

ADVOKATFIRMAET  
**RASMUSSEN & BROCH**

Taxisentralen i Bergen AS  
Kokstadveien 8

5257 KOKSTAD

Att.: Jan Valeur, e-post: [jan.valeur@bergentaxi.no](mailto:jan.valeur@bergentaxi.no)

ADVOKAT RASMUS S. BROCH  
ADVOKAT GUNNAR A. HAAHJEM  
ADVOKAT SVEND A. LERRING  
ADVOKAT OLE KVELSTAD  
ADVOKAT KARSTEN SOLBERG  
ADVOKAT KNUT-TERJE WINNTER-SØRENSEN  
ADVOKAT ANNE CATHRINE E. BERG

ADVOKAT ØYSTEIN IDEN KNAG  
ADVOKATFULLMEKTIG HELENE FRICH HANØY

Bergen, 08.12.2014  
Vår ref.: 2791/RB/SHH

Ansvarlig partner:  
Rasmus Broch

## **EVALUERING AV DROSJEVERKSEMDA I BERGEN KØYREOMRÅDE 2014**

Jeg kommer med dette tilbake til denne sak, idet jeg viser til tidligere samtaler.

Det er anmodet om at vi vurderer nærmere den problemstilling som er tatt opp under sak 2 i brev av 30.10. d.å. fra Hordaland fylkeskommune (HFK) til Sentralene i Bergen køyreområde.

Sak 2 gjelder "*Maksimaltall på løyve i ein sentral*".

HFK har anmodet om synspunkter på eventuell nedjustering av makstall på løyve i en sentral. Dette vil i tilfelle betinge endring av gjeldende drosjereglement for Bergen kjøreområde, jf. reglementets punkt 4, første ledd.

En eventuell slik endring vil alene direkte gjelde Bergen Taxi.

Vilkårene for å kunne gjennomføre en slik endring i disfavør av Bergen Taxi, anses ikke oppfylt. En endring vil derfor være uhjemlet/ rettsstridig. Premissene for denne vurdering fremgår av det følgende:

### **1. Forholdet til gjeldende kjørereglement.**

Ordningen med makstak på antall løyver for en sentral, ble innført i forbindelse med vedtakelsen av kjørereglement for Bergen kjøreområde i 2007/2008.

Systemet med kjørereglement og løyvetak, har vært opprettholdt gjennom senere evalueringer.

Bergen Taxi er en veldrevet sentral, og er også ut fra de fleste måleparametere, rangert som preferert sentral.

Bergen Taxi's markedsposisjon har vært et resultat av aktiv og målrettet arbeid gjennom flere år.

Ved evalueringer av drosjereglementet i årene etter vedtakelse, har det fra konkurrerende sentraler vært tatt til orde for direkte markedsinngrep, med sikte på nedbygging av Bergen Taxi. Fra løyvemyndighetens side har dette ikke vært vurdert som akseptabelt.

De vurderinger som ble foretatt i 2008, konkluderte med at det ikke var grunnlag for å gjøre inngrep i Bergen Taxi's relative andel av det samlede løyvetall; Fylkesrådmannen konkluderte derfor i redegjørelse 5.4.2008 slik:

*"Fylkesrådmannen finner det vanskeleg å pålegge Bergen Taxi ein reduksjon av løyveporteføljen."*

Ved evalueringen av drosjereglementet for 2009, konkluderte Fylkesrådmannen som følger:

*"Fylkesrådmannen finn det vanskeleg å foreslå reduksjon i løyveporteføljen i ein sentral fordi dei driv for godt. Det vert difor lagt opp til at maksimalandelen av løyveporteføljen for ein sentral ikkje vert endra."*

Bergen Taxi's tilknyttede løyvehavere og ansatte sjåførere, har innrettet seg på dette, og det fremtrer derfor som noe oppsiktsvekkende at det nå introduseres en problemstilling om eventuell nedjustering av maksimaltallet for løyver tilknyttet i Bergen Taxi.

## **2. Sakens forvaltningsrettslige side.**

### 2.1. Forskrift – Enkeltvedtak.

Yrkestransportloven har ikke spesifikke bestemmelser som regulerer løyvetak for drosjesentral.

