfatning at fordelingen i dette tilfellet vanskelig vil kunne ses som markedsdeling i lovens forstand, da dette er noe som primært karakteriseres ved at deltakerne i samarbeidet beskyttes mot konkurranse innenfor en kundegruppe eller et område og derigjennom kan utøve markedsrett. Til dette kreves noe mer ved at fordelingen skjer på en bestemt måte som reelt sett innebærer en kundedeling eller områdedeling. Hvorvidt en fordeling av oppdrag vil innebære "markedsdeling", vil bero på en konkret vurdering av hvordan fordelingen av oppdragene er organisert. Tilsvarende synspunkter ble lagt til grunn av tilsynet bl.a. i avgjørelse A98/20. Tolkningen er stadfestet av Arbeids- og administrasjonsdepartementet i vedtak av 23. mai 2000, hvor tilsynets vedtak av 6. og 10. oktober 1997 opprettholdes.

Bestemmelsen om at en drosjefører ikke har adgang til å utføre fast kjøring eller annen kontraktskjøring uten drosjesentralens godkjenning, innebærer at sentralen har kontroll med i hvilken grad drosjeførerne kan konkurrere med sentralen om denne type oppdrag. Drosjesentralen har et ansvar for å formidle drosjer og sørge for at et tilstrekkelig antall drosjer er i drift til å dekke behovet innenfor de rammer som er gitt for drosjevirkosomhet, jf. persontransportforskriften §§ 23 og 24. I de tidsrom hvor løyvehavere er pålagt vaktteneste vil det derfor kunne være behov for at kontraktskunder må forholde seg til sentralen og ikke til den enkelte drosjefører. Konsekvensen av restriksjonen med hensyn til adgangen til å ta faste oppdrag utenom sentralen blir at sentralen fordeler oppdragene mellom drosjene som er tilsluttet sentralen. En tilfeldig fordeling av oppdrag mellom drosjer som er tilknyttet sentralen vil som nevnt ovenfor vanligvis ikke anses å være i strid med markedsdelingsforbudet. Det foreligger ingen deling av oppdrag mellom de ulike sjåførene som innebærer at partene skjermes mot konkurranse på en måte som er karakteristisk for markedsdeling i § 3-3s forstand.

Konkurransetilsynet er på denne bakgrunn av den oppfatning at Oslo Taxis fordeling av oppdrag og godkjennelsesordningen for å påta seg faste oppdrag utenom sentralen ikke innebærer markedsdeling i strid med § 3-3. Tilsynet finner det heller ikke naturlig å vurdere ordningen under krrl. § 3-1.

Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn funnet at det ikke er behov for dispensasjon for sentralens gjennomføring av oppdragsformidlingen.

Dispensasjonsvurderingen nedenfor er følgelig knyttet til samarbeidet om pris og anbud, jf. krrl. §§ 3-1 og 3-2.

#### **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 etterspørernes substitusjonsmuligheter, det vil si i hvilken grad etterspørerne kan substituere seg over til andre produkter eller tjenester. Det relevante geografiske marked avgrenses med utgangspunkt i hvilket geografisk område etterspørerne har vilje og evne til å gjøre sine innkjøp i.

Etter at Oslo og Akershus fra januar 1998 ble omgjort til ett felles kjøreområde for alle drosjene i regionen har drosjeeiere tilsluttet Oslo Taxi BA, og derved drosjene tilknyttet Oslo Taxi AS, adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i området. Ifølge de opplysninger tilsynet har utfører drosjene tilknyttet selskapet enkeltoppdrag både i Oslo og Akershus. Spesielt kan nevnes at en betydelig del av oppdragsmengden relaterer seg til Romerike etter åpning av ny hovedflyplass på Gardermoen. I det kontraktsbaserte markedet har selskapet inngått avtaler om fast kontraktskjøring med oppdragsgivere både i Oslo og Akershus, herunder med oppdragsgivere på Romerike og i Oppegård.

Det kan nevnes at dannelsen av et felles kjøreområde er markert ved at det er etablert et felles drosje- og kjørereglement og et felles takstsystem med turlengdeavhengig soneavgrensning for drosjene i Oslo og Akershus. Videre har samtlige drosjer adgang til holdeplassene i området. Gjennom dette har myndighetene lagt til rette for at drosjesentralene i området skal kunne konkurrere om oppdrag på like vilkår.

