



Konkurransetilsynet
Att: Elisabeth Steckmest
Postboks 439 Sentrum
5805 BERGEN

Trondheim, 1. mars 2022

Melding om transaksjon

Vi viser til tidligere dialog knyttet til Trønder Taxi AS (TT) sine planer om oppkjøp av Taxi Midt-Norge (TMN), sist ved Konkurransetilsynets brev om pålegg om å gi opplysninger etter konkurranselovens § 14 av 24. januar 2022.

Med henvisning til konkurranselovens § 18 femte ledd ønsker TT å sende frivillig melding til Konkurransetilsynet for å få en snarlig avklaring på om oppkjøpet lar seg gjennomføre. Det følger av konkurranselovens § 18 a at meldingen skal angi gitte opplysninger. Disse fremgår i punkt 1 til 9 nedenfor.

Kort om selskapene i transaksjonen:

TT (kjøper) har som formål å drive taxisentraler og annen formidling av persontransport. Som selskap skal TT organisere, administrere og formidle ulike transportoppdrag for løyvehavere knyttet til TT gjennom kjøreavtale. Det er selskaper/personer med drosjeløyve som har avtale med TT som faktisk utfører transporten.

Selskapet eies av løyvehavere i Trondheim og kommuner i «gamle» Sør-Trøndelag, dvs heretter «distrikt sør». Hver løyvehaver kan eie 1 aksje hver i selskapet. Av 200 aksjer eier Trønder Taxi AS 20 % av aksjene, dvs 40 aksjer, som egne aksjer. Disse aksjene er til salg for øvrige løyvehavere. Det er pr i dag 160 aksjonærer med en aksje. Hver av aksjonærene kan ha flere løyver for å kjøre drosje. Det varierer om løyvehaver har ENK eller AS for sin virksomhet. Sjåførene er ansatt hos løyvehaver og ikke i TT.

TMN er også en taxisentral som skal sørge for formidling av persontransport. I likhet med TT skal TMN organisere, administrere og formidle transportoppdragene. På samme vis er det personer/selskaper med drosjeløyver, som har avtale med TMN som utfører transportoppdragene. TMN har sitt marked i hele «gamle» Nord Trøndelag, dvs heretter «distrikt nord».



I samsvar med konkurranselovens § 18 a ønsker TT å orientere om følgende:

1) kontaktinformasjon om partene i fusjonen eller den eller de som overtar kontroll

Melder: Trønder Taxi AS (TT) org nr 967 332 550

Adresse: Brøsetvegen 145B, 7069 TRONDHEIM.

Telefon selskapet: 07373 – innvalg 5

Mailadresse: se for daglig leder. Ellers kun henvendelse på kontaktskjema på nettsiden.

Kontaktperson i TT:

Hege Dahle, stilling: daglig leder, mailadresse: hege.dahle@trondertaxi.no, tlf 91607774

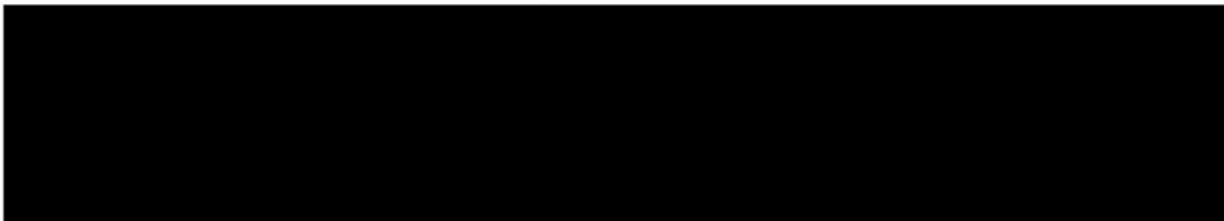
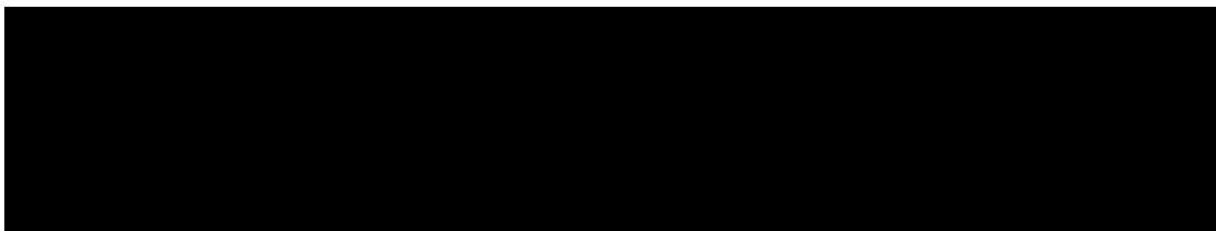
Selskap som skal overtas:

