

Norges Taxiforbund avd. Østfold

Kirkegaten 5
1767 Halden

Deres ref.:

Vår ref.: 2007/558
MAB WESE 521.5

Dato: 21.01.2009

Vedtak V2009-4 - søknad om unntak fra forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil i Østfold fylke - delvis avslag

1. Sakens bakgrunn

Konkurransetilsynet har i brev fra Norges Taxiforbund, datert 24. mai 2007, blitt anmodet om å unnta Østfold fylke fra forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil (maksimalprisforskriften).¹

Konkurransetilsynet kan i henhold til maksimalprisforskriften § 10 annet ledd bokstav a gjøre unntak fra forskriften i områder der det eksisterer ”to eller flere drosjesentraler” og ”Konkurransetilsynet finner at forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse”.

Konkurransetilsynet har i anledning saken innhentet informasjon fra drosjesentralene i Østfold, samt bopelsløyvehavere, turvognselskap, Østfold Fylkeskommune og Samferdselsdepartementet.

Den 10. oktober 2007 sendte Konkurransetilsynet forespørsel til drosjesentralene i Østfold angående eierforhold, samarbeid, etterspørsel, prisstruktur, prisopplysning og konkurranse i drosjemarkedet. Det ble samtidig sendt brev til Østfold fylkeskommune angående informasjon om løyvetildelingsprosessen og konkurransesituasjonen i drosjemarkedet.

Østfold fylkeskommune opplyste i sitt svar at rammebetingelsene for drosjedrift i Østfold ville bli endret våren 2008. Konkurransetilsynet sendte derfor den 28. august 2008 ny forespørsel til Østfold fylkeskommune om løyvetildelingsprosessen og løyveantall i fylket.

I perioden 31. juli til 5. september 2008 ble det videre innhentet supplerende informasjon per telefon om blant annet kjøremønster, kapasitet, forholdet til turvogner og konkurransesituasjonen generelt fra Moss Taxi AS, Østfold Taxitjeneste AS, Halden Taxi AS, Fredrikstad og Sarpsborg Taxisentral AS, Taxi3 AS, Våler-Svinndal Taxi AS og turvognselskapet Øistein Hartvigsen AS.

2. Involverte foretak

Det er fem drosjesentraler i Østfold; Halden Taxi AS (”Halden Taxi”), Fredrikstad og Sarpsborg Taxi AS (”FST”), Moss Taxi AS (”Moss Taxi”), Taxi3 AS (”Taxi3”) og Østfold Taxitjenester AS (”ØTT”). Sentralene har til sammen 262 drosjeløyver jf. tabell 1.²

¹ Forskrift av 9. mars 2007 nr. 265 om maksimalpriser for kjøring med drosjebil.

² Reserveløyver er inkludert.

I tillegg til sentralene finnes det 23 løyver fordelt på bopelsløyvehavere i kommunene Aremark, Våler, Råde, Hvaler og Hobøl.³ Det totale drosjeløyvetallet i Østfold er 285.⁴

Det er i tillegg utstedt 384 turvognløyver i Østfold⁵, hvorav 24 er tilknyttet drosjesentraler eller drosjeløyvehavere⁶. Det er per i dag ingen selskapsvognløyver⁷ i fylket.⁸

Østfold fylke utgjør et løyveområde. Det vil si at løyvehaverne fritt kan kjøre i hele fylket. Ingen av kommunene i fylket er per i dag unntatt fra maksimalprisforskriften.

Tabell 1: Oversikt over løyver tilknyttet drosjesentraler i Østfold

Drosjesentral	Ordinære løyver	Reserveløyver	Totalt ant. drosjeløyver	Turvognløyver
FST	88	28	116	
Halden Taxi	20	8	28	1
Moss Taxi	38	7	45	
Taxi3	14	7	21	6 ⁹
ØTT	30	22	52	

3. Unntaksbestemmelsen i maksimalprisforskriften § 10

3.1. Innledning

Maksimalprisforskriften § 10 gir Konkurransetilsynet mulighet til å gjøre unntak fra maksimalprisforskriften i områder med "to eller flere drosjesentraler" dersom tilsynet finner at "forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse". Vilkårene er kumulative.