Yrkestransportforskriftens har imidlertid i § 46, bestemmelser som gir løyvemyndighetene en viss kompetanse til å fastsette nærmere regler for drosjevirkosomheten i løyvedistriktet.

Det å treffe vedtak eller gi forskrift med basis i yrkestransportlovgivningen, vil i mangel av nærmere reguleringer i denne lovgivning, måtte følge forvaltningsloven av 10.2.1967, jf. lovens § 1.

Loven har ulike bestemmelser for henholdsvis enkeltvedtak og forskrifter. Forskrifter er vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til et ubestemt antall, eller en ubestemt krets av personer. Enkeltvedtak er derimot vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer.

En rekke av lovens bestemmelser gjelder bare for enkeltvedtak, jf. lovens § 3. De særlige bestemmelser som gjelder saksforberedelse og vedtak i lovens kapittel IV-VI, gjelder således bare for enkeltvedtak.

Endring av et drosjereglement vil i utgangspunktet være å anse som forskrift, fordi det gjelder rettigheter eller plikter til et ubestemt antall eller en ubestemt krets av personer.

I dette tilfelle vil imidlertid en eventuell endring av reglementet gjennom reduksjon av maksimalt løyvetall som kan tilknyttes Bergen Taxi, måtte anses som et enkeltvedtak, som forvaltningslovens bestemmelse om enkeltvedtak får anvendelse på. Dette med bakgrunn i at et eventuelt vedtak om inndragning av maks løyvetall, i realiteten vil være et vedtak som gjelder "rettigheter eller plikter", direkte i forhold til Bergen Taxi.

Det vises i den forbindelse også til Forvaltningsrett Bind II, Arvid Frihagen, 1992, side 80/81, hvor det heter:

*"Etter loven er det avgjørende om vedkommende vedtak er formulert som rettet mot en ubestemt krets eller mot en eller flere bestemte personer. Ved grensedragningen må det likevel tas et visst hensyn til hvorledes vedtaket virker, i den forstand at et vedtak etter forholdene kan måtte regnes som enkeltvedtak der det etter sitt innhold og de konkrete omstendigheter direkte tar sikte på en enkelt eller noen få bestemte personer, selv om det etter ordlyden skulle være generelt formet."*

I denne sak er det helt åpenbart at en eventuell nedjustering i maksimaltallet på løyver har direkte front mot Bergen Taxi, jf. også premissen for at saken tas opp i brevet fra HPK 30.10.2014. Dette vil derfor minimum betinge for lovlig vedtak, at saken i forhold til Bergen Taxi, behandles etter de reglene som gjelder for enkeltvedtak i Forvaltningsloven. Det vil nødvendiggjøre en helt annen saksbehandling fra myndighetenes side, blant annet med krav til tilfredsstillende utredning, forhåndsvarsling for å sikre kontradiksjon i forhold til premisser m.v.

## 2.2. Omgjøring av tidligere vedtak/ inndragning av det løyvetall som har vært tillatt tilknyttet Bergen Taxi.

Et eventuelt vedtak om reduksjon av det antall løyver som i dag er tillatt maksimalt tilknyttet Bergen Taxi, vil i realiteten innebære en omgjøring av det tidligere vedtak, hvor det ble akseptert at Bergen Taxi fikk beholde antall tilknyttede løyver, som selskapet hadde på vedtakstidspunktet.

Skal dette taket senkes, vil det derfor rettslig implisere en omgjøring av opprinnelig vedtaket. Det vil i sin tur betinge at vilkårene for omgjøring av vedtak i henhold til alminnelig forvaltningsrettslige prinsipper, er oppfylt.

Forvaltningslovens § 35, gir nærmere regler om et forvaltningsorgans betingede adgang til å omgjøre vedtak til skade for en part uten klage.