### *5.1 Det relevante produktmarked*

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 kan turvogn være et alternativ for større oppdragsgivere 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. Grunnen til dette er at kunden ønsker å redusere vente- og tilkjøringskostnadene mest mulig. Også ved inngåelse av storkundeavtaler vil nærhet til brukerne være avgjørende for valg av leverandør.

På tilbudssiden er det imidlertid gjennom samferdselslovgivningen lagt restriksjoner på området som en løyveholder kan utføre drosjeoppdrag i, og som medfører at en løyveholder hovedsakelig utfører oppdrag i det løyvedistrikt der han er stasjonert. For kunden vil det derfor i de fleste tilfeller være mest aktuelt å bestille drosje fra en sentral som er lokalisert i det løyvedistrikt der kunden er. Tilsynet vil imidlertid understreke at dersom løyvedistriktet har en vid geografisk utstrekning, f. eks. omfatter et helt fylke, kan den enkelte drosjesentralens primære salgsmåte være et mindre lokalt avgrenset område innenfor distriktet. I den forbindelse vil tilsynet påpeke at den enkelte drosjesentralens drosjekapasitet vil kunne ha innvirkning på hvor stort geografisk område sentralen kan dekke, og derved også 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.

Tilsynet har ikke kjennskap til hvor stor andel av oppdragene som drosjene tilknyttet Oslo Taxi AS utfører som foregår innenfor Oslo. Imidlertid mener tilsynet at omgjøringen av Oslo og Akershus til ett felles kjøreområde, sammen med den betydelige drosjetrafikken som foregår mellom de ulike steder innenfor kjøreområdet, tilsier at det relevante geografiske markedet omfatter Oslo og samtlige

kommuner i Akershus. Tilsynet vil i den forbindelse peke på at den betydelige drosjetrafikken fra tilgrensende kommuner inn til Oslo betyr at sentralene i Akershus vil være et reelt alternativ for kunder lokalisert i Oslo, bl.a. i forbindelse med returkjøring. Dette gjelder både for oppdrag som bestilles gjennom sentral, men også i høy grad for oppdrag fra holdeplasser og ved kapring av drosje på gate. Det vises videre til at det i markedet for kontraktsbaserte oppdrag allerede i dag er inngått kontrakter mellom transportører og oppdragsgivere som er lokalisert i henholdsvis Oslo og Akershus.

I hvilken grad de andre drosjesentralene i kjøreområdet vil konkurrere med Oslo Taxi AS om et spesifikt oppdrag, vil bl.a. være avhengig av reisens startpunkt og de ulike drosjesentralenes tilgjengelighet i det aktuelle området.

Det vises for øvrig til tilsynets høringsbrev av 7. januar 2000 samt varselbrev av 28. februar 2000 som også redegjør 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 mellom drosjesentralene, og ikke mellom de ulike drosjeeierne, at konkurransen i drosjemarkedet i første rekke utspiller seg.

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 mv.

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 for drosjetjenester.

I Oslo og Akershus som utgjør ett felles kjøreområde, er det i dag i alt 9 drosjesentraler som konkurrerer i varierende utstrekning. Bare i Oslo er det lokalisert 3 konkurrerende drosjesentraler. Oslo Taxi har en drosjekapasitet som tilsvarer i overkant 85 prosent av det totale antall drosjeløyver i Oslo. I kjøreområdet sett under ett, eller i det relevante marked, har Oslo Taxi ca. 66 prosent av løyvene.

De øvrige sentralene som er lokalisert i Oslo er Norgestaxi og Taxi 2. I Oslo har disse sentralene henholdsvis ca. 9 og 5 prosent av løyvene i Oslo, og i området sett under ett 7 og 4 prosent. Oslo Taxi AS møter også konkurranse fra sentralene i Akershus, herunder fra Asker og Bærum Taxi AS, Nedre Romerike Taxi, Øvre Romerike Taxi, Follo Taxi og Ski Taxi. I hele området sett under ett har disse en andel av løyvene tilsvarende henholdsvis ca. 8, 3,5, 3, 1,5 og 0,7 prosent. Oslo Taxi mener selv at de på enkelte strekninger og for enkelte typer oppdrag også møter konkurranse fra andre aktører som driver persontransport, herunder nevnes Flytoget og Flybussen (til/fra Gardermoen), Minibuss AS og Falken AS (spesial transport), turvognløyver samt fra piratdrosjer.

I henhold til krrl. § 3-9 b) kan tilsynet gi dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid dersom det må forventes effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurransebegrensningen.