Når Konkurransetilsynet skal vurdere konkurransesituasjonen, tas det utgangspunkt i forholdene i det eller de markedene som berøres. Dette betegnes som avgrensning av det relevante markedet. Hovedformålet med markedsavgrensningen er å identifisere de begrensningene i den konkurransemessige handlefriheten som de berørte foretakene står overfor.

Ved markedsavgrensning søker Konkurransetilsynet veiledning i EFTAs overvåkningsorgans kunngjøring om avgrensning av det relevante marked (heretter EFTAs kunngjøring).¹⁰

Ved avgrensningen av det relevante markedet tas det utgangspunkt i kjøpernes muligheter til å velge alternative varer og/eller tjenester. Generelt vil en kjøper velge tilbyder på bakgrunn av egenskaper ved produktene og tilbydernes lokalisering. Det relevante markedet har derfor en *produktdimensjon (det relevante produktmarked)* og en *geografisk dimensjon (det relevante geografiske marked)*.

Formålet med å avgrense et marked både som produktmarked og som geografisk marked, er å identifisere hvilke faktiske konkurrenter som er i stand til å begrense de berørte foretakenes markedsatferd og hindre dem i å opptre uavhengig av et effektivt konkurransetrykk.

3.2. Det relevante produktmarked

³ Reserveløyver er inkludert.

⁴ Jf. brev fra Østfold fylkeskommune datert 10. september 2008.

⁵ Jf. www.transportloyve.no.

⁶ Jf. Asplan Viaks rapport "Drosjetilbudet i Østfold 2008", datert 29. mai 2008, s 8.

⁷ Selskapsvognløyve gir innehaveren "rett til å drive persontransport med motorvogn registrert for høyst åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet". Det er kun "eksklusivt materiell godkjent av løyvemyndigheten" som kan anvendes som selskapsvogn. jf. yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav d.

⁸ Jf. www.transportloyve.no

⁹ Sentralen leier også inn turvogner.

¹⁰ EF-Tidende 1998 L 200/48 og EØS-tillegget 1998 28/3 C 372 av 9. desember 1997.

Avgrensning av det relevante produktmarkedet foretas som hovedregel ut fra en vurdering av hvorvidt etterspørerne anser produkter som innbyrdes substituerbare.¹¹ Med substituerbarhet menes hvorvidt etterspørerne vurderer et sett produkter å dekke samme behov basert på produktenes egenskaper, priser og anvendelsesformål. Jo bedre substitutt et produkt er til de produktene som tilbys, desto større er sannsynligheten for at dette produktet inngår i det relevante produktmarked.

For å avgjøre om produktet inngår i det samme relevante produktmarkedet, kan det med utgangspunkt i en konkurransepris, vurderes om en hypotetisk monopolist i det aktuelle markedet vil finne det lønnsomt med en liten (5-10 prosent), varig økning i prisen.¹² Dersom dette er lønnsomt, vil ikke andre produkter inkluderes i det relevante markedet. Dersom prisøkningen viser seg å bli ulønnsomt ved at effekten av tapt omsetning overstiger merverdien av økt pris, vil det nærmeste alternative produktet inngå i det relevante markedet. Denne testen gjentas inntil man står igjen med et sett produkter der små, varige prisøkninger vil være lønnsomme.

Substitusjon på tilbudssiden er generelt mindre direkte enn substitusjon på etterspørselssiden. Tilbudssubstitusjon kan imidlertid tas i betraktning ved markedsavgrensingen dersom den har de samme umiddelbare og direkte virkninger som etterspørselssubstitusjon. Dette forutsetter at leverandørene, som reaksjon på små og varige endringer i relative priser, kan omstille produksjonen til de varer det gjelder og markedsføre dem på kort sikt¹³ uten at det medfører betydelige tilleggskostnader eller vesentlig risiko.¹⁴

Drosjetransport er persontransport fra et punkt til et annet. Det som skiller drosjetransport fra andre former for persontransport, herunder kollektivtransport, er at drosjetransport er et skreddersydd og fleksibelt transporttilbud som i større grad enn andre persontransportformer kan tilpasses kundens spesifikke transportbehov. Det at service- og kvalitetsnivået ved drosjetransport er høyere enn ved andre persontransportformer, medfører at drosjetransport er både dyrere å produsere og dyrere å bruke enn andre typer persontransport. Den private transportkjøper vil som regel benytte drosje der vanlig kollektivtransport eller kjøring med personbil av ulike grunner er ugunstig eller ikke mulig. Konkurransetilsynet legger således til grunn at det er liten grad av etterspørselssubstitusjon mellom drosjetransport og andre former for persontransport.