Forvaltningslovens § 35 gir det alminnelige rettslige utgangspunkt: Den rettsposisjon som er etablert ved et tidligere forvaltningsvedtak, kan ikke endres uten særskilt hjemmel i lovbestemmelse eller ulovfestede rettsregler – eller i det opprinnelige vedtaket selv. jf. også Frihagens Forvaltningsrett Bind I, Bernt/Rasmussen, side 265.

En omgjøring som i realiteten innebærer en nedbygging av det løyvetall Bergen Taxi kan ha tilknyttet, vil være et særdeles inngripende vedtak for selskapet og selskapets løyvehavere og ansatte sjåfører, jf. nærmere under.

Et slikt vedtak vil i realiteten tilsidesette tidligere vedtak, og representere en reelt sett en inndragning av løyvetallet knyttet til sentralen.

Skal en slik omgjøring kunne finne sted, må minsteforutsetningen være at en omgjøringsrett kan forankres i alminnelig forvaltningsrettslige regler, jf. også forvaltningslovens § 35, siste ledd.

Det rettslige utgangspunkt er at det må foreligge særskilte og kvalifiserte omstendigheter for vedtak kan omgjøres etter femte ledd, jf. Geir Woxholdt, Forvaltningsloven med kommentarer, side 542. Han fremholder her at det må foreligge "*kvalifisert interesseovervekt*".

Det vil da måtte foretas en interesseavveining. Denne må være basert på relevante hensyn, og en avveining av disse.

Terskelen for det omgjøringsvern som Bergen Taxi's løyvehavere og tilknyttede sjåførere har, må være høy i en sak som denne, hvor et slikt vedtak vil ha vesentlige negative virkninger for impliserte.

I saken foreligger ikke et holdbart omgjøringsgrunnlag, jf. under.

*2.2.1. Hjemmelsspørsmål. Spørsmål om det foreligger relevante hensyn som taler for omgjøring/ inndragning/ nedbygging av antall løyver tilknyttet Bergen Taxi.*

Det fremstår ikke som klart hvilken hjemmel HFK eventuelt vil påberope, dersom det skulle fattes vedtak som innebærer en tvangsmessig nedbygging av løyvetallet tilknyttet Bergen Taxi.

Yrkestransportlovgivningen kan ikke sees å utgjøre tilstrekkelig hjemmel til myndighetsinngrep ut fra rene konkurransehensyn, jf. at det er dette som synes problematisert som premiss for at spørsmål om nedbygging av løyvetak nå tas opp. Slike myndighetsinngrep vil for øvrig også kunne komme i konflikt med Norges forpliktelser i henhold til EØS-avtalen, jf. nærmere redegjørelse under 3.

Og under enhver omstendighet fremtrer det som uklart hva som eventuelt skulle utgjøre relevante saklige premisser for et omgjøringsvedtak nå.

Det er således uklart hva som menes når det i skrivet fra HFK 30.10. d.å., som mulig premiss for en vurdering av omgjøringsproblematikken, heter at: "*Med makstak på 60 % av løyvetotalen, ser det ikke ut for at den største sentralen kan få reell konkurranse*".

Dette er en påstand som ikke kan sees å ha underliggende holdbart grunnlag.<sup>1</sup>

Sentralene konkurrerer i dag både om kunder og om løyvehavere.

---

<sup>1</sup> Konkurrerende sentraler som Norgestaxi og Taxi 1, har en annen struktur enn Bergen Taxi, og dette kan tenkes å ha påvirket situasjonen, jf. at disse selskaper har tatt til orde for nedbygging av Bergen Taxi. Norgestaxi er eid av Taxikurir AB og er således ikke et selskap eid av løyvehaverne, slik som situasjonen er for mange av de andre sentralene i Bergen kjøreområde, også Bergen Taxi. Også Taxi 1 er organisert på en annen måte, hvilket kan tenkes å påvirke selskapets attraktivitet i forhold til potensielle løyvehavere. Dette ved at HFK har tildelt selskaper som sådan (AS) løyvene, hvilket innebærer en helt annen struktur. En tvangsmessig nedbygging av Bergen Taxi vil ikke kunne avhjelpe mulige konsekvenser av disse strukturelle ulikheter.

Etter omlegging av løyvetildelingssystemet, er det i dag en reell konkurranse om løyvehaverne.

