

## V2001-15 08.02.2001

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

#### Sammendrag:

Taxi 2 Norge Drift AS har fått 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 er gitt på følgende vilkår: 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. Taxi 2 Norge Drift AS skal melde 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. Vedtaket trer i kraft umiddelbart og gjelder til 1. februar 2006.

Konkurransetilsynet viser til Taxi 2 Norge Drift AS sine brev av 30. januar 2001 og 13. mars 2000, samt tilsynets varselbrev av 28. februar 2000 om opphevelse av dispensasjonsvedtak av 27. mars 1961.

#### 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 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 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 (krll.) §§ 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 krll. § 7-2 første ledd. Som det fremgår av

Konkurransetilsynets varselbrev av 22. februar 2000, mener tilsynet at det er behov for å vurdere dispensasjonsspørsmålet på nytt for drosjesentralene som nå unntas fra prisregulering. Omleggingen av maksimalprisreguleringen gjør det påkrevet å presisere hvilken type prissamarbeid det gis dispensasjon for, samt å stille vilkår for dispensasjonen.

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

## **2. Taxi 2**

Taxi 2 Norge Drift AS (Taxi 2) er et aksjeselskap som til sammen disponerer 52 drosjeløyver. Selskapets formål er å drive drosjesentral, herunder formidle drosjeoppdrag, fakturere og motta oppgjør for kredittkjøring, markedsføre sentralen og leie ut data/kommunikasjonsutstyr til drosjene. Medlemmene av selskapet er innehavere av drosjeløyve som har inngått kontrakt med selskapet om medlemskap og som har fått samtykke fra fylkeskommunen om tilknytning til selskapet.

Taxi 2 er et heleid datterselskap av Taxi 2 Dør til Dør AS. Taxi 2 Dør til Dør AS er et morselskap hvis eneste formål er å være innehaver av konsesjon til å drive drosjesentral. De enkelte drosjeeierne har ikke eierinteresser i selskapet.

Det er styret i Taxi 2 som fastsetter felles takstregulativ og eventuelle sonetakster for drosjeeiere tilsluttet sentralen. Videre er det også styret som står ansvarlig for bestemmelsen av vilkårene i forbindelse med inngivelse av anbud og pristilbud på kontraktbaserte 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

Etter de opplysninger som foreligger er det styret i Taxi 2 som foretar den formelle og endelige fastsettelsen av takstene. Styret har pr. i dag 5 styremedlemmer, hvorav en er drosjeeier. Drosjeeierne blir videre konfrontert med takstene, både ved enkeltrepresentanter og ved møter med den forening drosjeeierne selv har dannet. Dette innebærer at drosjeløyveinnehavere har reell innflytelse ved fastsettelse av takster. Tilsynet er derfor av den oppfatning at samarbeidet som iverksettes gjennom sentralen er å anse som et horisontalt samarbeid mellom løyvehavere som er tilsluttet sentralen. Det vil derfor være krrl. §§ 3-1 og 3-2 som er de aktuelle bestemmelsene og ikke krrl. § 3-4 om sammenslutninger av ervervsdrivende.

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

Konkurransetilsynet legger til grunn at det ikke vil være behov for dispensasjon fra forbudet mot markedsdeling i krrl. § 3-3 for det systemet som i dag brukes for å fordele drosjeoppdragene mellom sentralens medlemmer. For en nærmere redegjørelse om dette spørsmålet vises det til tilsynets vedtak V00-55 vedrørende 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 forutsetningen for dispensasjonen ikke lenger er til stede.

## **5. Det relevante markedet**

For å kunne vurdere hvordan det planlagte samarbeidet kan påvirke forholdene i det relevante marked vurderes nedenfor først omfanget av det relevante produktmarked og de relevante geografiske markeder for produktmarkedet.

### *5.1 Det relevante produktmarked*

Det relevante produktmarkedet inkluderer de varer og/eller tjenester kjøperen anser som substituerbare med hensyn til dekning av bestemte behov. Med substituerbarhet menes hvilke produktvarianter etterspørerne kan velge mellom for å tilfredsstille det samme, underliggende behov. Substituerbarheten kan måles ved krysspriselasiteter som angir i hvilken grad en konsument, for sin behovtilfredsstillelse, vil gå over til å etterspørre andre produkter dersom prisen på et produkt øker. Dette vil særlig avhenge av produktets egenskaper, bruksområde og priser.

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 produktmarked innebærer at det først og fremst er mellom leverandører av drosjetransport konkurransen om drosjekunden utspiller seg. Tilsynet mener imidlertid at turvogn etter senere tids endringer i samferdselsloven med forskrifter, på sikt kan bli en reell konkurrent til drosjenæringen på en del områder. Spesielt gjelder dette for kunder i kontraktsmarkedet som etterspør samordnet transport.