Konkurransetilsynet utelukker imidlertid ikke at turvogner kan være konkurrenter til drosjebiler. Tilsynet har imidlertid ikke funnet det nødvendig å ta endelig stilling til spørsmålet ettersom det uansett ikke vil ha avgjørende betydning for utfallet i nærværende sak.

Det er to hovedgrupper av etterspørere etter drosjetjenester; de som i all hovedsak benytter seg av enkeltreiser (heretter kalt "enkeltreisesegmentet") og de som i all hovedsak benytter seg av anbudsutlysninger eller kontraktsforhandlinger (heretter kalt "kontraktssegmentet"). Det foreligger betydelig grad av tilbudssidesubstitusjon med samme og umiddelbare virkning som etterspørselssubstitusjon mellom de to segmentene. Dette tilsier at det ikke er grunnlag for å skille de to segmentene i to separate produktmarkeder, noe som også er lagt til grunn i tidligere saker, jf. Konkurransetilsynets vedtak V2007-1 – foretakssammenslutningen mellom Trøndertaxi AS og Sør-Trøndelag Taxi AS.

Det følger av redegjørelsen ovenfor at det relevante produktmarkedet avgrenses til drosjetransport.

3.3. Det relevante geografiske marked

3.3.1 Innledning

¹¹ Jf. EFTAs kunngjøring pkt. 15.

¹² I EFTAs kunngjøring tas det utgangspunkt i SSNIP-testen ved avgrensingen av det relevante produktmarked. Det vesentlige spørsmålet i følge denne testen er om en hypotetisk monopolist lønnsomt kan gjennomføre en 5 til 10 prosent varig prisøkning.

¹³ Det vil si i en periode som ikke innebærer betydelige tilpasninger i eksisterende materielle og immaterielle aktiva, tilleggsinvesteringer, strategiske beslutninger eller forsinkelser, se EFTAs kunngjøring avsnitt 23.

¹⁴ Jf. EFTAs kunngjøring avsnitt 20 flg.

I likhet med det relevante produktmarked, avgrenses det relevante geografiske markedets utstrekning med utgangspunkt i kjøpernes substitusjonsmuligheter.¹⁵ Vanligvis er transportkostnadene den faktoren som har størst betydning for markedenes geografiske utstrekning. Transportkostnadene vil blant annet avhenge av tilbyderens lokalisering i forhold til kundene. Relativt høye transportkostnader tilsier at markedet utgjør et lite geografisk område, mens lave transportkostnader tilsier et større geografisk område.¹⁶

Den geografiske utstrekningen av det relevante markedet for drosjetransport vil i stor grad være bestemt ut fra hva som er aktuelt kjøpsområde for den enkelte kunde, og ut fra hva som er aktuelt salgsområde for hver drosjesentral. Kundene vil på grunn av ønske om kort ventetid og lavest mulig reisekostnader, henvende seg til den drosjesentralen som har drosjer så nært utgangspunktet for reisen som mulig. Eventuelt vil kunden møte opp på en holdeplass eller "praie" en drosje i trafikk. Drosjer tilknyttet drosjesentraler vil ikke ønske turer med lang tilkjøringsavstand/tilskjøringstid.

På tilbudssiden er det gjennom samferdselslovgivningen lagt restriksjoner på hvilket område en løyvehaver kan utføre drosjeoppdrag. Denne lovgivningen medfører at en løyvehaver hovedsakelig utfører oppdrag i det løyvedistrikt vedkommende er stasjonert. For kunden vil det derfor i de fleste tilfeller være mest aktuelt å bestille drosje fra en sentral som har stasjonert biler i det området kunden befinner seg. I tilfeller, som i denne aktuelle saken, der løyvedistriktet har en vid geografisk utstrekning, kan den enkelte drosjesentralens primære salgsområde være et mindre lokalt avgrenset område innenfor løyvedistriktet. Den enkelte sentrals drosjekapasitet vil da ha innvirkning på hvor stort geografisk område sentralen kan dekke, og dermed også sentralens tilgjengelighet i markedet.