Løyvehavere kan i dag – i motsetning til tidligere – fritt velge sentraltilknytning og overgang til annen sentral, med de varslingsfrister og på de forutsetninger som følger av kjørereglementet.

Den løyvemobilitet som kjørereglementet åpner for, bidrar nettopp til økt konkurranse i drosjemarkedet.

Situasjonen i dag er karakterisert ved aktiv konkurranse sammenlignet med tidligere, blant annet ved at det siden siste evaluering, også er kommet til ytterligere to nye sentraler. Også utviklingen med hensyn til antall løyver knyttet til sentralene i perioden 2009-2013, viser økt løyvetilslutning til alle sentraler, med unntak for Bergen Taxi, hvor det i perioden er registrert en nedgang på minus 5, se "*Utvikling i drosjetenester i Bergen køyreområde, 2007-2013, tabell 2*".

Drosjetilbudet i kjøreområdet er for øvrig tilfredsstillende, jf. også evalueringsrapporten fra 2013.

Det foreligger derfor ingen vesentlig endrede forutsetninger, verken i markedssituasjonen og/eller vurdert opp mot andre parametre, som kan berettigede et omgjøringsvedtak med alvorlige negative konsekvenser for Bergen Taxi, selskapets aksjonærer/ tilknyttede løyvehavere, og ansatte sjåfører.

Det vil være å underminere reell virksom konkurranse, dersom løyvehavernes frihet til å velge sentraltilknytning i forhold til Bergen Taxi, begrenses gjennom krav til nedbygging av løyvetallet tilknyttet denne sentral.

#### *2.2.2. Negative konsekvenser ved reduksjon av løyvetall – Tvangsmessig nedbygging av Taxisentralen i Bergen AS, som selskap.*

Bergen Taxi har satset ikke ubetydelige ressurser i bygging av merkevaren 07000 Bergen Taxi, som et profesjonelt og konkurransedyktig selskap.

De investeringer selskapet har foretatt senere år, som ledd i oppbygging og styrking av selskapet og selskapets merkevare, har naturlig nok vært basert på forutsetningene om opprettholdelse og videreføring av selskapets virksomhetsomfang.

Selskapet omsetter i 2014 for ca. NOK 670 mill.

Antall aksjonærer/ tilknyttede løyvehavere utgjør p.t. ca. 310.

En reduksjon av makstak for antall tilknyttede løyver – vil selv med relativt små prosentuelle reduksjoner i forhold til løyvetallet i seg selv, vil kunne få relativt dramatiske økonomiske virkninger for selskapet, relativt til eventuelt redusert løyvetall.

Selskapets kostnadsbilde består i det vesentlige av faste kostnader, som ikke automatisk vil reduseres som følge av redusert tilknyttet løyvetall.

En i realiteten tvangsmessig nedbygging av selskapet, vil derfor markant kunne svekke selskapets dekningsbidrag, og derfor få vesentlig negativt økonomiske konsekvenser for selskapet og selskapets aksjonærer.

Dersom det gjøres myndighetsinngrep i forhold til løyvetallet knyttet til Bergen Taxi, vil det også innebære reell tvangsmessig nedbygging av selskapets egenkapital. Aksjonærer/ løyvehavere som trer ut, vil måtte innløseses i henhold til gjeldende vedtekter, med de negative økonomiske konsekvenser dette vil ha for selskapet og selskapets egenkapitalbase.

I sum vil derfor en nedbygging kunne ha relativt dramatiske økonomiske konsekvenser for selskapet.

### *2.2.3. Negative konsekvenser ved reduksjon av løyvetall – Begrenset/ avskåret mulighet for videre utvikling av virksomheten 07000 Bergen Taxi.*

Dersom antall løyvehavere tilknyttet Bergen Taxi skal tvangsmessig nedbygges, vil det også i vesentlig grad beskjære selskapets muligheter for videreutvikling.

Gjeldende drosjereglement er basert på det grunnprinsipp at løyvehaverne fritt skal kunne velge sentraltilknytning.