Taxi Midt-Norge AS org nr 971 229 098

Adresse: Sjøgata 23, 7600 Levanger

2) Beskrivelse av foretakssammenslutningen

2.1 Kort om bakgrunnen for det planlagte oppkjøpet



[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Den største gevinsten som følge av oppkjøpet, vil etter TT sin oppfatning tilkomme løyvehaverne og aksjonærene i dagens TMN. [Redacted]

[Redacted] Den økonomiske plattformen [Redacted] vil igjen styrke mulighetene for fremtidige investeringer og satsninger som er nødvendig. TMN sine løyvehavere vil som en del av TT komme inn under selskapets gjeldende kjøreavtale, reglement og struktur for avgifter.

[Redacted]

[Redacted] Som nevnt innledningsvis har TMN sett det viktig å være en del av en større organisasjon for å klare å levere anbud i sitt distrikt sett i forhold til den utvikling som har skjedd i markedet, jf pkt 5 nedenfor.

For oversiktens skyld nevnes at:

- I Trondheim utgjør anbudskjøring ca 25 %, se vedlegg 2 for oversikt, pr. dd og 75 % er såkalt «spotkjøring», dvs privatkunder som bestiller seg transport.
- [Redacted]
- Når det gjelder TMN sitt distrikt nord, så anslår man at ca 80 % av kjøringen er anbudskjøring, se vedlegg 2. Kun ca 20 % er spotkjøring i dette distriktet.
- Når det gjelder prising i markedet, så er det TT sin oppfatning at prisingen for kontraktskjøring styres fullt ut av det offentlige gjennom sine anbud. Pris blir tillagt vesentlig vekt i anbudsrundene.



- Når det gjelder prising på spotkjøring, så styres denne av maksimalprisforskriften for det marked som TMN har sin virksomhet i. Etter TT sin oppfatning ligger maksimalpris høyere enn «markedspris» i de områder aktørene i markedet selv kan sette denne.

Tidsprosessen er som følger:

Orientering om tilbud om kjøp til eksisterende aksjonærer i TMN – i løpet av februar/mars 2022

Inngåelse av avtale om kjøp vil trolig skje i løpet av mars/april 2022

Se her vedlegg 3 for styrets behandling av saken i styremøte for TT og vedlegg 4 som er siste utkast til aksjekjøpsavtale.

2.2 Faktiske og juridiske forhold som er av betydning for TT å utøve innflytelse

Det er slik at aktiviteten i TMN sitt marked vil gå som tidligere, men TMN som selskap vil enten være slettet eller fusjonert inn i TT.

TT overtar med dette alle funksjoner som TMN hadde som drosjesentral. Det er trolig de samme løyvehaverne som under TMN som går over på å kjøre for TT i deres ordinære avtaler. Den eneste forskjellen er at løyvehaverne i TMN sitt marked vil være knyttet opp mot en betydelig større [redacted] drosjesentral til å få inn turer på.

