

Konkurransetilsynet  
Postboks 439 Sentrum  
5805 Bergen

Oslo/Sandefjord 8.5.2023

## Melding om mulig erverv av foretak

### Innhold

|                                                                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Kontaktinformasjon.....                                                                                                 | 3  |
| 2. Beskrivelse av foretakssammenslutningen .....                                                                           | 4  |
| 3. Beskrivelse av de involverte foretak og foretak i samme konsern, herunder foretakenes virksomhetsområder .....          | 5  |
| 3.1 Oslo Taxi .....                                                                                                        | 5  |
| 3.1.1 Oslo Taxi SA .....                                                                                                   | 6  |
| 3.1.2 Oslo Taxi AS .....                                                                                                   | 6  |
| 3.1.3 Oslo Taxibuss AS .....                                                                                               | 7  |
| 3.1.4 CenCom AS .....                                                                                                      | 8  |
| 3.1.5 Taxi Sør AS .....                                                                                                    | 9  |
| 3.1.6 Eierinteresser utover konsernet.....                                                                                 | 9  |
| 3.1.7 Omsetning og driftsresultat (tall i hele tusen) for selskaper tilknyttet Oslo Taxi-konsernet                         | 10 |
| 3.1.8 Bransjeorganisasjoner .....                                                                                          | 10 |
| 3.2 Vestfold Taxisentral AS.....                                                                                           | 11 |
| 3.3 Viken Taxi AS og Tønsberg Taxi AS .....                                                                                | 12 |
| 4. Beskrivelse av markeder.....                                                                                            | 12 |
| 4.1 Markeder hvor de involverte foretakene og foretak i samme konsern har overlappende virksomhet.....                     | 12 |
| 4.2 Berørte markeder .....                                                                                                 | 13 |
| 4.2.1 Det horisontale markedet .....                                                                                       | 13 |
| 4.2.2 Beskrivelse av de involverte foretakenes viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i de berørte markedene ..... | 15 |

|                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.3 Vertikalt forbundne markeder hvor partene har en markedsandel som overstiger 30 prosent på et av markedene..... | 18 |
| 5. Redegjørelse for effektiviseringsgevinster .....                                                                 | 18 |
| 6. Opplysninger om foretakssammenslutningen er underlagt tilsyn fra andre konkurransemyndigheter .....              | 20 |
| 7. Seneste versjon av avtalen om foretakssammenslutningen med vedlegg.....                                          | 20 |
| 8. De involverte foretakenes siste årsberetning og årsregnskap .....                                                | 20 |
| 9. Opprettelse av fellesforetak.....                                                                                | 20 |

Nedenfor følger melding om mulig erverv av foretak. Meldingen er innsendt på vegne av de foretak som ønsker å overta den aktuelle virksomheten. Etter meldernes oppfatning utløses meldeplikten ved at gjeldende terskelverdier for meldeplikt er overskredet med utgangspunkt i omsetningen for 2022, jf. konkurranseloven § 18.

Opplysninger om selskapene som er ervervet er innhentet fra disse selskapene i samarbeid med selskapenes styre.

Melderne mener at det ikke foreligger grunnlag for inngrep fra Konkurransetilsynets side, jf. konkurranseloven §§ 16 og 16 a). Det anmodes derfor om at Konkurransetilsynet behandler saken innenfor gjeldende tidsfrister og henlegger saken uten innsigelser mot det aktuelle foretakservervet.

Vedlagt følger også forslag til en offentlig versjon av meldingen hvor taushetsbelagte opplysninger er sladdet eller tatt ut. Begrunnelse for taushetsplikten følger i eget skriv. I teksten nedenfor er opplysninger som ønskes unntatt fra offentlighet merket med rødt. Unntak fra offentlighet er nærmere begrunnet i et eget brev vedlagt meldingen.

Meldingen er utarbeidet i samsvar med kravene i konkurranseloven § 18 a og Konkurransetilsynets «Retningslinjer for melding av foretakssammenslutning». Etter meldernes syn oppfyller meldingen gjeldene krav til innhold og redegjørelser.

## 1. Kontaktinformasjon

*Kontaktinformasjon for partene som overtar kontroll*

**Oslo Taxi SA**, org. nr. 956 308 984 (**Oslo Taxi**)

Adresse: Trondheimsveien 100, 0565 Oslo

Postadresse: Postboks 6538 RODELØKKA, 0501 Oslo

Telefon: 22 38 86 00

e-post: [post@oslotaxi.no](mailto:post@oslotaxi.no)

Kontaktperson: Tonje Grave, tlf. 902 18 225, e-post: [tonje.grave@oslotaxi.no](mailto:tonje.grave@oslotaxi.no)

**Vestfold Taxisentral AS**, org.nr. 979 555 822 (**Vestfold Taxi**)

Adresse: Klinestadmoen 1, 3241 Sandefjord

Postadresse: Klinestadmoen 1, 3241 Sandefjord

Telefon: 33 42 02 00

e-post: [post@vestfoldtaxi.no](mailto:post@vestfoldtaxi.no)

Kontaktperson: Erik Horn, tlf. 45406361, e-post [erik@vestfoldtaxi.no](mailto:erik@vestfoldtaxi.no)

**Viken Taxi Holding AS** org. nr. 931 034 987 (**Viken Taxi Holding**)

Adresse: Klinestadmoen 1, 3241 Sandefjord

Postadresse: Klinestadmoen 1, 3241 Sandefjord

Telefon: 33 42 02 00

Kontaktperson: Erik Horn, tlf. 45406361, e-post [erik@vestfoldtaxi.no](mailto:erik@vestfoldtaxi.no)

Viken Taxi Holding er stiftet med formål om å kjøpe Viken Taxi AS med tilhørende datterselskap Tønsberg Taxi AS.

*Kontaktinformasjon for selskapene hvor aksjene ønskes solgt*

**Viken Taxi AS**, org. nr. 999 218 512 (**Viken Taxi**)

Postadresse: Åslyveien 15, 3170 Sem

Telefon: 33 30 11 11

e-post: [post@tonsbergtaxi.no](mailto:post@tonsbergtaxi.no)

Kontaktperson: Per Morgan Sæbø, tlf. 95155044, e-post [morgan.sabo@tonsbergtaxi.no](mailto:morgan.sabo@tonsbergtaxi.no)

**Tønsberg Taxi AS**, org.nr. 999 255 981 (**Tønsberg Taxi**)

Adresse: Åslyveien 15, 3170 Sem

Postadresse: Åslyveien 15, 3170 Sem

Telefon: 33 30 11 11

e-post: [post@tonsbergtaxi.no](mailto:post@tonsbergtaxi.no)

Tønsberg Taxi er et datterselskap eiet 100% av Viken Taxi.