Dersom det eventuelt skulle bli fattet vedtak som innebærer at Bergen Taxi's løyveantall skal tvangsmessig bygges ned, vil det innebære at Bergen Taxi reelt settes ut av konkurransen for en udefinert tidsperiode.

Utviklingen innenfor drosjenæringen er karakterisert ved nedadgående etterspørsel, og følgelig overkapasitet.

Siste drosjeevaluering konkluderer med at det ikke er grunnlag for å utvide løyvetallet.

Med dette som prognostisert videreutvikling, vil det kunne innebære at Bergen Taxi over en lengre periode blir avskåret mulighet fra å rekruttere nye løyvehavere.

Selskapet vil derfor oppleve som paradoksalt konsekvens av at selskapet har vært veldrevet og konkurransedyktig, at Bergen Taxi blokkeres for videre konkurranse om nye løyvehavere, og derved fratras også muligheten for videreutvikling av egen virksomhet.

### *2.2.4. Negative konsekvenser med hensyn til alderssammensetning blant løyvehaverne.*

Å avskjære Bergen Taxi mulighet for å tilknytte seg nye løyvehavere, har også andre negative konsekvenser. Det vil i sin tur medføre at selskapet berøves den dynamikk som ligger i at selskapets tilknyttede løyvehavere er aldersmessig spredt. En tvangsmessig nedbygging basert på gradvis nedtrapping av løyvetallene, vil ha som konsekvens at nedbyggingen skjer ved at løyvehaverne oppnår aldersgrense for tilbakelevering av løyve, jf. yrkestransportforskriftens § 52. Resultatet vil kunne bli skjev alderssammensetning blant løyvehaverne, med et betydelig innslag eldre løyvehavere/ sjåførere, når nyrekruttering er avskåret.

*2.2.5. Negative konsekvenser ved reduksjon av løyvetall – Mulige ytterligere bemanningsreduksjoner.*

Resultat av et eventuelt vedtak om nedjustering av det løyvetall som kan være tilknyttet Bergen Taxi, vil som resultat av de negative virkninger et slikt vedtak vil ha for selskapet, også kunne resultere i uforutsatte bemanningsreduksjoner, ved at løyvehavere og sjåførere tilknyttet selskapet, trer ut.

Mindre favorable rammevilkår for Bergen Taxi, vil kunne ha slike konsekvenser, og derved også negativt påvirke selskapets muligheter for oppfyllelse av inngåtte kontrakter, jf. under.

*2.2.6. Negative konsekvenser ved reduksjon av løyvetall – Særlig om forholdet til løyvehaverne.*

De negative konsekvenser som er påpekt over, gjelder ikke bare i forhold til Bergen Taxi som selskap, men vil også gi direkte konsekvenser for løyvehaverne, som aksjonærer i selskapet.

Endrede rammevilkår som stiller selskapet svakere i konkurransen sammenlignet med konkurrerende sentraler, vil påvirke selskapsverdier og aksjeverdier, og følgelig også ha direkte økonomiske konsekvenser for løyvehaverne.

Skulle et slikt vedtak bli truffet, vil det derfor også kunne ha en rettslig side i forhold til løyvehaverne, som ikke problematiseres nærmere her, utover ovennevnte påpekning.

*2.2.7. Negative konsekvenser ved reduksjon av løyvetall – Særlig om forholdet til ansatte sjåførere tilknyttet Bergen Taxi.*

Et eventuelt vedtak om nedbygging av løyvetallet, vil også ha andre negative konsekvenser for selskapet, og for tilknyttede sjåførere.

En rekke av de ansatte sjåførere, har vært tilknyttet Bergen Taxi, med sikte på opparbeidelse av ansiennitet i sentralen, og med henblikk på å oppnå løyve ved tilslutning til sentralen.

Bergen Taxi sitter derfor med overhengende risiko for at dyktige sjåførere, som ville kunne utgjort potensielle nye løyvehavere, forlater selskapet for å ta ut løyver i andre sentraler, når Bergen Taxi ikke lenger kan oppta nye løyvehavere. Bergen Taxi vil derfor kunne oppleve uakseptable bemanningsreduksjoner, med skadelige konsekvenser for selskapet.