3 Beskrivelse av de involverte foretakene og foretak i samme konsern

3.1 Beskrivelse av selskapene

TT ble stiftet 12. august 1993 og har sin virksomhet i Trondheim. Selskapets aksjonærer er løyvehavere. Det er for øyeblikket 40 ledige aksjer som kan kjøpes av de ca 94 løyvehaver som er tilknyttet drosjesentralen som ikke eier aksjer i selskapet. Dog har alle løyvehavere i hele fylket anledning til å kjøpe aksjer i TT.

TT har som formål å drive taxisentraler og annen formidling av persontransport. Som selskap skal TT organisere, administrere og formidle ulike transportoppdrag. I tillegg har selskapet som oppgave å markedsføre og videreutvikle taxinæringens tjenester i fylket.

TT gjennomførte et oppkjøp av aksjer i Stjørdal Taxi AS som også drev med drift av drosjesentral i 2020, gjennomført pr 15 oktober 2020. Det var der 30 aksjonærer som ble kjøpt ut. Disse aksjonærene var løyvehavere og tilknyttet sentralen. Stjørdal Taxi AS (er pr i dag slettet) eide 100 % av to datterselskaper, Malvik Taxi og Stjørdal Maxi Taxi AS. Samtidig med tilbud om kjøp av aksjene fra aksjonærene i Stjørdal Taxi AS ble løyvehaverne tilbudt å kjøpe aksjer i TT samt å inngå kjøpavtale med TT.



Når det gjelder TMN ble dette selskapet stiftet 2. november 1994. I likhet med TT har selskapet som formål å organisere, administrere og formidle transportoppdrag. I tillegg kommer å markedsføre og videreutvikle taxinæringens tjenester i fylket, samt drift av egne transportmidler og deltagelse i selskap med lignende eller beslektet formål.

TMN har 320 aksjer hvor Norges Taxiforbund, avdeling nord eier 202 aksjer, dvs 63,12% av aksjene. På samme vis som for TT er det løyvehavere som eier aksjene i TMN enten direkte som ENK eller i eget AS. Det er noen løyvehavere som eier mer enn 1 aksje, dvs Lunde Transport AS, Arne Erik Steig og Steinkjer Taxi AS eier hver seg 5 aksjer. Aksjonærene/løyvehaverne har på samme vis som for TT, avtale med TMN om kjøreavtale.

TMN eier pr i dag 25 % av Lokal Taxi AS og 100% av TMN Transport. I tillegg eier TMN en eiendom i Levanger hvor virksomheten drives ut fra. Det er uklart hva som vil skje med denne eiendommen i forbindelse med evt. salg. TT vil ikke ha behov for denne i sin virksomhet og mest sannsynlig vil denne bli forsøkt solgt.

3.2 Øvrig eierskap

Ingen av selskapene eier noe utover det beskrevne ovenfor.

3.3 Omsetning og driftsresultat

Når det gjelder de involverte foretakenes omsetning og driftsresultat i siste regnskapsår, så er disse som følger:

TT: (tall for morselskapet)

2020 omsetning: kr 507 111 119 og driftsresultat: kr 10 302 109

2021 omsetning: [REDACTED]

TMN:

2020 omsetning: kr 10 633 265 og driftsresultat: kr 1 257 559

2021 omsetning: [REDACTED]

Vi gjør oppmerksom på at [REDACTED]



3.4 Bransjeorganisasjon

Hverken TT eller TMN er medlem av noen bransjeorganisasjon.

4) Beskrivelse av markedet

4.1 Viktigste konkurrenter

De fem viktigste konkurrentene for både TT og TMN vil være [REDACTED]

I Trøndelag er det ingen digitale plattformer som er konkurrenter, dvs. selskaper som Uber etc. Dette i motsetning til Oslo hvor de internasjonale tilbyderne er til stede i markedet. TT antar dog at denne konkurransen snart vil gjøre sitt inntog i det trønderske markedet.

4.2 Markedsandeler til konkurrenter

TT har ikke kjennskap til hvilke markedsandeler øvrige konkurrenter har i markedet. Det foreligger ikke kjente tall for omsetning/markedsandeler. Basert på en antagelse, vil vi tro at øvrige konkurrenter utgjør [REDACTED] i distrikt sør og [REDACTED] i distrikt nord i omtalte marked.