3.3.2 Vurdering av det geografiske markedet

Moss, Råde, Rygge, Fredrikstad og Sarpsborg

Konkurransetilsynet har fått opplyst at FST i hovedsak kjører i Fredrikstad, Sarpsborg og Råde, mens Moss Taxi i hovedsak betjener Moss og Rygge. Dette kan tale for at Moss og Rygge er et relevant geografisk marked, mens Sarpsborg, Fredrikstad og Råde utgjør et eget relevant geografisk marked.

Taxi3 har imidlertid opplyst at sentralen betjener både området bestående av Moss og Rygge og området bestående av Råde, Fredrikstad og Sarpsborg. Sentralen har omtrent 20 biler stasjonert i Fredrikstad og Sarpsborg, og 14 biler stasjonert i Moss. Bilene i Sarpsborg og Fredrikstad kjører i Sarpsborg, Fredrikstad og Råde. Bilene i Moss kjører i Moss og Rygge. Taxi3 konkurrerer derfor med Moss Taxi i Moss og i Rygge, og med FST i Sarpsborg, Fredrikstad og Råde. Prisene til Moss Taxi og FST inngår således som variabler når Taxi3 fastsetter sine priser. Taxi3 har opplyst at sentralen ikke kan differensiere prisene i enkeltreisesegmentet mellom ulike regioner i Østfold og må derfor ta samme pris i samtlige fem kommuner. FSTs priser vil derfor indirekte, gjennom Taxi3s priser, påvirke Moss Taxis priser selv om sentralene i dag ikke direkte konkurrerer om de samme kundene. På samme måte vil Moss Taxis priser indirekte påvirkes av FSTs priser. Dette taler for at alle fem kommuner inngår i samme relevante geografiske marked.

Ettersom Østfold fylke er ett løyveområde, foreligger ingen rettslige begrensninger på drosjesentralenes muligheter til å stasjonere en eller flere drosjer i områder hvor de i dag ikke er aktive.¹⁷ For eksempel kan FST stasjonere drosjer i Moss, og Moss Taxi kan stasjonere drosjer i Fredrikstad og Sarpsborg. Hvorvidt markedsaktørene finner en slik forflytning av drosjer lønnsom vil blant annet avhenge av sentralenes kapasitet, samt prisforskjeller mellom de ulike områdene. God kapasitet og store prisforskjeller mellom ulike områder taler for at en forflytning av biler vil være lønnsom.

Samtlige sentraler i Østfold opererer i dag med maksimalpris fastsatt i maksimalprisforskriften. Dersom området unntas fra maksimalprisforskriften vil det kunne oppstå prisforskjeller. Hvorvidt

¹⁵ Jf. EFTAs kunngjøring pkt. 15 flg.

¹⁶ Jf. EFTAs kunngjøring pkt. 29 flg.

¹⁷ Tidligere var det krav om kjentmannsprøve i Moss og Halden, men dette kravet ble fjernet da politidistriktene i Østfold ble slått sammen.

sentralene har ledig kapasitet er i stor grad avhengig av utfallet av offentlige anbudskonkurranser.¹⁸ De ulike sentralenes kapasitetsutnyttelse kan derfor endre seg raskt. FST har i dag betydelig ledig kapasitet, og har opplyst at det kan være aktuelt å stasjonere biler i Rygge, Halden eller Moss. Denne formen for tilbudssidesubstitusjon taler for at de fem nevnte kommunene og muligens også andre deler av Østfold inngår i samme relevante produktmarked.

Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at kommunene Moss, Rygge, Råde, Sarpsborg og Fredrikstad utgjør et relevant geografisk marked.

Halden og Indre Østfold

Informasjon Konkurransetilsynet har innhentet fra sentralene viser at Halden Taxi hovedsaklig kjører i Halden, og at ØTT hovedsakelig kjører i Indre Østfold. Verken Halden Taxi eller ØTT møter nevneverdig konkurranse i enkeltreisesegmentet fra hverandre eller fra andre aktører. Det foreligger derfor ikke tilstrekkelig grunnlag for å unnta Indre Østfold og Halden fra maksimalprisforskriften. Følgelig er det heller ikke nødvendig å foreta en nærmere avgrensning av det geografiske markedet for dette området.

