



**MARKNADSDOMSTOLEN**

**BESLUT**

2010:5

2010-02-05

Dnr A 3/09

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Konkurrensverkets beslut den 23 oktober 2009 i ärende dnr 542, dnr 547 och dnr 561/2009, se *bilaga* (ej bilagd här)

**KLAGANDE**

Luftfartsverket,  
601 79 Norrköping  
Ombud: Advokaterna O. R. och  
S. B., Advokatfirman C. KB, Box 1670,  
111 96 Stockholm

**MOTPART**

Konkurrensverket, 103 85 Stockholm

**SAKEN**

Överklagande av interimistiskt åläggande

---

**MARKNADSDOMSTOLEN AVGÖRANDE**

Marknadsdomstolen lämnar överklagandet utan bifall.

## YRKANDE

Luftfartsverket har yrkat att Konkurrensverkets beslut ska upphävas.

Konkurrensverket har bestritt bifall till överklagandet.

## GRUNDER OCH UTVECKLING AV TALAN

Omständigheterna i ärendet och tillämpliga bestämmelser framgår av det överklagade beslutet.

Parterna har i allt väsentligt anfört samma grunder och åberopat samma omständigheter i Marknadsdomstolen som redovisats i Konkurrensverkets beslut. Härutöver har parterna anfört bl.a. följande.

### *Luftfartsverket*

Den förändring av taxihanteringen på Arlanda som Luftfartsverket planerar att genomföra grundas på objektiva godtagbara skäl. Luftfartsverket har därför inte missbrukat en dominerande ställning i strid med 2 kap. 7 § konkurrenslagen (2008:579), KL, varför förutsättningar saknas att meddela ett interimistiskt förbudsåläggande enligt 3 kap. 3 § KL.

### Terminal 5

Huvudsyftet med den förändrade taxihanteringen vid Terminal 5 på Arlanda är att påskynda utbytestakten till miljötaxi för att nå målet med 100 procent miljötaxi 2011 samt att reducera antalet tomkörningar.

Taxifilerna har fördelats till taxibolagen enligt ett system baserat på objektiva kriterier som utgörs av antalet utförda taxikörningar till och från Arlanda. Det föreslagna systemet baseras på tilldelning av egen fil till de taxibolag som har trafikvolym till/från Arlanda flygplats av viss fastställd volym. De trösklar som införts avseende trafikvolym för tilldelning av egen fil säkerställer att lika prestationer kommer att behandlas lika. Det faktum att Luftfartsverket tillämpar olika villkor för olika prestationer kan däremot aldrig anses utgöra en prima facie diskriminering.

Förändringen av fildelningssystemen grundas på en vilja från Luftfartsverkets sida att så långt som möjligt anpassa fildelningssystemet till kundernas efterfrågan. Filindelningen ökar effektiviteten och flödet i taxifickan. Fildelningssystemet kommer att vara ett levande och flexibelt system och eventuella förflyttningar eller tilldelning av egen fil kan ske efter varje avräkningsperiod, vilket kommer att ske halvårsvis.

### Terminal 2

Dagens två filer byter plats eftersom en klar majoritet av taxiresenärerna idag väljer taxibolag i den fil som ligger längst ifrån Terminal 2. Genom att byta plats på de två filerna hoppas Luftfartsverket kunna öka kundnöjdheten hos denna majoritet av taxiresenärer. Detta utgör ett objektivt godtagbart skäl för filbytet då det bara finns plats för två taxifiler vid terminal 2 och en av dessa per definition måste ligga närmast terminalbyggnaden.

Konkurrensverkets antagande i beslutet om att Luftfartsverket inte kan antas drabbas av några negativa effekter av ett interimistiskt åläggande har sedermera visat sig felaktigt.

### ***Konkurrensverket***

Luftfartsverkets planerade förändringar av kö- och framkallningssystemet för taxibilar vid Arlanda flygplats Terminal 2 och 5 innebär en diskriminering som medför att vissa handelspartner får en konkurrensnackdel. Luftfartsverket har inte gjort sannolikt att det finns objektivt godtagbara skäl som skulle kunna motivera diskrimineringen. Konkurrensverket vidhåller därför att Luftfartsverkets planerade förändringar skulle utgöra missbruk av dominerande ställning enligt 2 kap. 7 § KL.

### Terminal 5

Den planerade nyordningen innebär att de tre största taxiföretagen får en konkurrensfördel, genom att de får tillgång till två egna filer respektive var sin egen fil, dvs. fyra av sammanlagt fem filer, medan övriga taxiföretag får tillgång till en fil där de inbördes får konkurrera om platserna. Den diskriminering som denna olika behandling utgör riskerar att leda till en cementering av befintliga marknadsandelar eller t.o.m. till att de tre största taxiföretagen skulle kunna öka sina marknadsandelar på bekostnad av övriga taxiföretag och i slutändan konsumenterna.