Et vedtak om tvangsmessig nedbygging av løyver tilknyttet Bergen Taxi, vil også kunne utgjøre en kvalifisert forventningsbrist for ansatte sjåførere, som har satsset på en fremtidig løyvetilknytning til Bergen Taxi. Et negativt vedtak om reduksjon av løyvetallet, vil i forhold til disse slå inn med retroaktiv virkning. Dette i seg selv vil kunne ha en rettslig side dersom et eventuelt nedbyggingsvedtak skulle bli fattet.

Også dette vil være helt uakseptable konsekvenser av et eventuelt vedtak.

*2.2.8. Negative konsekvenser ved reduksjon av løyvetall – Forholdet til kontraktskjøring/  
kontrakter basert på anbud.*

Bergen Taxi er bundet opp i flere løpende kontrakter etter deltakelse i anbudskonkurranser. Dette gjelder blant annet skolekjøring, syketransport m.m.

Kontraktene innebærer at en ikke uvesentlig del av selskapets trafikk, er knyttet til slike kontrakter.

Det offentlige som kontraktspart har anledning til gjennomgående å kreve avtaleforlengelser (opsjoner) av varierende lengde.

Bergen Taxi har som basis for deltakelse i disse konkurranser/ inngåelse av kontrakter, naturlig nok lagt til grunn forutsetningen om at selskapet innenfor gjeldende kjørereglement, selv har privatautonomi som sikrer at selskapet har kontroll med hensyn til selskapets kapasitet.

En tvangsmessig nedbygging av selskapets tilknyttede løyvetall, og med klar risiko for bemanningsreduksjoner i forhold til ansatte sjåførere, vil derfor kunne få helt utilsiktede konsekvenser i forhold til muligheten for kontraktsoppfyllelse vis à vis avtaleparter (i stor grad det offentlige).

Det anses som helt uakseptabelt dersom løyvemyndighetene i realiteten skulle kunne intervensjonere nå ved å kreve nedbygging av selskapet med konsekvenser for selskapets muligheter til slik kontraktsoppfyllelse, og med risiko for å komme i erstatningsansvar ved mislighold/ manglende kapasitet.

*2.2.9. Kort oppsummert.*

Ut fra en samlet vurdering kan det overhode ikke sees å foreligge hensyn, som er av en slik relevans og/eller vekt, at de rettfærdiggjør en reell inndragning av deler av løyvene tilknyttet Bergen Taxi, når det ses hen til den sum av negative virkninger dette vil ha i forhold til selskapet, løyvehaverne/ aksjonærene og tilknyttet sjåførkorps.

Et slikt vedtak vil dessuten være urimelig og usaklig, og allerede av den grunn også ugyldig.

Rettstridige vedtak med tapskonsekvenser for involverte, vil dessuten kunne implisere erstatningsplikt for påregnelig tap som oppstår som resultat av et eventuelt slikt vedtak.

### **3. Forholdet til EØS-avtalen.**

En eventuell intervensjon fra løyvemyndighetens side i retning av nedbygging av Bergen Taxi, vil være direkte innrettet mot å vri konkurransen; jf. de premisser som er presentert i høringsutkastet.

Vi er kjent med at det har vært gjort pågang mot myndighetene fra konkurrerende sentraler, i et forsøk på å bedre egen konkurransesituasjon.



Løyvemyndigheten vil imidlertid som offentlig organ måtte forholde seg til EØS-avtalen, som også har bestemmelser som gjelder konkurranseforhold/ markedsdeling. Sentralt vil her være EØS-avtalens artikkel 53, jf. artikkel 3.

Av EØS-avtalens artikkel 53, følger:

*«Enhver avtale mellom foretak, enhver beslutning truffet av sammenslutninger av foretak og enhver form for samordnet oppreden som kan påvirke handelen mellom avtalepartene, og som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen innen det territorium som er omfattet av denne avtale, skal være uforenelig med denne avtales funksjon og forbudt...»*

Det er på det rene at dersom drosjesentralene innenfor Bergen Kjøreområde hadde, formelt eller uformelt, foretatt en slik nedbygging og begrensning – ville dette vært ansett som en ulovlig markedsdeling og dermed i strid med EØS avtalens art. 53.