### *5.2 Det relevante geografiske marked*

Det relevante geografiske marked omfatter områder hvor etterspørerne av varer og tjenester i det relevante produktmarkedet foretar sine innkjøp. Transport- og tidskostnader gjør det i de fleste tilfeller

lite effektivt for kunden å søke etter tilbud andre steder enn i det lokalområdet kunden befinner seg.

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 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 salgsmarked 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.

I januar 1998 ble Oslo og Akershus omgjort til ett felles kjøreområde for alle drosjene i regionen. Drosjene tilsluttet Taxi 2 har adgang til å utføre alle typer drosjeoppdrag i løyvedistriktet. Taxi 2 opplyser om at hovedtyngden av deres drosjeoppdrag er i Oslo.

Tilsynet mener 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 marked omfatter Oslo og Akershus. Tilsynet vil i den forbindelse peke på den betydelige drosjetrafikken fra tilgrensende kommuner inn til Oslo som tilsier 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 segmentet for kontraktbaserte oppdrag allerede i dag er inngått kontrakter mellom transportører og oppdragsgivere hvor den ene part er lokalisert i Oslo og den andre i Akershus.

I hvilken grad de andre drosjesentralene i kjøreområdet vil konkurrere med Taxi 2 om spesifikt oppdrag, vil bl.a. være avhengig av reises startpunkt og de ulike drosjesentralenes tilgjengelighet i det aktuelle området.

For øvrig vises det 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 drosjesentralene viktige aktører 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 at konkurransen i drosjemarkedet i første rekke utspiller seg, selv om konkurransen mellom drosjeeiere også kan tenkes å være av betydning i enkelttilfeller.

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 Oslo og Akershus er det i dag i alt 9 drosjesentraler som konkurrerer i varierende utstrekning. I Oslo er det lokalisert 3 konkurrerende drosjesentraler. Taxi 2 har en drosjekapasitet som tilsvarer ca. 5 prosent av det totale antall drosjeløyver i Oslo. I kjøreområdet sett under ett har Taxi 2 ca. 4 prosent av løyvene.

De øvrige sentralene som er lokalisert i Oslo er Oslo Taxi og Norgestaxi Oslo AS. I Oslo har disse sentralene henholdsvis ca. 85 og 9 prosent av løyvene. I området sett under ett har disse sentralene henholdsvis ca. 66 og 7 prosent av drosjekapasiteten. Taxi 2 møter videre 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.

I henhold til krrl. § 3-9 a) kan tilsynet gi dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid

dersom konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i det relevante markedet forsterkes.

Etter tilsynets oppfatning er tilstedeværelsen av flere drosjesentraler av betydning for at konkurransen om drosjeoppdrag skal være virksom. For at de løyvehavere som er tilsluttet Taxi 2 skal kunne konkurrere effektivt med drosjer tilsluttet andre sentraler, er det imidlertid en forutsetning at sentralens medlemmer kan operere med felles takster på oppdrag som bestilles gjennom sentralen, og at sentralen dersom det er ønskelig, kan inngi felles pristilbud og anbud på vegne av sine medlemmer på større kontraktsbaserte oppdrag.

Tilsynet mener at det på denne bakgrunn er grunnlag for å gi Taxi 2 og løyvehavere tilsluttet sentralen dispensasjon fra forbudene mot pris- og anbudssamarbeid med hjemmel i krrl § 3-9 a), ettersom prissamarbeidet bidrar til at sentralen kan konkurrere mer effektivt med de øvrige drosjesentralene i markedet.

Dispensasjonen innebærer at Taxi 2 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 Taxi 2.

Tilsynet stiller videre som vilkår for dispensasjon at Taxi 2 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 Taxi 2 og andre drosjesentraler eller mellom løyvehavere som er tilsluttet hver sine sentraler. Dette innebærer at dersom Taxi 2 ønsker å inngå samarbeid som omfatter felles prissetting med andre sentraler, så må det søkes særskilt om dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven.

### **Konkurransetilsynets vedtak**

På bakgrunn av ovennevnte har Konkurransetilsynet 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, truffet følgende vedtak:

**Prisdirektoratets dispensasjon av 27. mars 1961 fra forskrifter om konkurransereguleringer av priser og avanser av 1. juli 1960 trekkes tilbake for Taxi 2 Norge Drift AS.**

## **Vedtaket trer i kraft umiddelbart.**

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

**Taxi 2 Norge Drift 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. Taxi 2 Norge Drift 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 umiddelbart og gjelder til 1. februar 2006.**

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 dispensasjon ikke er oppfylt eller forutsetningen for dispensasjonen ikke lenger er til stede, jf. konkurranseloven § 3-9 tredje ledd.

[til toppen](#)