Konkurrensverket ifrågasätter inte att ett system som är anpassat efter kundernas efterfrågan kan utgöra ett objektivt godtagbart skäl för att i viss utsträckning behandla parterna olika. Det torde finnas andra alternativ som uppnår detta syfte utan att konkurrensen påverkas i lika hög grad som är fallet med det planerade systemet. Vid bedömningen av om det föreligger objektivt godtagbara skäl bör nämligen även hänsyn tas till om åtgärden är proportionerlig, dvs. står i rimlig proportion till den skada eller hot om skada åtgärden skulle innebära. Det ska även erinras om det särskilda ansvar som måste anses åligga Luftfartsverket att skapa ett system som har så liten menlig inverkan som möjligt på konkurrensen.

### Terminal 2

De fyra stora taxibolagen gynnas redan i dagsläget jämfört med övriga genom att deras bilar får stå i en fil där det inte finns någon risk att bli blockerad av taxibilar från bolag som av kunderna bedöms som mindre attraktiva. Att i ett sådant utgångsläge ytterligare gynna de fyra stora bolagen genom att tilldela dessa den mer attraktiva filen närmast terminalen skulle än mer försämra de övriga bolagens möjligheter att konkurrera på liknande villkor.

Konkurrensverket anser att förutsättningar för interimistiskt beslut alltjämt föreligger i enlighet med den bedömning som gjorts i det överklagade beslutet.

### **BEVISNING**

Luftfartsverket har som skriftlig bevisning åberopat statistik över taxibolagens körningar till/från Arlanda.

### **MARKNADSDOMSTOLENS SKÄL**

Marknadsdomstolen instämmer i Konkurrensverkets bedömning i det överklagade beslutet såvitt gäller relevant marknad och frågan om dominans.

Mot bakgrund av vad som hittills framkommit i ärendet finner Marknadsdomstolen inte anledning frånga Konkurrensverkets bedömning att omfördelningen av de två taxifilerna vid Terminal 2 och nyordningen av taxifilerna vid Terminal 5 gynnar de största respektive diskriminerar de mindre taxiföretagen. Luftfartsverket kan inte genom den hittills förebragda utredningen anses ha gjort sannolikt att det föreligger objektivt godtagbara skäl för att på det

sätt som påtalats utforma omfördelningen av taxifilerna vid Terminal 2 respektive nyordningen av taxifilerna vid Terminal 5.

Vad som förekommit i ärendet utgör inte skäl för annan bedömning än den Konkurrensverket gjort beträffande förutsättningarna för att meddela ett interimistiskt åläggande. Luftfartsverkets överklagande ska därför lämnas utan bifall.

På Marknadsdomstolens vägnar



C H Fallenius

Ledamöter: Christer Fallenius, ordförande, Per Eklund, Lennart Göranson (skiljaktig), Jonas Häckner och Anders Stenlund

Sekreterare: Elisabeth Sundlöf

**PROTOKOLL**

Lennart Göranson är skiljaktig och anför:

**MARKNADSDOMSTOLENS SKÄL**

Marknadsdomstolen instämmer i Konkurrensverkets bedömning i det överklagade beslutet såvitt gäller relevant marknad och frågan om dominans.

Luftfartsverket, LFV, har anført att utgången vid Terminal 5 kommer att vara placerad vid den tredje filen räknat från terminalväggen (fil nr 5), framför samtliga taxifiler, och att ingen fil därmed skulle vara särskilt gynnad. Vad beträffar Terminal 2 får placering i filen närmast terminalen, såsom Marknadsdomstolen tidigare har funnit i MD 2001:9, anses innebära en konkurrensfördel. Såväl den nuvarande som den planerade fördelningen vid Terminal 2 gynnar således vissa företag. Oavsett vilken kategori av företag som tilldelas filen närmast terminalbyggnaden får effekterna på konkurrensen vägas mot objektivt godtagbara skäl för fördelningen.

LFV har hänvisat till att dels miljökrav, dels kundernas intresse av ett effektivt trafikflöde utgör objektivt godtagbara skäl för omfördelningen av taxifiler. På vilket sätt miljökraven skulle nödvändiggöra den planerade omfördelningen av filer har inte närmare redovisats. Enligt LFV skulle en fördelning av filer som återspeglar kundernas efterfrågan öka effektiviteten och flödet i taxifickan jämfört med dagens system.

Sammanfattningsvis finner Marknadsdomstolen att konkurrens effekterna av omfördelningen av taxifilerna inte är tillräckligt utredda. Inte heller kan argumentet att ett förbättrat trafikflöde skulle utgöra ett objektivt godtagbart skäl avvisas utan närmare utredning. Det föreligger därmed inte tillräckliga skäl för att meddela ett interimistiskt åläggande. Konkurrensverkets beslut ska därför upphävas.