

V2000-65 16.06.2000

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

Sammendrag:

Trønder Taxi AS 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. Trønder Taxi AS 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 Trønder Taxi AS's brev med vedlegg av 6. april 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. Trønder Taxi AS

Trønder Taxi AS er et selskap hvis virksomhet består i bl.a. å drive markedsføring og formidling av drosjenæringens tjenester. Selskapets vedtektsfestede formål er drift av drosjesentral samt ved kjøp og salg av varer og tjenester og ved aksjetegning eller på annen måte å delta i lignende virksomhet. Selskapet eies av de innehavere av drosjeløyve i Trøndelag som har inngått kjøreavtale med selskapet. (I tillegg kan Drosjesentralen i Trondheim BA (DiT) eie inntil 30 prosent av aksjene i selskapet, men uten at disse gir stemmerett på generalforsamlingen i selskapet.) Ifølge kjøreavtalen (Avtale vedtatt på ekstraordinær generalforsamling 18.11.98 om organisering og drift av drosjesentral i selskapet, og som inngås med hver enkelt løyvehaver tilsluttet selskapet.) har enhver innehaver av drosjeløyve i det området selskapet har godkjennelse som drosjesentral rett til å bli avtalepart, forutsatt at løyvehaver ikke er tilsluttet annen drosjesentral. Det er i dag ca. 180 løyvehavere som er tilsluttet Trønder Taxi. Disse disponerer til sammen ca. 276 drosjebiler, inklusive reserveløyver.

Trønder Taxi AS utfører bl.a. følgende fellesfunksjoner for drosjeeierne som er tilsluttet selskapet:

- drift av formidlingssentral med sentralbord- og direkte bestillingstjenester,
- markedsføring og informasjonsvirksomhet,
- fakturering og utbetaling for kredittkjøring og
- Taxi-skole.

I forbindelse med formidlingsvirksomheten bruker Trønder Taxi AS et databasert trafikkdirigeringsystem.

Det er styret i Trønder Taxi som fastsetter felles takstregulativ og eventuelle sonetakster for drosjene tilsluttet selskapet, samt som står ansvarlig for bestemmelsen av vilkårene i forbindelse med inngivelse av anbud og pristilbud på kontrakstbaserte oppdrag på vegne av tilknyttede drosjeeiere.

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 Trønder Taxi er ansvarlig for fastsettelse av takster og anbudsvilkår på vegne av løyvehaverne som er tilsluttet selskapet. Det følger av selskapets vedtekter at selskapet ledes av et styre på enten 5 eller 7 medlemmer, hvorav minst $\frac{3}{4}$ velges blant aksjonærene, det vil si løyvehaverne. 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 Trønder Taxi etter opphevelsen av prisreguleringen fastsetter takstregulativ og sonetakster på vegne av sentralens medlemmer. Det vil videre være aktuelt for Trønder 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 kundene har vilje og evne til å gjøre sine innkjøp.

Drosjene tilsluttet Trønder Taxi har adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Klæbu og Skaun, som utgjør ett løyvedistrikt i Sør-Trøndelag. Trønder Taxi har opplyst om at hovedtyngden av kjøreoppdragene utføres i det som kan kalles Stor-Trondheim. I tillegg utfører sentralen en betydelig mengde flytaxi-oppdrag som går til og fra Trondheim Lufthavn Værnes, som ligger i nabofylket Nord-Trøndelag.

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 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 av tjenesten være avgjørende for valg av leverandør.

På tilbudssiden er det imidlertid gjennom samferdselslovgivningen lagt restriksjoner på det området der en løyvehaver kan utføre drosjeoppdrag, 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 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.

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.

Som tidligere nevnt utgjør kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Klæbu og Skaun i Sør-Trøndelag ett løyvedistrikt for drosjekjøring. Etter Konkurransetilsynets vurdering tilsier de geografiske og befolkningsmessige forhold, med store geografiske avstander og spredt bosetting i deler av løyvedistriktet, at det relevante geografiske markedet vil ha mindre utstrekning enn dette. Tilsynet har

funnet at det relevante geografiske markedet kun omfatter Trondheim kommune. For kunder som ønsker å få utført et spesifikt oppdrag med startpunkt i Trondheim er det først og fremst de to sentralene som er lokalisert i kommunen, det vil si Trønder Taxi og Norgestaxi Trondheim AS, som er aktuelle alternativ. Tilsynet mener at lokalisering og løyvekapasiteten til de øvrige sentralene i løyvedistriktet tilsier at de i liten grad fremstår som et aktuelt alternativ for kunder i Trondheim.

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 Trondheim er det i dag to konkurrerende drosjesentraler. Trønder Taxi AS har en drosjekapasitet som tilsvarer ca. 86 prosent av det totale antall drosjeløyver i distriktet, mens ca. 14 prosent av antall løyver

er tilknyttet Norgestaxi Trondheim AS. Det er i beregningen tatt hensyn til at Norgestaxi Trondheim nylig er blitt tildelt nye løyver. Dette har bidratt til å begrense skjevheten i løyvefordelingen mellom sentralene i kommunen, og vil etter tilsynets vurdering på sikt bidra til å styrke konkurransen i markedet.

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 Trønder 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 Trønder Taxi en viss konkurranse fra drosjer tilsluttet Norgestaxi Trondheim AS i det aktuelle området. Dette gjelder både i markedet for enkeltoppdrag og markedet for kontraktbaserte oppdrag. Videre ser man generelt en utvikling mot at drosjenæringen møter økt konkurranse fra andre transportører når det gjelder enkelte typer oppdrag. Dette mener tilsynet vil kunne bidra til å begrense Trønder Taxi sin mulighet til å utnytte markedsmakt. Konkurransetilsynet har også merket seg at Sør-Trøndelag har truffet særskilte tiltak for å øke konkurransepresset i området gjennom å overføre løyver fra Trønder Taxi til Norgestaxi Trondheim AS.

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

Dispensasjonen innebærer at Trønder 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 tilsluttede 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 Trønder Taxi.

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

Når det gjelder Trønder 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.

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 Trønder Taxi AS.

Vedtaket trer i kraft straks.

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

Trønder Taxi AS 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. Trønder Taxi AS 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 16. 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](#)