4. Konkurransemessige vurderinger

4.1. Innledning

I det relevante markedet bestående av kommunene Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg er det tre drosjesentraler: Moss Taxi, FST og Taxi3. Maksimalprisforskriftens vilkår om at det må være "to eller flere drosjesentraler" i området er således oppfylt, jf. maksimalprisforskriften § 10 andre ledd bokstav a.

For at området skal kunne unntas fra maksimalprisforskriften må imidlertid Konkurransetilsynet i tillegg finne at "forholdene for øvrig ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse" jf. maksimalprisforskriften § 10 annet ledd bokstav a. I det følgende skal det undersøkes om dette vilkåret er oppfylt.

4.2. Uttalelser fra bransjeaktørene og fylkeskommunen

Søknaden om å unnta Østfold fylke fra maksimalprisforskriften har vært forelagt drosjesentralene i Østfold og Østfold fylkeskommune.

I følge drosjesentralene har konkurransen mellom aktørene tilspisset seg på grunn av etableringen av Taxi3. I tillegg møter aktørene konkurranse fra turbiler. Turbilene yter spesielt konkurranse i forhold til kontraktskjøring for det offentlige. Turbilselskapet MINIBUSS 24/7 er i følge drosjesentralene særlig aktiv, men også andre aktører, herunder Falck, Høytomt turbiler og Taxi3s turbiler konkurrerer om offentlige kontrakter.

Flere av sentralene har også trukket frem at ettersom drosjebiler er underlagt strengere restriksjoner enn turbilene, så skjer det en konkurransevridning til fordel for turbilene.

Det er videre blitt påpekt at Taxi 3 utøver et konkurransepress ovenfor SFT og Moss Taxi.

Fylkeskommunen har uttalt at konkurransen mellom sentralene i Østfold har vært relativt begrenset, både i det private markedet og om offentlige anbud. Det blir imidlertid påpekt at konkurransen har økt etter at Taxi3 ble etablert i 2007. I følge fylkeskommunen har Østfold korte avstander og god veistandard, noe som øker muligheten for konkurranse. På høringstidspunktet planla fylkeskommunen endringer i rammebetingelsene for å øke konkurransen i drosjemarkedet.

¹⁸ Det fremgår av Asplan Viaks rapport "Drosjetilbudet i Østfold 2008", samt Konkurransetilsynets telefonintervjuer i saken at FST har mye tomkjøring og ledig kapasitet etter at Taxi3 og ØTT har vunnet flere anbud de siste årene. Taxi3 oppgir at en stor andel av sentralens omsetning kommer fra offentlig kontraktskjøring, og at drosjeløyvenerne utnyttes så godt som mulig. Moss Taxi oppgir at sentralen hadde betydelig overkapasitet våren 2008 etter å ha mistet en del kontraktskjøring, men at sentralen nå har en bedre utnyttelse av løyvenerne.

Disse endringene ble gjennomført tidligere i år på bakgrunn av ovennevnte rapport fra Asplan Viak. Rapporten konkluderer blant annet at konkurransen i deler av Østfold, nærmere bestemt i aksene Moss/Nedre Glomma, er tilstrekkelig til å unnta dette området fra maksimalprisforskriften.

4.3. Konkurransemessig vurdering

Østfold fylke er preget av korte geografiske avstander og forholdsvis høy befolkningstetthet.

Videre er det tre drosjesentraler som er aktive tilbydere av drosjetransport i det relevante markedet. Sentralene vil kunne disiplinere hverandre på en slik måte at det ikke vil være lønnsomt for dem å øke prisene. Dersom eksempelvis markedslederen øker prisene og konkurrentene svarer aggressivt på økningen ved å prøve å "kapre" markedsandeler fra markedslederen, vil prisøkningen kunne være ulønnsom.

For at sentralene skal kunne disiplinere hverandre på denne måten må de imidlertid ha ledig kapasitet til å øke kvantumet på kort sikt, uten at de marginale produksjonskostnadene øker betydelig. Tilsynets undersøkelser har vist at drosjesentralene i det relevante markedet har noe ledig kapasitet. FST har opplyst at sentralen har god kapasitet. Moss Taxi har opplyst at de hadde god kapasitet våren 2008, men at kapasiteten er noe lavere i dag. Taxi3 har opplyst at de har liten grad av ledig kapasitet. Moss Taxi og særlig FST kan følgelig respondere på hverandres prisøkninger ved å stasjonere biler i nye områder i det relevante markedet dersom sentraler i andre områder øker prisene sine. De ovennevnte forholdene taler for at forholdene ligger til rette for "tilstrekkelig konkurranse" i området bestående av Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg.