Kontaktperson: Per Morgan Sæbø, tlf. 95155044, e-post [morgan.sabo@tonsbergtaxi.no](mailto:morgan.sabo@tonsbergtaxi.no)

## 2. Beskrivelse av foretakssammenslutningen

Oslo Taxi og Vestfold Taxi ønsker gjennom det felleseide holdingselskapet Viken Taxi Holding (50/50) å erverve Viken Taxi med datterselskapet Tønsberg Taxi. Sistnevnte selskap er selskapet som utøver taxivirksomheten.

Viken Taxi Holdings funksjon vil kun være å inneha eierandeler i Viken Taxi. Selskapet vil ikke utover dette være direkte involvert i driften av Viken Taxi eller Tønsberg Taxi.

Viken Taxi eier 100% av aksjene i Tønsberg Taxi. Tønsberg Taxi var for ca. 20 år siden en kortere periode en del Vestfold Taxi, men samarbeidet ble avsluttet og Tønsberg Taxi gikk tilbake til å drifte egen taxisentral i Tønsberg.

Med relativt få tilknyttede løyver, ble kostnadene ved å drifte sentralen i Tønsberg etter hvert stor per tilknyttet løyve. Restriksjonene som fulgte i kjølvannet av koronaepidemien medførte behov for en betydelig omorganisering i Tønsberg Taxi. En del av de kostnadsbesparende tiltakene var at det ble inngått en avtale hvor Vestfold Taxi driftet kundesentertjenestene for Tønsberg Taxi. Avtalen ble inngått i mars 2020 og løper ut i [REDACTED]

Aksjonærene i Viken Taxi har de siste to-tre år ønsket å selge selskapet og har i denne forbindelse henvendt seg til Vestfold Taxi, Oslo Taxi og andre mulige interessenter som opererer i dette markedet.

Forhandlinger mellom partene resulterte i at det ble inngått aksjekjøpsavtaler med ca. [REDACTED]% av aksjonærene i Viken Taxi i løpet av uke 11 og 12 i år. Oppgjørsdato for aksjer var, forutsatt at vilkårene i avtalen var oppfylt, satt til [REDACTED]

I avtalen er det inntatt forbehold om nødvendige godkjenninger fra offentlige myndigheter før avtalen kan gjennomføres. Fra avtalen hitsettes:

5. *Betingelser for Overtakelse.*

*Kjøpers forpliktelse til å kjøpe Aksjene er betinget av at følgende er oppfylt eller frafalt skriftlig av Kjøper:*

a) *Due Diligence er gjennomført med et for Kjøperne tilfredsstillende resultat;*

- b) Kjøper erverver totalt minst [redacted] prosent av det totale antall aksjer i Selskapet;
- c) Minst [redacted] løyver skal være tilknyttet Selskapet med avtaler som har minst [redacted] oppsigelse; og
- d) Alle nødvendige godkjenninger og samtykker har blitt mottatt av myndigheter og tredjeparter.

#### **Bilag 1: Kopi av avtale (taushetsbelagt)**

Avtalen har utover antall aksjer og kontraktssum, samme ordlyd for alle selgere av aksjer. Overdragelsen er satt på «hold» i påvente av Konkurransetilsynets behandling av saken.

Oslo Taxi og Vestfold Taxi har ansett kjøp av Viken Taxi som strategisk og økonomisk riktig for seg og for Viken Taxi. Oslo Taxi og Vestfold Taxi har over en lang periode samarbeidet med Viken Taxi og kjenner selskapet godt.

Vestfold Taxi ser det som økonomisk og strategisk viktig å kunne videreføre samarbeidet med Viken Taxi på kommersielle vilkår. Selskapene bruker den samme teknologien, programvaren og systemene for drift av sentralene. [redacted]

Oslo Taxi er systemleverandør til en rekke andre taxisentraler i Norge og Sverige. [redacted]

[redacted] Oslo Taxi lanserte allerede i 2013 appen Taxifix som bestillingskanal for drosjetjenester, og konsernet satser tungt på teknologiutvikling til nytte for både samarbeidspartnere og publikum.

De effektiviseringsgevinster som følger av beskrivelsen i pkt. 5 nedenfor samt stordriftsfordelen for de involverte foretak har også vært en del av de strategiske vurderingene som ligger bak ønsket om å gjennomføre transaksjonen.

[redacted]

[redacted]

#### **Bilag 2: Kopi av avtale mellom Oslo Taxi og Vestfold Taxi (taushetsbelagt)**

### **3. Beskrivelse av de involverte foretak og foretak i samme konsern, herunder foretakenes virksomhetsområder**

#### **3.1 Oslo Taxi**

I beskrivelsen nedenfor er firmaene tilknyttet Oslo Taxi benevnt fullt ut for å tydeliggjøre forskjellen mellom samvirkeforetaket og aksjeselskapet.

Det er Oslo Taxi SA som sammen med Vestfold Taxi står som kjøper av aksjene i Viken Taxi Holding, som igjen kjøper Viken Taxi med datterselskapet Tønsberg Taxi. Følgelig gis det nedenfor en beskrivelse av alle selskapene i Oslo Taxi-konsernet.

Oslo Taxi SA er et transportkonsern med hovedkontor i Oslo. Konsernet består av datterselskapene Oslo Taxi AS, Oslo Taxibuss AS, CenCom AS og Taxi Sør AS. Oslo Taxi SA eier videre 50% av aksjene i Elvebyen Taxi AS.

### 3.1.1 Oslo Taxi SA

Samvirkeforetaket Oslo Taxi SA er morselskap i konsernet. Samvirkeforetaket hadde per 31.12.2022 631 medlemmer. Det er ingen drift i Oslo Taxi SA, og selskapets hovedfunksjon er å utøve eierskap til datterselskapene.

Styreleder i Oslo Taxi SA er Rune Lian, og konsernsjef er Tonje Grave. Det vises til informasjon i vedlagte firmaattester for selskapet med datterselskaper og Elvebyen Taxi AS.

#### **Bilag 3:           Kopi av firmaattest Oslo Taxi SA**

### 3.1.2 Oslo Taxi AS

Oslo Taxi AS organiserer drift av drosjesentral i Oslo. Oslo Taxi SA eier 100% av aksjene i Oslo Taxi AS. Oslo Taxi er ledet av et styre som fremgår av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Rune Lian og daglig leder er Tonje Grave. Oslo Taxi AS har 130 ansatte. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

#### **Bilag 4:           Kopi av firmaattest Oslo Taxi AS**

[Redacted]  
Løyvehaverne driver drosjevirkksomhet som selvstendig næringsdrivende, i all hovedsak i Osloregionen. De aller fleste har organisert sin virksomhet som enkeltpersonforetak, fordi dette frem til 1.1.2020 var den eneste tillatte organisasjonsform for innehavere av drosjeløyve.

Drosjeløyvehavernes tilslutning til Oslo Taxi AS, er regulert gjennom «Vedtekter for Oslo Taxi AS». Her er løyvehaveren og drosjesentralens rettigheter og forpliktelser nedfelt.