4.3 Virkning av oppkjøp

Et oppkjøp av TMN vil medføre at konkurrentene i punkt 4.1 ovenfor, vil oppleve en sterkere konkurranse da en sammenslåing med TT vil styrke spesielt drosjehaverne sin posisjon og virke i markedet «distrikt nord». Som skissert foran er hele [REDACTED] av omsetningen til TMN basert på anbudskjøring. Dette vil si kjøring for det offentlige i ulike sammenhenger. Vedlegg 3 viser oversikt over anbud som TT og TMN har pr i dag. Når det gjelder drosjenæringen i Trøndelag før endringene høsten 2020, så var det følgende selskap med følgende drosjeløyver:

Selskap	SørTrøndelag	NordTrøndelag
TrønderTaxi	430	
NorgesTaxi	63	
Christiania Taxi	45	
Trøndelag Taxi	4	
Stjørdal Taxi		35
Taxi Midt-Norge		179

Nord- og Sør-Trøndelag var frem til 1. november 2020 to ulike løyveområder. Det var slik at drosjer fra Trondheim ikke kunne kjøre lokale turer i Levanger eller i hvilken som helst kommune i gamle Nord-Trøndelag. Det samme gjelder i motsatt geografisk retning. Fra 1. november 2020 ble det



meste endret siden Trøndelag ble ett løyveområde. Det er da ikke et krav om sentraltilknytning etter loven. Etter dette tidspunkt anses også VY og Busscharter som reelle konkurrenter i drosjemarkedet.

Etter det TT kjenner til så er det etter endringene i november 2020 utstedt 639 nye løyver i Trøndelag. Det er imidlertid umulig for TT å lage en oversikt over hvem av løyvehaverne som er knyttet til en drosjesentral eller ikke. Imidlertid har dette liten verdi for å belyse markedet da man etter endringen har fått eksempelvis busselskaper som konkurrenter i drosjenæringen og disse vil ikke vises i en slik oversikt.

Vi gjør oppmerksom på at de buss-selskap TT/TMN konkurrerer med ikke er registrert med drosjeløyve, men med "ruteløyve med motorvogn".

Konsekvensene etter endringene i november 2020 kan oppsummeres slik:

Antall drosjeløyver <u>før</u> 01.11.2020	738 stk.	
Antall drosjeløyver <u>etter</u> 01.11.2020	639 stk.	
Totalt antall drosjeløyver pr. 13.02.2022	1377 stk.	
NorgesTaxi Trondheim	ca. 100 stk.	tilknyttet
Busscharter AS	50 stk.	
Eco Transport AS (2-17) -	44 stk.	

Data hentet fra <http://www.transportloyve.no/>

Etter at tilknytningsplikten til sentral ble fjernet er dessverre også denne oversikten på transportloyve.no fjernet. Vi finner derfor ikke ut hvor mange løyver den enkelte sentral har tilknyttet seg uten å spørre den enkelte, og derfor er det en utfordring å finne markedsandeler ut over denne løyveinformasjon.

TT har bygd opp en modell i Sør-Trøndelag/distrikt sør som sikrer at den lokale drosjeeieren har prioritet på turer i sitt nærrområde. Dvs en modell som sikrer lokal drosjedrift. Etter TT sin oppfatning er det klart at dersom hvert enkelt taxilag/løyvehaver skulle operert på egenhånd hadde det ikke vært økonomisk forsvarlig. Det er heller ikke mulig for slike små enheter å oppfylle krav til anbud, sertifiseringer etc. Som en del av et større selskap vil løyvehaverne kunne videreføre sitt hovedvirke som drosjeeiere og samtidig ta del i fordelene som følger av stordrift.



