

## **V2000-61 13.06.2000**

### **Konkurranseloven § 3-9 - Asker og Bærum Taxisentral BA - dispensasjon fra § 3-1 første ledd og § 3-2 for samarbeid om felles prissetting m.v.**

#### **Sammendrag:**

Asker og Bærum Taxisentral 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. Asker og Bærum Taxisentral 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 Asker og Bærum Taxisentral BAs brev med vedlegg av 10. 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.

#### **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. Asker og Bærum Taxisentral BA**

Asker og Bærum Taxisentral BA er et andelslag som er eid av ca. 230 drosjeeiere som til sammen disponerer ca. 310 drosjeløyver, inklusive reserveløyver. Selskapets formål er ifølge vedtektene å formidle taxikjøring i Asker og Bærum på en mest mulig rasjonell måte, slik at publikum får en best mulig service. Taxieiere med løyve i Asker og Bærum har plikt til å være medlem av sentralen. Utover å formidle transportoppdrag tilbyr andelslaget følgende tjenester til sine eiere:

- fakturering av kunder og oppgjør til drosjeeiere for kredittkjøring
- opprettelse og administrasjon av taxiholdeplasser
- opplæring og eksaminering av nye sjåførere

Asker og Bærum Taxisentral 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 Taxisentralgruppen, som omfatter Drammen Taxi BA, Bergen Taxi BA, Asker og Bærum Taxi BA, Nedre Romerike Taxi BA og Fredrikstad/ Sarpsborg Taxi AS.)

Det er styret i Asker og Bærum Taxisentral 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 Asker og Bærum Taxisentral, som består av 6 andelshavere og ett medlem oppnevnt av Samferdselssjefen i Akershus, 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 Asker og Bærum Taxisentral etter opphevelsen av prisreguleringen fastsetter takstregulativ og sonetakster på vegne av sentralens medlemmer. Det vil videre være aktuelt for Asker og Bærum Taxisentral 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 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.

Etter at Akershus og Oslo fra januar 1998 ble omgjort til ett felles kjøreområde for alle drosjene i regionen har drosjeeiere tilsluttet Asker og Bærum Taxisentral adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i området. Asker og Bærum Taxisentral har opplyst om at hovedtyngden av oppdragene utføres i Asker, Bærum, Oslo Vest samt på strekningen til og fra Gardermoen.

Det kan nevnes at samferdselsmyndighetene i Akershus og Oslo har markert dannelsen av et felles kjøreområde ved å etablere et felles drosje- og kjørereglement og 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 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 reisens 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 løyvehaver kan utføre drosjeoppdrag i, og som medfører at en løyvehaver 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 drosjesentral primære salgsmåte være et mindre lokalt avgrenset område innenfor distriktet. I den forbindelse vil tilsynet påpeke at den enkelte drosjesentral 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 er av den oppfatning at omgjøringen av Akershus og Oslo til ett felles kjøreområde sammen med den betydelige drosjetrafikken som foregår mellom de ulike steder innenfor kjøreområdet, tilsier at det relevante geografiske markedet i denne saken omfatter hele Akershus og Oslo. Tilsynet vil i den forbindelse peke på at den utstrakte oppdragsmengden fra Gardermoen og Oslo til Asker og Bærum, betyr at drosjer tilsluttet sentraler i Oslo vil kunne være et reelt alternativ for kunder som er lokalisert i

Asker og Bærum Taxisentrals primærområde, bl.a. i forbindelse med returkjøring. Dette gjelder både for oppdrag som bestilles gjennom sentral og oppdrag fra holdeplasser etc. Det vises for øvrig 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 Asker og Bærum Taxisentral om et spesifikt oppdrag, vil bl.a. være avhengig av reisens startpunkt og de ulike drosjesentralenes tilgjengelighet i det aktuelle området.

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 Akershus og Oslo er det i dag i alt 9 drosjesentraler som konkurrerer i varierende utstrekning. Det er imidlertid kun Asker og Bærum Taxisentral som har stasjoneringsssted i Asker og Bærum. Sentralen har en løyvekapasitet som tilsvarer ca. 8 prosent av samtlige drosjeløyver i hele kjøreområdet sett under ett. I samme område har Oslo Taxi ca. 66 prosent av løyvene, mens Norgestaxi Oslo AS og Taxi 2 har 7 og 4 prosent. Det er også et visst potensiale for at Asker og Bærum Taxi møter konkurranse fra de øvrige sentralene i Akershus, herunder fra 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. 3,5, 3, 1,5 og 0,7 prosent. Asker og Bærum Taxisentral mener selv at de på enkelte strekninger og for enkelte typer oppdrag også møter konkurranse fra andre aktører som driver persontransport, herunder Flytoget og turvogntransportører. Det pekes spesielt på sentralen møter sterk konkurranse fra busselskaper som kjører på kontrakt for SL (Stor-Oslo Lokaltrafikk) når det gjelder offentlige betalte transportoppdrag, som TT-kjøring og sykefrakt på folketrygdens regning.

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.

Til tross for at Asker og Bærum Taxisentral kun har en andel tilsvarende 8 prosent av samlet løyvekapasitet i Akershus og Oslo, så mener tilsynet at den direkte konkurransen som sentralen møter fra andre sentraler i sitt primærområde er så vidt svak at Asker og Bærum Taxisentral BA og dens medlemmer har en dominerende stilling, i det minste når det gjelder enkelte typer oppdrag 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 Asker og Bærum Taxisentral BA 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 Asker og Bærum Taxisentral BA en viss konkurranse fra drosjer tilknyttet de øvrige sentralene i Oslo og Akershus, og spesielt fra Oslo Taxi AS, i hele det aktuelle området. Dette gjelder både i markedet for enkeltoppdrag og markedet for kontraktsbaserte oppdrag. Tilsynet legger til grunn at konkurransen mellom sentralene er sterkere desto nærmere hverandre sentralene er lokalisert og desto større drosjetrafikk det er mellom disse områdene. 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 Asker og Bærum Taxisentrals mulighet til å utnytte markedsrett.

Etter tilsynets vurdering vil de samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinstene som realiseres gjennom samarbeidet mellom løyvehavere tilsluttet Asker og Bærum Taxisentral BA 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 Asker og Bærum Taxisentral BA og løyvehavere tilsluttet sentralen dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid med hjemmel i krrl. § 3-9 b).

Dispensasjonen innebærer at Asker og Bærum Taxisentral BA 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 Asker og Bærum Taxisentral BA.

Tilsynet stiller videre som vilkår for dispensasjon at Asker og Bærum Taxisentral BA 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 Asker og Bærum Taxisentral BA og andre drosjesentraler eller mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler. Dette innebærer at dersom Asker og Bærum Taxisentral BA 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 Asker og Bærum Taxisentral BA.**

**Vedtaket trer i kraft straks.**

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

**Asker og Bærum Taxisentral 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. Asker og Bærum Taxisentral 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 12. 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 øvrig 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](#)