Alle løyvehavere som er tilsluttet Oslo Taxi AS, er registrert i drosjesentralens systemer, med drosjeløyve og kjøreseddel, slik at sentralen har oversikt over at vilkårene for å drive drosjevirkksomhet er oppfylt.

Løyvehavernes tilslutning til Oslo Taxi AS innebærer at de har installert taksameter fra Oslo Taxi, samt er tilknyttet drosjesentralens trafikkdirigeringssystem og finanssystem. Omsetningen i løyvehavernes biler registreres i drosjesentralens systemer, og utbetaling av oppgjør for turer kjørt på kreditt, gjøres gjennom drosjesentralen.

De tilsluttede løyvehaverne utfører transportoppdrag med drosjer for inntil 8 passasjerer, samt med maxitaxi for inntil 16 passasjerer. Oslo Taxi er til stede i både privat- og forretningsmarkedet. De tilsluttede drosjeløyvehaverne utfører tjenester fra gate- og holdeplass, samt i bestillings- og kontraktmarkedet.



Oslo Taxi AS står for markedsføring og formidling av transporttjenester til private og offentlige kunder i Oslo og Akershus. Oslo Taxi AS har etablert en merkevare for drosje, og står for markedsføring av denne.

Oslo Taxi AS organiserer bestillingstjenester for drosje, gjennom kundesenter og digitale bestillingsløsninger som app, nettbrett og internettbestilling. Drosjesentralen formidler bestilte turer til de drosjene som er tilmeldt trafikkstyringssystemet til enhver tid. Oslo Taxi AS organiserer videre kjøring under avtaler med det offentlige, som skolekjøring og ulike former for kjøring av tilrettelagt transport. Her tar drosjesentralen mot turene, og formidler disse til løyvehavere og drosjer. For kjøring der det er behov for faste biler, har sentralen inngått avtaler med drosjeløyvehavere om kjøring under den enkelte kontrakt.

Oslo Taxi AS har avtale om drift av kundesenteret og oppgjørsfunksjon for Alta Taxi, Kirkenes Taxi, Taxi Sør og Vadsø Taxi.

Oslo Taxi AS mottar kundesaker fra kunder på bakgrunn av turer utført med drosjeløyvehavere tilsluttet Oslo Taxi AS. Henvendelsene behandles overfor eier/sjåfør og overfor kunden, slik at kundene kun forholder seg til drosjesentralen og ikke den enkelte løyvehaver eller sjåfør.

Oslo Taxi AS tilrettelegger videre for opplæring av drosjesjåfører som blir ansatt hos innehavere. Alle som skal bli sjåfører, må gjennomgå opplæring i regi av Oslo Taxi AS, før de får utstedt et sjåførkort. Sjåførkortet er nødvendig for å kunne betjene taksametrene som er installert i alle drosjer tilsluttet Oslo Taxi. Når en sjåfør har fått utstedt et sjåførkort, står vedkommende fritt til å velge hvilken løyvehaver hen ønsker å bli ansatt hos. Det er den enkelte drosjeeier som er pliktig til å følge opp sine ansatte, følgelig har sjåførene ikke noe ansettelsesforhold til Oslo Taxi AS.

### 3.1.3 Oslo Taxibuss AS

Oslo Taxibuss er et selskap som driver minibusstransport. Selskapet har hovedkontor i Oslo. Selskapet driver utelukkende kjøring under transportoppdrag for det offentlige. Hovedtyngden av transport, er transport av skolebarn under avtale med Ruter.

Oslo Taxibuss er ledet av et styre som fremgår av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Rune Lian og daglig leder er Tonje Grave. Oslo Taxibuss AS har litt over 200 ansatte, der mange jobber deltid. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

#### **Bilag 5:                      Firmaattest Oslo Taxibuss AS**

Oslo Taxibuss AS har en driftssentral på Ski, der administreringen av kjøringen av selskapets busser er samlet. Oslo Taxibuss AS kjøper administrative tjenester fra Oslo Taxi AS, herunder knyttet til økonomi og regnskap, kvalitets- og miljøsystemer, anbudstjenester mv.

Transportoppdragene er i Oslo, Asker og Bærum, Follo, Østfold og på Nedre Romerike. Oslo Taxibuss AS har avdelinger i Folkvangveien i Bærum og i Industriveien på Ski i Nordre Follo kommune.

[REDACTED] Hovedvekten av transportoppdrag er i Oslo, Follo og Asker og Bærum. I tillegg er det 4 minibusser som kjører på oppdrag i Østfold.

#### Transportoppdrag i Oslo:

- Avtale med Pasientreiser/Sykehusinnkjøp om transport av forflytningshemmede som benytter rullestol (minibusser tilrettelagt for transport av rullestolbrukere)
- Avtale med Ruter om fast kjøring av tilrettelagt transport (biler med inntil 8 passasjerer)
- Avtale med Oslo kommune om transport av skolebarn (Oslo Taxi er underleverandør)
- [REDACTED]

#### Transportoppdrag i Follo

- Avtale med Ruter om minibusstjenester i Follo. Oppdraget omfatter særlig transport til/fra skole for de som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport på grunn av helsetilstand, bosted/avstand eller trafikkfarlig skolevei. Oppdraget omfatter videre noen servicelinjer. All transport utføres med minibusser eller drosjer.

#### Transportoppdrag i Østfold

- Pasienttransport med minibuss i kommunene Sarpsborg, Halden, Vestby og Indre Østfold. All transport utføres med minibusser.

#### Transportoppdrag Asker og Bærum

- Avtale med Ruter om minibusstjenester i Asker og Bærum. Oppdraget omfatter transport til/fra skole for de som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport på grunn av helsetilstand, bosted/avstand eller trafikkfarlig skolevei. All transport utføres med minibusser.
- Avtale med Bærum kommune om transport til og fra dagsentre. All transport utføres med minibusser.

#### Transportoppdrag på Romerike

- Avtale med Ruter om minibusstjenester. Oppdraget starter 1.8.2023. Oppdraget omfatter transport til/fra skole for de som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport på grunn av helsetilstand, bosted/avstand eller trafikkfarlig skolevei. Oppdraget omfatter videre noen servicelinjer. All transport utføres med minibusser eller drosjer.

#### 3.1.4 CenCom AS

CenCom AS er Oslo Taxi-konsernets selskap for salg av teknologi og lisenser. Oslo Taxi AS eier ca. 97% av aksjene i CenCom AS. CenCom AS er ledet av et styre som fremkommer av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Rune Lian og daglig leder er Kurt Bratseth. CenCom AS har 20 ansatte. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

#### **Bilag 6:                      Firmaattest CenCom AS**



Oslo Taxi AS eier det taksameter- og trafikkstyringssystemet som benyttes i kjøretøyene tilsluttet Oslo Taxi. Systemet, som heter OTT, er utviklet av Oslo Taxi. Oslo Taxi eier videre Taxifix-appen som er tilknyttet trafikkstyringssystemet.