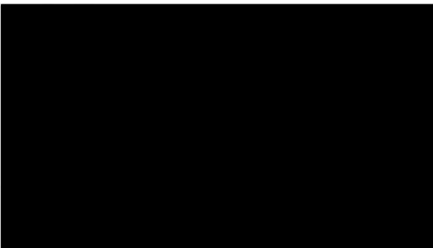


4.4 Oversikt over de fem største kunder til hvert av selskapene og hvor stor andel av salg kundene står for. Hvilke virkninger har oppkjøpet?

4.4.1 Viktigste kunder for TT:



4.4.2 Viktigste kunder for TMN



4.4.3 Virkning av oppkjøpet for kunden

Oppkjøpet vil medføre at løyvehavere i distrikt nord, [redacted]. Dette betyr at oppkjøpet sikrer også at [redacted]. Dog er det etter TT sin oppfatning slik at kunden ikke vil merke at TMN er kjøpt opp annet enn et formelt navneskifte på «turformidler». De som kjører drosjene/har løyve er de samme som før.

4.5 Oversikt over fem største leverandører

TT er en drosjesentral som skal formidle transport og har derfor begrensede leverandører til ordinær drift. Drosjeløyvehaver er knyttet til TT gjennom sin avtale med selskapet. Løyvehaver driver sin egen virksomhet for sin regning og risiko, dvs holder egne biler, ansatte og ulike forpliktelser som følger med dette. TT sine leverandører er da de ulike tjenester som selskapet trenger, dvs innkjøp av reklamemateriell/foliering av biler, software og teknisk utstyr som løyvehaver trenger for å utføre sin del av avtalen. Innkjøpene fra leverandør kommer for eksempel fra Internettformidling AS (TT eier 19 % av aksjene) ifb software, reklame fra HK reklame AS og øvrige nødvendige tjenester som konsulenttjenester, revisjonstjenester og juridiske tjenester.



5) Berørte markeder

5.1 Hvilket marked opererer selskapene i?

TT og TMN opererer i samme marked, dvs anbudskjøring og spotkjøring for persontransport, men i dels ulike distrikt, jf det som er omtalt ifht. «distrikt nord» og «distrikt sør». Mens TT har sin aktivitet knyttet til Trondheim og distrikt sør, har TMN sin aktivitet knyttet til distrikt nord. Dog har TT noen anbud i distrikt nord som kjøres med avtale av løyvehavere i TMN pr i dag.

Som det fremgår ovenfor pkt 2.1 øverst på side 3 i dette brev, så er hovedvekten i markedet for TMN kjøring på anbud for det offentlige, mens TT kjører mer såkalte spotkjøring. For spotkjøring vil TT og TMN ikke ha aktivitet knyttet til det samme geografiske område.

5.2 Anslag over aktørenes samlede omsetning og grunnlag for anslaget om omsetning

Som nevnt ovenfor antas at TT har [redacted] av omsetningen i markedet i «distrikt sør» og kanskje [redacted] i «distrikt nord». TMN har ingen omsetning i «distrikt sør» pr i dag, men kanskje inntil [redacted] av markedet i distrikt «nord». Dette er dog ikke enkelt å ha en klar formening, jf foran.

5.3 Angi TT og TMN sin årlige omsetning og antatt markedsandel.

For TT er omsetning ca. NOK 600 000 000, og for TMN ca. NOK 100 000 000. Når det gjelder markedsandel viser vi til det som er sagt foran om dette.

5.4 Hvilken betydning har salgskanalene

Tjenestene som tilbys i markedet blir enten formidlet gjennom anbudsprosesser mot det offentlige eller ved bruk av app/sentral. Begge disse salgskanalene har stor betydning for de involverte selskap.

5.5. Angi viktigste samarbeidsavtaler som er inngått

TT har samarbeidsavtale/underleverandøravtale med NorgesTaxi i Trondheim og med Busscharter og TMN. Sistnevnte gjelder kjøring på Innherred.