På den annen side foreligger det betydelige regulatoriske etableringshindringer i markedet, herunder regelverket "Rammebetingelsene for drosjedrift i Østfold". Videre viser oversikten over antall løyver i tabell 1 ovenfor at FST har en meget sterk posisjon i markedet. Dette indikerer at konkurransen ikke er særlig sterk i området. Konkurransetilsynet har imidlertid etter en samlet vurdering kommet til at vilkårene for å gjøre unntak fra maksimalprisforskriften er tilstede. Det er ved den skjønsmessige vurderingen av om det skal gjøres unntak særlig vektlagt at Østfold fylkeskommune har signalisert at det skal foretas en nærmere gjennomgang av de regulatoriske etableringshindringene.

Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn funnet at kommunene Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg unntas fra maksimalprisforskriften.

5. Avsluttende bemerkninger

Det bemerkes at et unntak fra maksimalprisforskriften etter forskriftens § 10 retter seg mot drosjesentraler, løyvehavere tilsluttet drosjesentraler, drosjeførere og bopelsløyvehavere "som er stasjonert i" det aktuelle området. Unntaket er med andre ord rettet mot aktørene i de aktuelle områdene, og er ikke knyttet til området som sådant. Dette innebærer at drosjesentraler, løyvehavere eller sjåførere som har sitt forretningssted, er tilsluttet sentral eller er stasjonert i et område som er unntatt fra reguleringen, ikke vil være underlagt maksimalprisreguleringen ved oppdrag som går over i tilgrensende løyvedistrikt som ikke er unntatt fra regulering. Tilsvarende vil aktører som driver drosjetransport i tilgrensende områder som er underlagt prisregulering, være omfattet av maksimalprisforskriften ved oppdrag som går inn i et område som er unntatt fra regulering.¹⁹ Konkurransetilsynet kan på bakgrunn av dette ikke se at det vil oppstå praktiske problemer ved at bare deler av fylket er unntatt fra maksimalprisforskriften.

Konkurransetilsynet kan dersom konkurranseforholdene endrer seg i negativ retning oppheve unntaket. I denne forbindelse vil Konkurransetilsynet påpeke at Østfold fylkeskommunene kan legge til rette for økt konkurranse gjennom sin løyvetildelingspraksis. Det vises til Konkurransetilsynets påpekninger av 15. og 26. januar 2007.

¹⁹ Jf. Merknader til endringene i maksimalprisforskriften vedtatt 13. april 2000.



6. Vedtak

På denne bakgrunn treffes følgende vedtak:

Kommunene Moss, Rygge, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg unntas fra forskrift om maksimalpris for kjøring med drosjebil. De resterende kommunene i Østfold unntas ikke fra forskriften.

Vedtaket skal ikke tre i kraft før en eventuell klage er avgjort jf. forvaltningsloven § 42 første ledd. Iverksettelsesdato vil bli bestemt i forbindelse med den endring av maksimalprisforskriften § 1 (bestemmelsen som angir hvilke områder som er unntatt fra forskriften) dette vedtaket nødvendiggjør.

Vedtaket kan påklages innen tre uker jf. forvaltningsloven § 28 første ledd jf. § 29 første ledd. En eventuell klage stiles til Fornyings- og administrasjonsdepartementet, men sendes Konkurransetilsynet. Det gjøres også oppmerksom på adgangen til å be om innsyn i sakens dokumenter etter forvaltningsloven § 18 jf. § 19.

Det bes avslutningsvis om at Norges Taxiforbund avdeling Østfold, i samsvar med tidligere praksis, underretter samtlige drosjesentraler og bopelsløyvehavere i Østfold om vedtaket.

Med hilsen

Med hilsen

Jostein Skaar (e.f.)
Avdelingssdirektør

Jostein H. Solberg
seksjonsleder

Kopi til:

Norges Taxiforbund	Postboks 6754 Rod	0503	Oslo
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	Sarpsborg