CenCom AS driver med salg av lisenser på taksametersystemet og Taxifix-appen til andre drosjesentraler i Norge og Sverige. CenCom AS forvalter avtaler med kundene, og forestår utvikling av systemet [REDACTED] CenCom AS driver videre et monteringsverksted for taksameter i Oslo. [REDACTED]  
[REDACTED]

Alle de involverte foretak, Oslo Taxi AS, Vestfold Taxisentral AS og Viken Taxi AS, benytter OTT-systemet i dag.

### 3.1.5 Taxi Sør AS

Taxi Sør AS organiserer drift av drosjesentral i Agder. Oslo Taxi SA eier 51% av aksjene i selskapet mens løyvehavere tilsluttet selskapet eier øvrige 49%. Taxi Sør AS har 4 ansatte som utgjør 4 årsverk. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

Taxi Sør AS er ledet av et styre som fremkommer av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Rune Lian og daglig leder er Wenche Storbrua. Det gjøres oppmerksom på at det er en endring av styreleder i selskapet som per dags dato ikke er registrert i Foretaksregisteret. Styreprotokoll som viser ny styreleder er vedlagt. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

**Bilag 7:           Firmaattest Taxi Sør AS**

**Bilag 8:           Styreprotokoll Taxi Sør AS (taushetsbelagt)**

Hovedtyngden av virksomheten er i og rundt Kristiansand, Søgne, Sogndalen og Lillesand. [REDACTED]  
[REDACTED] Løyvehaverne driver sin drosjevirksomhet som selvstendig næringsdrivende. Løyvehavernes tilslutning til Taxi Sør AS er regulert gjennom en egen tilslutningsavtale som fastsetter rettigheter og plikter for løyvehaveren og drosjesentralen.

Driften av drosjesentralen og løyvehavernes tilknytning til denne, er organisert på samme måte som beskrevet for Oslo Taxi AS ovenfor. [REDACTED]  
[REDACTED]

### 3.1.6 Eierinteresser utover konsernet

Elvebyen Taxi AS organiserer drift av drosjesentral i Drammen. Elvebyen Taxi AS er eid av Oslo Taxi SA med 50% og Grewa Holding AS med 50%.

Elvebyen Taxi AS er ledet av et styre som fremkommer av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Tegbir Singh Bath og daglig leder er Tonje Grave. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

**Bilag 9:           Firmaattest Elvebyen Taxi AS**

Hovedtyngden av virksomheten er i og rundt Drammen og Lier. [REDACTED]  
[REDACTED] Løyvehaverne driver virksomheten sin som selvstendig næringsdrivende. Løyvehavernes tilslutning til Elvebyen Taxi AS er regulert gjennom en egen tilslutningsavtale som fastsetter rettigheter og plikter for løyvehaveren og drosjesentralen.

**[Redacted]** Driften av drosjesentralen og løyvehavernes tilknytning til denne, er organisert på samme måte som beskrevet for Oslo Taxi AS ovenfor. Selskapets omsetning fremkommer av tabellen nedenfor.

Utover ovennevnte har ikke Oslo Taxi-konsernet eierinteresser i andre foretak.

3.1.7 Omsetning og driftsresultat (tall i hele tusen) for selskaper tilknyttet Oslo Taxi-konsernet  
Omsetningstall og driftsresultat 2021 (her var ikke Taxi Sør AS en del av konsernet):

| Selskap                | Omsetning       | Driftsresultat |
|------------------------|-----------------|----------------|
| Oslo Taxi SA (konsern) | 601,8 mill. kr. | 16,6 mill. kr. |
| Oslo Taxi SA (mor)     | 0,0 mill. kr.   | -3,3 mill. kr. |
| Oslo Taxi AS           | 363,4 mill. kr. | 7,6 mill. kr.  |
| Oslo Taxibuss AS       | 292,6 mill. kr. | 7,2 mill. kr.  |
| CenCom AS              | 57,6 mill. kr.  | 4,8 mill. kr.  |
| Elvebyen Taxi AS       | 19,6 mill. kr.  | 2,1 mill. kr.  |

Omsetning og driftsresultat 2022. Det foreligger ikke reviderte regnskaper for Taxi Sør eller Elvebyen Taxi AS for 2022. Tallene inntatt i tabellen nedenfor er foreløpige regnskapstall som ikke er revidert. I bilag 14 og 15 nedenfor inntas derfor årsregnskap for 2021 for Taxi Sør AS og Elvebyen Taxi AS.

| Selskap                | Omsetning       | Driftsresultat |
|------------------------|-----------------|----------------|
| Oslo Taxi SA (konsern) | 670,6 mill. kr. | 2,8 mill. kr.  |
| Oslo Taxi SA (mor)     | 0,0 mill. kr.   | -2,8 mill. kr. |
| Oslo Taxi AS           | 428,0 mill. kr. | -1,6 mill. kr. |
| Oslo Taxibuss AS       | 294,6 mill. kr. | 3,5 mill. kr.  |
| Cencom AS              | 68,5 mill. kr.  | 3,5 mill. kr.  |
| Taxi Sør AS            | 84,2 mill. kr.  | -0,4 mill. kr. |
| Elvebyen Taxi AS       | 21,7 mill. kr.  | 2,5 mill. kr.  |

- Bilag 10:**      **Kopi av regnskaper mm Oslo Taxi SA**
- Bilag 11:**      **Kopi av regnskaper mm Oslo Taxi AS**
- Bilag 12:**      **Kopi av regnskaper mm Oslo Taxibuss AS**
- Bilag 13:**      **Kopi av regnskaper mm CenCom AS**
- Bilag 14:**      **Kopi av regnskaper mm Taxi Sør AS**
- Bilag 15:**      **Kopi av regnskaper mm Elvebyen Taxi AS**

### 3.1.8 Bransjeorganisasjoner

Oslo Taxi AS og Oslo Taxibuss AS er medlemmer i NHO Transport. Oslo Taxi SA er medlem i Forum for Taxisentraler i Norges Taxiforbund.

### 3.2 Vestfold Taxisentral AS

Vestfold Taxi formidler transportoppdrag til taxier stasjonert i Larvik, Sandefjord, Revetal, Horten og Holmestrand. Alle kjøretøyene er stasjonert så langt fra Tønsberg at de som hovedregel ikke betjener Tønsberg som marked. Se nærmere om dette nedenfor i beskrivelsen av det aktuelle markedet.