Etter tilsynets vurdering vil drosjesentralenes koordinering av drosjetilbudet føre til betydelige samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinster i form av kostnadsbesparelser både for dem som tilbyr og dem som etterspør drosjetjenester. For drosjeeiere vil tilslutning til en drosjesentral kunne gi bedre utnyttelse av drosjekapasiteten gjennom større oppdragsmengde og mindre tomkjøring. Videre vil organiseringen i drosjesentraler kunne gi reduserte administrasjonskostnader for drosjeeierne. For kjøperne av drosjetjenester vil organiseringen i sentraler bl.a. kunne føre til reduserte søke- og ventetidskostnader og bedre tilgang på drosjetransport i samsvar med den enkelte kundes etterspørsel etter drosjetjenester.

Organiseringen i drosjesentraler innebærer imidlertid at de tilsluttede drosjeeiernes priser for drosjetransport koordineres ved at det fastsettes felles takster for enkeltoppdrag, og ved at det inngis felles pristilbud og anbud på kontraktsbaserte oppdrag. I realiteten medfører dette at priskonkurransen mellom drosjene tilknyttet samme drosjesentral helt eller delvis elimineres. Under de gjeldende adgangsreguleringer til markedet og gitt løyvefordelingen i området, mener tilsynet at Oslo Taxi AS og drosjene tilknyttet selskapet, samlet sett har en så vidt dominerende stilling i markedet at de i fellesskap kan påvirke prisen for drosjetransport.

Som det fremgår ovenfor møter imidlertid drosjene tilknyttet Oslo Taxi AS konkurranse fra drosjer tilknyttet andre sentraler lokalisert i det aktuelle området. Det er videre grunn til å anta at rivaliseringen mellom de etablerte drosjesentralene i området vil kunne bli sterkere i fremtiden som en direkte følge av at maksimalprisreguleringen nå er opphevet. Man ser videre en utvikling mot at storkunder legger større oppdrag ut på anbud/tilbud, og at det åpnes for at andre typer transportører enn drosjesentraler deltar i konkurransen om slike kontraktsbaserte oppdrag. I tillegg tyder også andre tegn på at

konkurransen i drosjemarkedet kan bli sterkere i fremtiden. Blant annet er det nylig utlyst flere nye drosjeløyver med tilslutningsplikt til de nyetablerte drosjesentralene i Oslo, det vil si til Norgestaxi og Taxi 2. På sikt vil dette gjøre at de mindre sentralene kan konkurrere mer effektivt mot Oslo Taxi AS. Ovennevnte mener tilsynet vil bidra til å begrense Oslo Taxi mulighet til å utnytte markedsrett.

Etter tilsynets vurdering vil de samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinstene som realiseres gjennom samarbeidet mellom løyvehavere tilsluttet Oslo Taxi BA, som igjen er tilknyttet Oslo Taxi AS, mer enn oppveier det samfunnsøkonomiske tapet ved den konkurransebegrensning som pris- og eventuelt anbudssamarbeidet mellom medlemmene av sentralen representerer. Tilsynet mener det på denne bakgrunn er grunnlag for å gi Oslo Taxi AS og løyvehavere tilsluttet sentralen dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid med hjemmel i krrl. § 3-9 b).

Dispensasjonen innebærer at Oslo Taxi 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 Oslo Taxi AS.

Tilsynet stiller videre som vilkår for dispensasjon at Oslo Taxi 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 Oslo Taxi og andre drosjesentraler eller mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler. Dette innebærer at dersom Oslo Taxi ønsker å inngå samarbeid som omfatter felles prissetting med andre sentraler, må det søkes særskilt om dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven.

Når det gjelder Oslo Taxi og de tilsluttede løyvehavernes dominerende stilling i markedet vil tilsynet vise til sitt varselbrev av 28. februar 2000 der det påpekes at tilsynet vil følge særlig med i utviklingen i markedet fremover, og at det i fremtiden kan bli aktuelt å legge større vekt på den enkelte drosjesentralers dominans i dispensasjonsvurderingen.

## **7. Konkurransetilsynets vedtak**

Som det fremgår ovenfor vil Konkurransetilsynet gi sentralen dispensasjon med hjemmel i konkurranseloven til å samarbeide om felles takstregulativ og sonetakster samt å inngi felles pristilbud og anbud på vegne av drosjeeiere tilknyttet sentralen. 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 trekkes tilbake for Oslo Taxi BA.**

**Vedtaket trer i kraft straks.**

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

**Oslo Taxi BA 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. Oslo Taxi BA 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 29. 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

[til toppen](#)