5.6 En oversikt over etterspørselsstrukturen i det berørte marked

Vi har nå, sammen med resten av «AS Norge», vært gjennom en periode med store økonomiske utfordringer grunnet pandemien. Vi ser en liten bedring i etterspørsel i markedet, men det er helt klart slik at både TT og TMN vil få varige «skader» av den perioden vi har vært gjennom.

Etter pandemien har nye reisemønster oppstått for privatkundene, bedrifter tenker mer i retning digitale møteløsninger og benytter mindre drosje i forbindelse med forretningsreiser. I tillegg er det slik at reiselivet fortsatt sliter og vil trolig gjøre det i lang periode fremover.

Bransjen vår har i tillegg fått en deregulering, som må håndteres. Dette har ført til en betydelig økning av løyver i Trøndelag (+ hele landet forøvrig), og dette merkes godt i visse bynære områder



ved at det er betydelig flere aktører, men pr. nå ikke noen stor økning i etterspørselen av våre tjenester. Det betyr at markedet er mindre, men det er flere aktører som nå konkurrerer om kundene.

I tillegg ser vi utviklingen i hovedstaden vår med større utenlandske aktører med kapital på vei inn. Dette må vi også forvente i større grad vil påvirke markedet i Trøndelag i nærmeste fremtid.

5.7 Hva påvirker etterspørres valg

TT har som nevnt ovenfor erfart at anbud fra det offentlige presses veldig på pris. Altså det offentlige presser prisene ned ved sine anbud. Noen ganger velger aktører å ikke inngi tilbud da man vet at pris er avgjørende og kan vanskelig forenes med at løyvehaver skal ha mulighet til å ta ut en akseptabel lønn.

Når det gjelder spotkunder, så velger disse drosje mindre på pris i distriktet enn byene. Dette fordi kundene velger ut fra sjåfør og tilgjengelighet. Kravet til beredskap har falt bort og kan medføre at det for kunden blir vanskeligere å få tak i drosje på distriktet på kveldstid.

5.8 Forhandlingsstyrke til kunder

Det er ikke tvil om at det offentlige har styrke gjennom anbud hvor pris settes som avgjørende faktor. Et offentlig anbud i Stjørdal kommune fikk ikke tilbydere og de måtte kansellere. Kriteriet pris blir utfordrende for det offentlige når de ikke kjenner bransjen de skal ha tjenester fra.

5.9 Eneforhandleravtaler aktuelt?

Nei.

5.10 Hvilken betydning har FOU?

FOU har stor betydning da drosjetjenester skjer i et marked med nye tekniske løsninger. I tillegg er ny teknologi nødvendig for å sikre den utvikling som er nødvendig for å imøtekomme markedet. Viktig for næringen å følge med utviklingen. Dette krever en del ressurser og gjøres lettere i en større sammenslutning enn i et mindre selskap. Dette dreier seg for eksempel om ulike apper og nettbaserte tjenester. Fou som sådan skjer her hos leverandør som lager app el på bestilling fra TT.

5.11 Hvilken betydning vil det ha for markedet at TMN erverves av TT?

Etter vår oppfatning har oppkjøpet av TMN ikke ha noen betydning for markedet. Hovedgrunnen til oppkjøpet er redegjort for ovenfor og kort kan nevnes at den viktigste betydningen [REDACTED] i deres marked.



5.12 Beskrivelse av de involverte selskapers viktigste konkurrenter, og hvilken virkning oppkjøpet tenkes å ha

De fem viktigste konkurrentene for både TT og TMN [REDACTED]

Etter TT sin oppfatning vil konkurrentene oppleve en sterkere konkurranse i markedet.

5.13 Gi redegjørelse for etableringshindre i berørte markedet

Etter TT sin oppfatning foreligger ikke noen reelle etableringshindre i det berørte marked. Siden det er svært liten andel av spotkjøring i TMN sitt marked, vil heller ikke et oppkjøp her gi negative konsekvenser for kunden. Tvert om sikrer oppkjøpet at den enkelt privatkunden fortsatt har en reell konkurrent til de som ellers driver drosje i distrikt «nord».