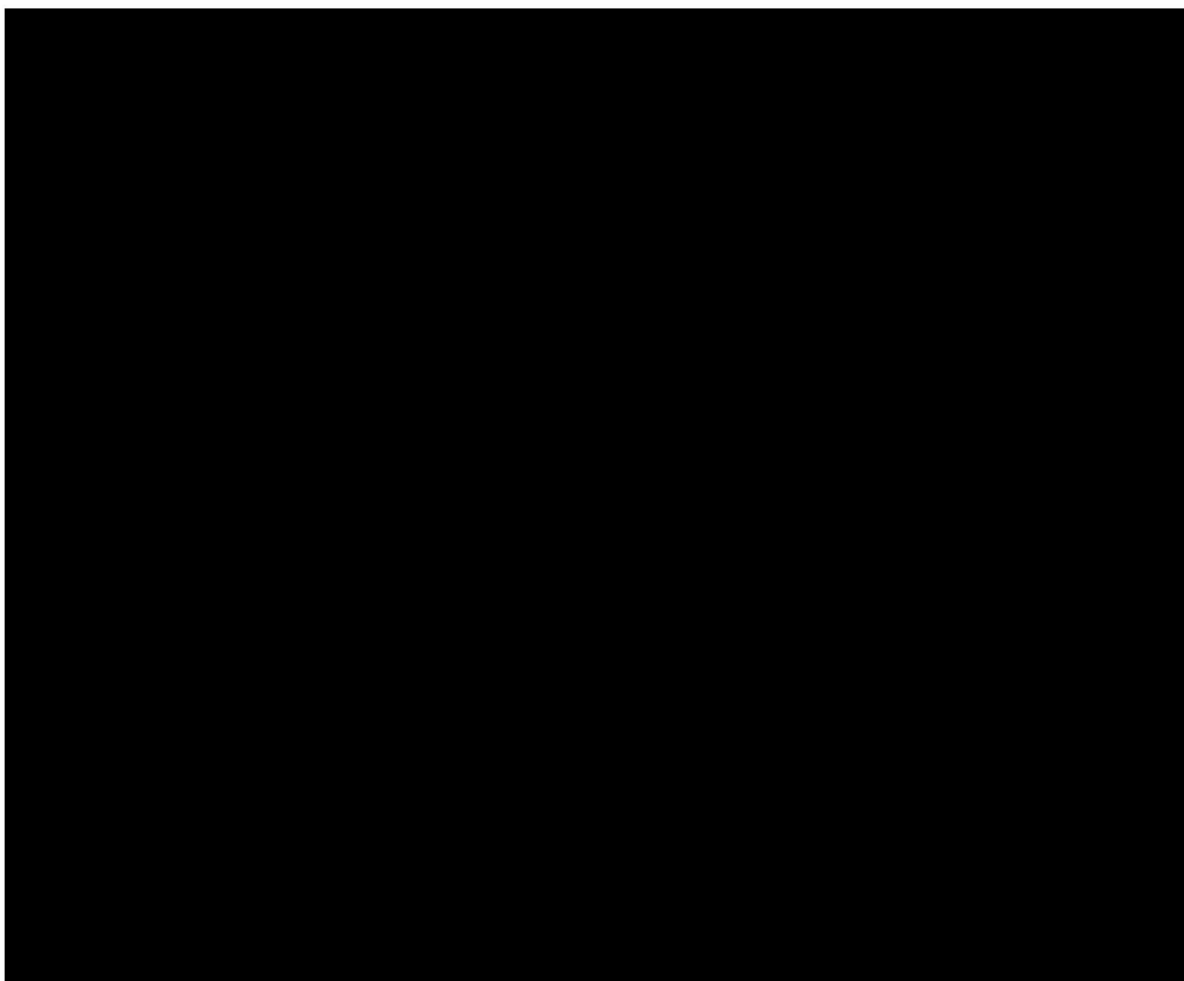
Vestfold Taxi har et styre som kommer frem av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Vidar Mathisen og daglig leder er Erik Horn.

#### **Bilag 16:       Kopi av firmaattest**

Bransje: Drift av taxisentraler og annen formidling av persontransport.

Selskapet er eid av aksjonærer bestående av tilsluttede løyvehavere som driver persontransport med taxier eller minibuss. Selskapet leverer en rekke tjenester til de tilsluttede løyvehaverne, herunder:

Selskapet skal:



Vestfold Taxi har 41 ansatte som utgjør 29 årsverk. Tilsluttede løyvehavere driver sin taxivirksomhet gjennom egne enkeltpersonforetak eller aksjeselskap.

Selskapet har ikke eierinteresser i andre selskaper enn det nystiftede selskapet Viken Taxi Holding.

Selskapet hadde en omsetning på ca. kr. 145 mill. og driftsresultat på ca. kr. 3,8 mill. i 2021. Foreløpig viser ureviderte tall for 2022 en omsetning på ca. 180 mill. og et driftsresultat på ca. kr. 0,9 mill. Omsetningen inkluderer vederlag for all kjøring som er foretatt av de tilknyttede taxiene.

#### **Bilag 17:       Kopi av regnskap mm**

Vestfold Taxi er medlem i Forum for Taxisentraler i Norges Taxiforbund.

### 3.3 Viken Taxi AS og Tønsberg Taxi AS

Viken Taxi AS er morselskap for Tønsberg Taxi AS. Tønsberg Taxi AS formidler transportoppdrag til taxier stasjonert i Tønsberg kommune. [REDACTED]

Alle kjøretøy er stasjonert så langt fra områdene der Vestfold Taxi opererer, at de i hovedsak ikke betjener de samme markedene. Se nærmere om dette nedenfor i beskrivelsen av det aktuelle markedet.

Viken Taxi har et styre som kommer frem av vedlagte firmaattest. Styrets leder er Pål Wang og daglig leder er Per Morgan Sæbø.

Bransje: Drift av taxisentraler og annen formidling av persontransport.

**Bilag 18:       Kopi av firmaattest Viken Taxi AS**

**Bilag 19:       Kopi av firmaattest Tønsberg Taxi AS**

**Bilag 20:       Kopi av regnskap mm Viken Taxi AS (konsernregnskap)**

Selskapet er eid av aksjonærer bestående av tilsluttede løyvehavere, og noen utenforstående aksjonærer.

Viken Taxi er ikke medlem i noen bransjeorganisasjon.

Den daglige drosjedriften skjer gjennom det 100% eide datterselskapet Tønsberg Taxi.

Bransje: Drift av taxisentraler og annen formidling av persontransport.

Tønsberg Taxi er medlem av Forum for Taxisentraler.

## 4.       Beskrivelse av markeder

Melderne har her valgt først å beskrive det man anser som det berørte markedet før man redegjør for omsetning, markedsandeler og andre forhold relatert til markedet. Nummereringen i «Retningslinjer for melding av foretakssammenslutning» er ellers opprettholdt.

### 4.1 Markeder hvor de involverte foretakene og foretak i samme konsern har overlappende virksomhet.

Som det fremkommer nedenfor, har de involverte foretakene svært liten overlappende virksomhet. Spørsmålene i pkt. 4.1.1, 4.1.2 og 4.1.3 besvares derfor ikke særskilt. Melderne anser det som tilstrekkelig å redegjøre for det som etterspørres i pkt. 4. 2.2 vedrørende det berørte markedet i «Retningslinjer for melding foretakssammenslutning».