EØS avtalens art. 53 omfatter ikke direkte utøvelse av offentlig myndighet, men tolket i samsvar med art. 3, har EU domstolen utviklet den såkalte «State Action doktrinen» («INNO doktrinen», etter EU domstolens sak «INNO vs ATAB»), som innebærer at offentlige myndigheter ikke kan etablere ordninger som er i strid med art. 53 (og tilsvarende bestemmelse i EU traktaten), forsterker slike, eller som undergraver og/eller gjøre konkurransereglene formål mindre effektive.

Et uttrykk for denne doktrinen fremkommer i EU domstolens sak «Conorzio Industrie Fiammiferi», hvor Italia ble pålagt å oppheve et regelverk som dikterte og/eller la til rette for markedsdeling innen en spesifikk bransje.

Med henvisning til det som fremkommer for øvrig i nærværende skriv, vil en nedbygging medføre at Bergen Taxi ikke kan konkurrere om løyvene på lik linje med øvrige sentraler. Motsetningsvis, vil det også innebære at løyvehaverne er avskåret fra å kreve tilknytning til Bergen Taxi, selv om løyvehaver primært ønsker tilknytning til denne sentralen. En nedbygging synes derfor å ville begrense den konkurranse som er mellom sentralene, ved at Bergen Taxi ikke kan delta i denne på like vilkår, foruten at løyvemyndighetene opprettholder en markedsdeling som utvilsomt ville være ulovlig dersom den var etablert av de private parter.

Foreliggende forslag fremtrer derfor også som mulig alvorlig brudd på EØS avtalens bestemmelser, og det vil derfor være nødvendig med en vesentlig mer inngående vurdering og redegjørelse for dette forhold, før det kan bli tale om å fatte et vedtak om tvangsmessig nedbygging av løyvetallet tilknyttet Bergen Taxi.

Når hovedformålet med det kjørereglement som ble etablert i 2008 var at løyvehaverne skulle ha anledning til fritt å kunne tilknytte seg den sentral de måtte ønske, herunder melde overgang fra en sentral til en annen, fremtrer en tvangsmessig nedbygging av løyvetallet tilknyttet Bergen Taxi, ikke å samsvare med dette formålet.

#### 4. Oppsummering.

- Yrkestransportlovgivningen kan ikke anses å gi tilstrekkelig hjemmel til den type markedsinngrep som en tvungen nedbygging av Bergen Taxi's tilknyttede løyvetall innebærer, noe et eventuelt slikt vedtak har direkte konkurranseregulering som formål, i en situasjon hvor det ellers er tilfredsstillende markedsdekning innenfor næringen.
- Under ingen omstendighet foreligger tilstrekkelig holdbart grunnlag for å omgjøre tidligere vedtak vedrørende løyvetaket, med direkte skadevirkninger for Bergen Taxi, selskapets løyvehavere/ aksjonærer og tilknyttede sjåfører.
- Et eventuelt omgjøringsvedtak må for øvrig også behandles på annen måte enn det som gjelder for forskrifter, noe som vil betinge blant annet en helt annen type kontradiksjon for Bergen Taxi, enn det høringsutkastet kan synes å legge opp til, jf. de strengere saksbehandlingskrav som knytter seg til enkeltvedtak.
- En markedsregulering for å etterkomme krav fra konkurrerende sentraler, vil for øvrig ha samme virkning som en kvotefordeling avtalt mellom sentralene, noe som vil kunne være i strid med "State Action Doctrinen". Slike tiltak på myndighetsplan vil derfor kunne stride mot Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, og være i strid med rettspraksis fra EF-domstolen og EFTA-domstolen.
- Rettstridige vedtak med tapskonsekvenser, vil kunne danne grunnlag for erstatningskrav.

Med vennlig hilsen  
**RASMUSSEN & BROCH ANS**

Rasmus Broch  
Advokat