

## **V2000-59 08.06.2000**

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

#### **Sammendrag:**

Bergen Taxi 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. Bergen Taxi 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 Bergen Taxis brev med vedlegg av 19. mars 2000 om drosjesentralens 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 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, 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 er unntatt 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 områdene 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 også til grunn at det 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 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 annet ledd. Som det fremgår av Konkurransetilsynets varselbrev av 28. februar 2000 mener tilsynet at det er behov for å vurdere dispensasjonsspørsmålet på nytt for drosjesentralene som nå er unntatt 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 tilsluttet sentralene og til 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 drosjesentralene melder inn takstregulativ og eventuelle sonetakster (faste takster i eller mellom soner) og endringer i takstene til Konkurransetilsynet.

## **2. Bergen Taxi**

Bergen Taxi er et andelslag som er eid av ca. 320 drosjeeiere som til sammen disponerer ca. 445 drosjeløyver, inklusive reserveløyver. Selskapets formål er ifølge vedtektene å ivareta medlemmenes behov for gode og rimelige løsninger i tilknytning til produksjon og formidling av transportoppdrag. Enhver som er innehaver av drosjeløyve i Bergen kan bli medlem i selskapet. Utover å formidle transportoppdrag tilbyr andelslaget følgende tjenester til sine eiere:

- felles fakturering og oppgjør av kredittkjøring
- montering og vedlikehold av mobilt data-/kommunikasjonsutstyr
- regnskapstjenester
- salg av rekvisita, uniformer etc.

Bergen Taxi har nylig foretatt investeringer i et nytt kommunikasjons- og trafikkdirigeringsystem med tilhørende mobilt utstyr (TL 2000) som brukes til formidling og fordeling av oppdrag mellom drosjene. (TL 2000 er et kommunikasjons- og trafikkdirigeringsystem som er utviklet og brukes av Taxis-gruppen, som omfatter Drammen Taxi BA, Bergen Taxi BA, Asker og Bærum Taxi BA, Nedre Romerike Taxi BA og Fredrikstad/ Sarpsborg Taxi AS.) Drosjene tilsluttet Bergen Taxi hadde i 1999 en samlet omsetning på ca. kr. 350 mill.

Det er styret i Bergen Taxi som fastsetter felles takstregulativ og eventuelle sonetakster for drosjene tilsluttet sentralen, samt som står ansvarlig for bestemmelsen av vilkårene i forbindelse med inngivelse av anbud og pristilbud på kontraktsbaserte oppdrag.

### **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.

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)

Styret i Bergen Taxi, som består av 5 andelshavere og ett medlem oppnevnt av Bergen kommune, er ansvarlig for fastsettelse av takster og anbudsvilkår på vegne av løyvehaverne som er tilsluttet sentralen. Tilsynet er av den oppfatning at samarbeidet som iverksettes gjennom sentralen er å anse som et horisontalt samarbeid mellom løyvehaverne som er tilsluttet sentralen, idet samarbeidet kan tilskrives løyvehaverne 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 Bergen Taxi etter opphevelsen av prisreguleringen fastsetter takstregulativ og sonetakster på vegne av sentralens medlemmer. Det vil videre være aktuelt for Bergen Taxi 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.

På bakgrunn av de opplysninger Konkurransetilsynet har mottatt, legger tilsynet til grunn at det ikke vil være behov for dispensasjon fra forbudet mot markedsdeling i krrl. § 3-3 for systemet som i dag brukes for å fordele drosjeoppdragene innad i sentralen. For en nærmere redegjørelse for dette spørsmålet, vises det til tilsynets vedtak V00-55 Oslo Taxi.

### **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 forutsetningene 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.

Drosjene tilsluttet Bergen Taxi har adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i kommunene Bergen, Askøy, Fjell og Sund, som utgjør et løyvedistrikt i Hordaland. Bergen Taxi har opplyst om at hovedtyngden av oppdragene utføres langs aksene Bergen sentrum Sandsli/Kokstad - Flesland flyplass. Ifølge dispensasjonssøknaden har Bergen Taxi i 1999 inngått avtaler om kontraktskjøring for det offentlige etter anbudsrunder der også Norgestaxi Bergen AS og andre transportører har inngitt anbud.

### *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 derfor 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 som er komplementær til 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 produktmarked 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 av 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, 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 løyvedistriktet 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.

Konkurransetilsynet legger til grunn at det relevante geografiske markedet i dette tilfellet omfatter kommunene Bergen, Askøy, Fjell og Sund som utgjør et løyvedistrikt i Hordaland. Etter tilsynets vurdering tilsier bl.a. de geografiske avstander, trafikk- og bosettingsmønster i området at det er naturlig å betrakte dette som et eget geografisk marked.

Det vises til tilsynets høringsbrev av 7. januar 2000 samt varselbrev av 28. 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 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 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 for drosjetjenester.

I Bergen, Askøy, Fjell og Sund er det i dag to konkurrerende drosjesentraler. Bergen Taxi har en drosjekapasitet som tilsvarende ca. 87 prosent av det totale antall drosjeløyver i distriktet, mens Norgestaxi Bergen har de resterende 13 prosent av løyvene. Ifølge Bergen Taxi har man i senere tid også sett at det er etablert nye transportører, og da spesielt i markedet for kontraktsbaserte oppdrag. Etter det tilsynet kjenner til er det bl.a. omkring 350 aktive turvognløyver i området som kan ha en viss innvirkning på konkurransen i enkelte segmenter i drosjemarkedet. Tilsynet mener likevel at den skjeve fordelingen av drosjeløyver mellom de to sentralene tyder på at Bergen Taxi har en dominerende stilling i markedet for drosjetransport.

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 organisering 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 kontraktbaserte oppdrag. I realiteten medfører dette at priskonkurransen mellom drosjene tilsluttet samme drosjesentral helt eller delvis elimineres. Under de gjeldende adgangsreguleringer til drosjemarkedet og gitt løyvefordelingen i området, mener tilsynet det er grunnlag for å hevde at Bergen Taxi og dens medlemmer 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 tilsluttet Bergen Taxi en viss konkurranse fra drosjer tilsluttet Norgestaxi Bergen AS i hele det aktuelle området. Dette gjelder både i markedet for enkeltoppdrag og markedet for kontraktbaserte oppdrag. Videre har man sett en utvikling mot at drosjenæringen møter økt konkurranse fra andre transportører når det gjelder enkelte typer oppdrag. Dette mener tilsynet vil bidra til å begrense Bergen Taxis mulighet til å utnytte markedsmakt.

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

Dispensasjonen innebærer at Bergen 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 Bergen Taxi.

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

### **Konkurransetilsynets vedtak**

Som det fremgår ovenfor går Konkurransetilsynet inn for å innvilge drosjesentralene 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 trekkes tilbake.

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 Bergen Taxi.**

**Vedtaket trer i kraft straks.**

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

**Bergen Taxi 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. Bergen Taxi 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 7. juni 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



øvrige til vedlagte skjema "Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak"

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

[til toppen](#)