## 4.2 Berørte markeder

### 4.2.1 Det horisontale markedet

Når det gjelder beskrivelse av det horisontale markedet, tas det utgangspunkt i veiledning fra Konkurransetilsynet av 24. mai 2011. Herfra hitsettes:

*Det relevante produktmarked omfatter alle varer og/eller tjenester som etter forbrukerens oppfatning er innbyrdes ombyttelige eller substituerbare ut fra egenskaper, pris og bruksområde. Det relevante geografiske marked omfatter området der de berørte foretakene tilbyr varer eller tjenester, der konkurransevilkårene er tilstrekkelig ensartet, og som kan holdes atskilt fra tilgrensende områder særlig fordi konkurransevilkårene der er merkbart forskjellige. 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. En markedsavgrensning består derfor hovedsakelig i å fastslå hvilke reelle alternative forsyningskilder de aktuelle foretakenes kunder har, både med hensyn til varer/tjenester og leverandørenes geografiske beliggenhet, og det gjøres gjennom en vurdering av etterspørselssubstitusjon og til en viss grad tilbudssubstitusjon.*

De involverte foretak tilbyr alle persontransport mot vederlag. I tidligere avgjørelser fra Konkurransetilsynet (se blant annet v2000-55 og v2000-65) er produktmarkedet ved vurdering av søknader om dispensasjon fra forbudet mot pris- og anbudssamarbeid angitt til å være drosjetransport. Dette er etter meldernes vurdering i dag for snevert.

Markedet for persontrafikk mot vederlag utenfor rute kan grovt sett deles opp i kontrakts- og spotkjøring. Kontraktskjøringen i det aktuelle området består i hovedsak av transport av skolelever, pasienttransport og avtalekjøring for bedrifter. Skoletransport og pasienttransport legges ut på anbud av offentlige myndigheter. Felles for anbudene er at de bygger på «garasje-» eller «holdeplassprinsippet». Transportøren får betalt for kjøring til og fra et bestemt sted i nærheten av pasientens bosted eller skolens beliggenhet. For lang framkjøringsavstand fra stasjonsingssted gjør som for spotkjøring at det som hovedregel ikke er regningssvarende å konkurrere om transportoppdrag i det aktuelle området.

Taxibransjen ble deregulert 1. november 2020, og adgangen til å drive persontransport utenfor rute mot vederlag ble betydelig liberalisert. Herunder kan slik transport nå drives med turvognløyve. Et turvognløyve gir innehaveren rett til å drive persontransport med motorvogn utenfor rute registrert for over åtte personer i tillegg til sjåføren (minibuss eller buss). Disse kjøretøyene tar ikke ut drosjeløyve, jf. yrkestransportloven § 9 (1), men konkurrer på det samme markedet som drosjene for forhåndsbestilte turer og på kontraktsmarkedet for bedrifter, skole- og pasienttransport og inngår derfor etter meldernes oppfatning i det relevante produktmarkedet.

I forbindelse med forannevnte deregulering ble begrensningen på antall drosjeløyver og plikten til å være tilknyttet en drosjesentral opphevet. Det innebærer at det ble rom for betydelig økt konkurranse i markedet for persontrafikk mot vederlag utenfor rute.

For offentlige og private kontrakter der oppdragsgiver ønsker at tilbyder har både drosjer og minibusser, innebærer dereguleringen en betydelig styrket konkurranse, ettersom buss- selskaper nå kan ta ut drosjeløyver og benytte både personbiler, minibusser og busser til transport av passasjerer. Denne utviklingen er registret blant annet i Oslo og Akershus. Dette innebærer at det ikke lenger kun er drosjesentraler som konkurrerer i dette segmentet.



Det aktuelle produktmarkedet er markedet for all persontransport mot vederlag utenfor rute i Tønsberg by med omegn, inkludert Færder kommune.

I det videre følger en beskrivelse av det aktuelle geografiske markedet og andre markedsrelevante forhold.

Dereguleringen innebærer at alle som ønsker å drive drosjevirksomhet, kan ta ut et drosjeløyve og etablere seg i området som i dag betjenes av Tønsberg Taxi. Dette i motsetning til tidligere, da antall drosjeløyver var begrenset, og det var plikt til å være tilsluttet en drosjesentral. Selv om drosjeeiere ofte ønsker å drive virksomhet i nærheten av hjemstedet, kan drosjeeiere som ikke holder til i Tønsberg, kjøre der dersom de ønsker det. Det er per dags dato tatt ut ca. 350 nye drosjeløyver i Vestfold og Telemark etter dereguleringen 1.11.2020. Det innebærer at løyvetallet er doblet sammenlignet med før dereguleringen. Mange av disse kjører i det berørte markedet.

Oslo Taxi AS, Elvebyen Taxi AS, Taxi Sør AS, Vestfold Taxi og Tønsberg Taxi driver alle drosjevirksomhet, men i all hovedsak i hvert sitt geografisk avgrensede område. Innehaverne av drosjeløyve er i det alt vesentlige lokalt forankret, og utfører persontransport i sitt nærområde.

De involverte selskapene konkurrerer i svært liten grad om kjøring i det område som i dag betjenes av Tønsberg Taxi. Tønsberg Taxi operer med utgangspunkt i Tønsberg. Området omfatter Tønsberg by med omegn samt Færder kommune. Etter meldernes oppfatning er det dette området som utgjør det aktuelle geografiske markedet.

En praktisk begrensning i kjøreaktiviteten i det aktuelle markedsområdet ligger således i avstanden mellom Tønsberg og stedet hvor kjøretøyene til selskapene er stasjonert. For lang framkjøringsavstand fra stasjoneringsssted til transportens hente- og leveringssted gjør at det som hovedregel ikke er regningssvarende for de andre involverte foretak å konkurrere om transportoppdrag i det aktuelle området som betjenes av Tønsberg Taxi. Framkjøringsavstanden for løyvehavere tilknyttet Vestfold Taxi begrenser deres omfang av kjøring i Tønsberg i betydelig grad og tilsvarende for Tønsberg Taxi når det gjelder kjøring med oppstart utenfor Tønsberg.

Oslo Taxi med datterselskap har i prinsippet ikke overlappende virksomhet med Vestfold Taxi eller Tønsberg Taxi i de berørte markedene. Framkjøringsavstanden er for lang.

I den grad Oslo Taxi i det hele tatt har kjøring i det berørte markedet, vil dette være kjøring til Tønsberg fra Oslo, eller fra noen av de andre stasjoneringssstedene som er tilknyttet Oslo Taxi, da som hovedregel uten returkjøring fra Tønsberg. Det må således overordnet legges til grunn at Oslo Taxi ikke har overlappende virksomhet i det aktuelle markedsområdet.