5.14 Oversikt over nye aktører i berørte markeder i siste tre år.

Vi ser nå tydelig at større aktører innen transportbransjen beveger seg inn mot vår næring for å komplementere hele «kundereisen». Det være seg VY, SJ, AtB og andre transportselskap(buss). Det foreligger i dag samarbeid med flere av disse aktørene, men vi ser med bekymring på at disse store selskapene nå beveger seg inn på «våre» naturlige markeder.

Det er først og fremst VY på drosjemarkedet og AtB i de tilfeller hvor de har egen hentetjeneste – henvisning nettsiden deres, se her [Fleksibel transport i Trøndelag \(atb.no\)](http://Fleksibel%20transport%20i%20Tr%C3%B8ndelag%20(atb.no)) og grønne maxitaxi: [67pluss - AtB](http://67pluss-AtB) (rimelige hentetjenester for de over 67 år)

Videre har Boreal AS hentet ut drosjeløyve og kjører pasienttransport.

6 Redegjørelse for eventuelle effektivitetsgevinster

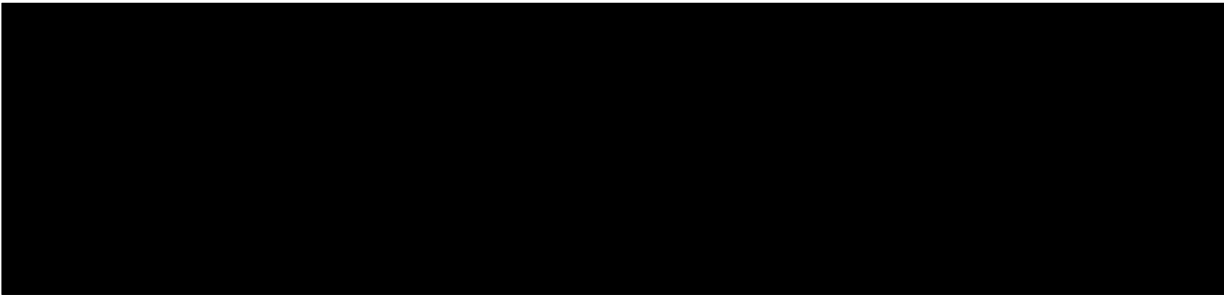
[REDACTED]

Kravene som stilles i offentlige anbud krever en innsikt og kompetanse som små sentraler vanskelig kan inneha, jf også begrunnelsen til styret i TMN for henvendelse om kjøp til TT. Kravene til teknologiske løsninger er også vanskelig å leve opp til for mindre sentraler. Det medfører at de taper anbudskonkurranser og at den lokale løyvehaveren blir sittende med lite eller ingen kjøring. Dette er en problemstilling som er spesielt gjeldende i distriktene.

Ved å tilslutte seg en større sentral vil de få tilgang på bedre tjenester, høyere kompetanse både på anbud og teknologi. Større sentraler har også ressurser som sikrer utdanning og opprettholder krav



til kvalitet. Ved å styrke en sentral med flere løyvehavere vil selskapet stå langt sterkere til å møte konkurransen fra andre og mye større aktører i markedet.



7) opplysninger om foretakssammenslutningen er underlagt tilsyn fra andre konkurransemyndigheter,

Ikke aktuelt

8) Seneste versjon av avtalen om foretakssammenslutning med vedlegg,

Se vedlegg 4

9) De involverte foretakenes siste årsberetning og årsregnskap.

Ligger som vedlegg 5 og 6

10) Den offentlige versjon av meldingen

TT har ikke unntatt noen del av opplysningene fra offentlighet. Innsendt melding er derfor også den offentlige versjon av meldingen.

Vi håper at ovennevnte melding er tilstrekkelig.

Med vennlig hilsen

TRØNDER TAXI AS

A handwritten signature in black ink that reads 'Hege Dahle'.

Hege Dahle, adm.dir