Vestfold Taxi har tre tilknyttede kjøretøy stasjonert i tidligere Re kommune som nå er en del av Tønsberg kommune. Stasjoneringssstedet ligger ca. 17 km. fra Tønsberg sentrum. Øvrige kjøretøy er som nevnt stasjonert i Sandefjord, Larvik, Horten og Holmestrand. Framkjøringsavstanden for taxier tilknyttet Vestfold Taxi begrenser normalt omfanget av kjøring i Tønsberg til et minimum. Tilsvarende gjelder for Tønsberg Taxi sitt forhold for kjøring med oppstart utenfor Tønsberg.

I områdene Stokke, Andebu (begge Sandefjord kommune) og Re (Tønsberg kommune) er det noe overlappende kjøring mellom Tønsberg Taxi og Vestfold Taxi. De aktuelle områdene bruker både Sandefjord og Tønsberg til handel mm. Mønsteret hos kundene er at de gjerne bestiller taxi i den byen de skal til.

Flyplassen Torp i Sandefjord skiller seg ut fra markedet ellers. Det kan sporadisk skje at en taxi tilknyttet Tønsberg Taxi får en retur etter levering på Torp. På Torp kjører det mange aktører, herunder Vestfold Taxi, Tønsberg Taxi AS, Færder Taxi AS, Grenland Taxi AS, Skien Taxi AS, NorgesTaxi

AS, Bamle Taxi AS, Kragerø Taxi AS og et stort antall taxier og minibusser som ikke er tilknyttet sentral.

Ingen av de involverte foretak er tildelt skolekjøring relatert til skoler som ligger i Tønsberg kommune. Anbudene med Vestfold og Telemark fylkeskommune for skoletransport tar utgangspunkt i kommunen som skolen ligger i og ikke i elevens bosted. Skolekjøringsanbudet løper ut i juni 2024. Fylkeskommunen har opsjon på forlengelse ytterligere ett år.

Ved en anbudsrunde i 2018 fikk Vestfold Taxi tildelt pasienttransport i Vestfold med unntak av Tønsberg og Færder som kjøres av Tønsberg Taxi. Anbudet løper frem til 30.09.2024. Pasienttransporten tar som nevnt foran utgangspunkt i pasientens bopel.

Pasienttransport fra Sande til Tønsberg med retur utføres av Elvebyen Taxi AS under et annet anbud. Gjelder et mindre antall turer i året. Anbudet er underlagt Viken fylkeskommune.

Bestillingen av spotturer i markedet skjer på flere måter; per telefon til kundesenter/sjåfør, via appen Taxifix, eller direkte til sjåfør på holdeplass. Noen få kjøreoppdrag bestilles gjennom Vy-appen. Bestilling av pasienttransport og skoleskyss foretas av Helseforetaket v/Pasientreiser og fylkeskommunen i henhold til retningslinjer fastsatt i anbudsdokumentene.

Som det fremkommer foran har de involverte selskapene allerede etablert samarbeid ved at Tønsberg Taxi og Vestfold Taxi kjøper tjenester, taksameter og programvare fra selskaper tilknyttet Oslo Taxi. Det vises til redegjørelsen foran.

Vestfold Taxi har kundesentertjenestene for Tønsberg Taxi. Det vises til redegjørelsen foran.

#### **Bilag 21:       Kopi av avtale av (taushetsbelagt)**

I det aktuelle markedsområdet (jf. nedenfor) er det fri prisfastsettelse. Etterspørselen i markedet påvirkes blant annet av pris, punktlighet, fleksibilitet, standard og kvalitet på kjøretøy og sjåfør og tilgjengelighet. Kundene vil derfor i stor grad velge taxier som er stasjonert der transporten etterspørres.

I forhold til offentlige anbud, er det fortrinnsvis pris, miljø og kvalitet på tjenestene som er avgjørende. I forbindelse med offentlige anbud, sitter det offentlige med forhandlingsstyrken. De aktører som ønsker å legge inn anbud er bundet av forutsetningene i anbudet. Det vises ellers til beskrivelsen av markedet foran.

#### *Oppsummering*

Det aktuelle berørte markedet omfatter persontransport utenfor rute mot vederlag med drosjer og minibusser (mer enn 9 seter) med transportløyve i Tønsberg by med omegn, samt Færder kommune.

Kjøpet av Viken Taxi vil ikke ha noen betydning eller påvirke det aktuelle markedet utover at konkurranseevnen til Tønsberg Taxi styrkes som følge av en mer kostnadseffektiv drift.

#### **4.2.2 Beskrivelse av de involverte foretakenes viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i de berørte markedene**

Det foreligger ingen eksakt helhetlig tilgjengelig statistikk for det berørte markedet. Det berørte markedet er som tidligere vist, markedet for persontransport mot vederlag utenfor rute i Tønsberg by med omegn, og Færder kommune.

Tallene nedenfor baserer seg på omsetning i 2022 og eller på erfaringsbaserte, skjønnsmessige anslag basert på meldernes kjennskap til det berørte markedet.

Tønsberg Taxi anslår i dag sin markedsandel i det berørte markedet for kontraktskjøring (det offentlige og bedrifter) til [REDACTED] og i spotmarkedet til [REDACTED]

De viktigste konkurrentene til Tønsberg Taxi i de berørte markedene:

| Selskap    | Kontraktskjøring<br>(offentlig og bedrift) | Spotturer  | Kontaktinfo |
|------------|--------------------------------------------|------------|-------------|
| [REDACTED] | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| Sum        | [REDACTED]                                 | [REDACTED] | [REDACTED]  |

I 2022 hadde Tønsberg Taxi skolekjøring fram til skoleferien. Etter skoleferien var det Ferder Taxi som og Minibuss 24/7 som ble tildelt anbudet.

Rutegående buss og tog tilbyr også et omfattende transporttilbud i det berørte markedet. Melderne vurderer at dette faller utenfor det som skal beskrives i meldingen. Tilbudet av rutegående buss og tog må imidlertid telle med når Konkurransetilsynet vurderer det totale tilbudet som det transportsøkende publikum har i det aktuelle markedsområdet.

Foretakssammenslutningen antas ikke å ha betydning for de involverte foretakenes konkurrenter, utover det at Tønsberg Taxis konkurranseevnen styrkes som følge av de effektivitetsgevinster som er beskrevet i meldingens punkt 5.

Konkurrenter til Tønsberg Taxi i forhold til fremtidig pasient- og skolekjøring i det berørte området:

Pasient- og skolekjøringen i det aktuelle markedsområdet er allerede tildelt. Se foran om dette. For fremtidige anbud, antar melderne at [REDACTED]  
[REDACTED] er de mest aktuelle konkurrentene.

Tønsberg Taxis 5 største kunder i det berørte markedet:

| Selskap    | Andel      | Kontaktinfo |
|------------|------------|-------------|
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]  |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]  |

*Tønsberg Taxis 5 største leverandører i det berørte markedet:*

Oversikt over leverandører i form av andel av «andre driftskostnader».

[illegible]

*Vestfold Taxis største kunder i det berørte markedet:*

Som det fremkommer foran, har Vestfold taxi kun sporadisk og svært begrenset spotkjøring i det berørte markedet. Omfanget av transporten utgjør anslagsvis ca. [REDACTED] av omsetningen til Vestfold Taxi.

*Vestfold Taxis største konkurrenter i det berørte markedet:*

Som det fremkommer foran, kjører Vestfold Taxi et begrenset antall spotturer i det aktuelle markedet. De viktigste konkurrentene i spotmarkedet er:

| Selskap | Andel | Kontaktinfo |
|---------|-------|-------------|
|         |       |             |
|         |       |             |
|         |       |             |
|         |       |             |
|         |       |             |

*Tønsberg Taxi og Vestfold Taxis samlede markedsandel i det berørte markedet.*

Den samlede markedsandelen på spotmarkedet anslås til ca. █%. (██% Tønsberg Taxi, █% Vestfold Taxi. På kontraktmarkedet er den samlede andelen anslått til █% (██████)).

*Vestfold Taxis 5 største leverandører i det berørte markedet:*

Nedenfor følger en oppstilling over Vestfold Taxis 5 største leverandører. Leverandørene er knyttet til selskapets totale virksomhet, ikke spesifikt til kjøringen i det berørte markedet. Også her er kostnadene relatert til andel «andre driftskostnader».

[illegible]

Da Oslo Taxi eller dets datterselskaper har tilnærmet ingen transportoppdrag i markedsområdet, inneholder meldingen ikke opplysninger om kunder, leverandører, konkurrenter eller markedsandeler relatert til det aktuelle markedet.

Foretakssammenslutningen forventes å ha liten innvirkning for de involverte foretaks kunder, leverandører eller konkurrenter utover det at Viken Taxi som følge av forventede rasjonaliseringsgevinster vil få styrket sin konkurranseevne.

#### 4.3 Vertikalt forbundne markeder hvor partene har en markedsandel som overstiger 30 prosent på et av markedene

Oslo Taxi-konsernet eier taksameter- og trafikkstyringssystemet OTT. Dette systemet benyttes av flere drosjesentraler i Norge og Sverige, herunder Vestfold Taxi og Viken Taxi/Tønsberg Taxi.

Oslo Taxi og Vestfold Taxi er usikker på om markedet for taksametersystemer som et vertikalt overlappende marked til drosjetjenester. Drosjesentraler og frittstående løyvehavere må anskaffe taksameter- og trafikkdirigeringsystemer på lik linje med økonomisystemer, kundeoppfølgingssystemer, telefonisystemer mv. Dette er rene støttefunksjoner til drosjesentralens drift. For det tilfellet at Konkurransetilsynet skulle anse leveranser av taksameter- og trafikkdirigeringsystem som vertikalt overlappende markeder, gis her en kort beskrivelse av markedene for taksametersystemer.

Alle som driver drosjevirkksomhet i Norge, må installere et godkjent taksameter i kjøretøyet. Taksameteret skal oppfylle kravene i taksameterforskriften og MID-direktivet.

Det er flere leverandører av taksametre og trafikkstyringssystemer i Norge. De viktigste leverandørene er ITF Internett Trafikk Formidling AS, Transport Data Systems, Finn Frogne A/S, Halda AB/Semel OY. Det finnes også flere andre leverandører som det ikke går nærmere inn på her.

Med hensyn til markedsandeler er det vanskelig å fastslå de enkelte leverandørenes markedsandeler etter dereguleringen av drosjenæringen. Årsaken er at man nå ikke vet hvor mange drosjer som er satt i drift, og markedet er mindre transparent enn tidligere. Det totale antall drosjeløyver utstedt i Norge, er 18 210 drosjeløyver. Ikke alle disse er satt i drift, men de kan settes i drift. Tall fra Justervesenet viser at det er 11 517 taksametre registrert hos Justervesenet. Det skulle indikere at det er ca. 6 700 drosjeløyver som enten ikke er satt i drift, eller der det ikke er registrert innmontert et taksameter. Det totale antallet utstedte drosjeløyver viser antall drosjer som kan settes i drift per dags dato. CenCom har per dags dato en markedsandel på ca. [REDACTED] taksametre i Norge. Dette utgjør rett i underkant av [REDACTED] % av det totale antall utstedte drosjeløyver. Dersom antall registrerte taksametre legges til grunn, har CenCom en markedsandel på ca. [REDACTED] %. Det er som nevnt imidlertid usikkerhet knyttet til disse tallene.

Hverken Vestfold Taxi eller Viken Taxi/Tønsberg Taxi driver virksomhet knyttet til taksameter eller trafikkdirigeringsystemer, og kjøpet av Viken Taxi AS har ingen innvirkning på konkurransesituasjonen for taksametre nasjonalt.

#### 5. Redegjørelse for effektiviseringsgevinster

[REDACTED]

[REDACTED]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Samlet sett legges det til grunn at partene gjennom kjøpet av Viken Taxi kan legge til rette for en betydelig effektivisering av Viken Taxi. Dette er også helt nødvendig. Viken Taxi har vært gjennom en betydelig restrukturering de senere årene.

[Redacted text block]

Selskaper som legger inn offentlige anbud på f.eks. skole- og pasienttransport påtar seg et stort ansvar i forhold til kvalitet på tjenestene, oppfølging, rapportering, administrative funksjoner, gjennomføringsevne, soliditet mm. For selskaper med få løyvehavere vil dette være krav som er svært vanskelig å oppfylle alene.

[Redacted text block]

## 6. Opplysninger om foretakssammenslutningen er underlagt tilsyn fra andre konkurransemyndigheter

Foretakssammenslutningen krever ikke konsesjon eller tillatelse fra andre myndigheter.

## 7. Seneste versjon av avtalen om foretakssammenslutningen med vedlegg

Kopi av kjøpsavtalen er inntatt som bilag 1 ovenfor og avtalen mellom Oslo Taxi og Vestfold Taxi er inntatt som bilag nr. 2.

## 8. De involverte foretakenes siste årsberetning og årsregnskap

Regnskaper mm. for Oslo Taxi-konsernet er inntatt som bilag 4 ovenfor, regnskaper mm. for Vestfold Taxi er inntatt som bilag 6, regnskap mm. for henholdsvis Viken Taxi AS og Tønsberg Taxi AS er inntatt som bilag 8 og 10.

## 9. Opprettelse av fellesforetak

Som det fremkommer foran, vil fellesforetaket Viken Taxi Holding AS ikke ha noen selvstendig driftsmessig betydning utover å være et felles eierselskap for Oslo Taxi og Vestfold Taxi.

Oslo, den 8.5.2023

Sandefjord, den 8.5.2023

For Oslo Taxi SA

For Vestfold Taxisentral AS

Rune Lian  
Styreleder

Tonje Grave  
Konsernsjef

Vidar Mathisen  
Styreleder

Richard Sletterød  
Styremedlem