

MARKNADSDOMSTOLEN
AVSKRIFT
BESLUT
2000-05-04
2000:10
Dnr A 10/98

ÖVERKLAGAT BESLUT
Konkurrensverkets beslut 1997-04-21,
dnr 516/96, bilaga (ej bilagd här)

KLAGANDE
1. Taxi Jönköping AB, 556426-2847,
Solåsvägen 22, 553 03 JÖNKÖPING
2. Delägarna i Taxi Jönköping AB
Ställföreträdare för 1 och ombud för 2:
verkställande direktören i Taxi Jönköping AB
S. P., adress som bolaget

MOTPART
Konkurrensverket, 103 85 STOCKHOLM

SAKEN
förnyelse av beslut om undantag enligt 11 §
konkurrenslagen (1993:20)

MARKNADSDOMSTOLENS AVGÖRANDE

Marknadsdomstolen ändrar endast på det sättet Konkurrensverkets beslut att klagandena beviljas undantag för den samverkan avseende taxiverksamhet med gemensam beställningscentral som bedrivs inom ramen för Taxi Jönköping AB under en period om sex månader från dagen för detta beslut.

YRKANDEN I MARKNADSDOMSTOLEN

Klagandena (gemensamt benämnda Taxi Jönköping) har i första hand yrkat att Marknadsdomstolen, med ändring av Konkurrensverkets beslut, beviljar förnyat undantag enligt 11 § konkurrenslagen (1993:20) (KL) för den samordnade taxiverksamhet som framgår av Kon-

kurrensverkets beslut. I andra hand har Taxi Jönköping yrkat att Marknadsdomstolen beviljar undantag under en avvecklingstid om 18 månader.

Konkurrensverket har bestritt yrkandena.

Ärendet, som inletts vid Stockholms tingsrätt, har med stöd av övergångsbestämmelserna i lagen (1998:648) om ändring i konkurrenslagen (1993:20) av tingsrätten överlämnats till Marknadsdomstolen för fortsatt handläggning.

TALAN I MARKNADSDOMSTOLEN

Parterna har i allt väsentligt anfört samma grunder och åberopat samma omständigheter i Marknadsdomstolen som de som framgår av Konkurrensverkets beslut. Parterna har vidare anfört bl.a. följande.

Taxi Jönköping

Bakgrund

När taximarknaden avreglerades insåg ett antal åkare att det var nödvändigt att samarbeta för att upprätthålla en fungerande taxiverksamhet även i framtiden. Samverkan innebär att kunderna dygnet runt och alla dagar på året via ett och samma telefonnummer har tillgång till taxiservice och detta till ett stabilt pris. Samverkan innebär också ekonomiska fördelar då kostnaden för de investeringar som är nödvändiga, t.ex. telefonväxel och datorer, kan spridas på flera.

Taxi Jönköping AB har nu 33 delägare av vilka 31 äger taxiregistrerade fordon. Av de 31 delägarna som har taxifordon är 21 s.k. enbilsåkare, dvs. var och en har ett fordon. Antalet taxiregistrerade delägarfordon uppgår till 56 stycken varav 53 stycken är taxipersonbilar för 1-4 passagerare och tre s.k. maxibilar för upp till sju passagerare. Härutöver finns 19 stycken busar/specialfordon som inte är taxiregistrerade. Dessutom finns tre taxiregistrerade reservfordon. Dessa skall dock inte räknas med eftersom de endast går i trafik vid förfall för ordinarie fordon. Turlistorna för Taxi Jönköpings verksamhet omfattar endast 56 taxifordon.

Taxi Jönköping har avtal med Jönköpings kommun om att utföra färdtjänsttransporter med taxipersonbilar och bussar och med Habo kommun om att utföra sådana transporter med taxipersonbilar. Det föreligger två avtal med Jönköpings läns landsting avseende dels sjukresor med taxipersonbil med utgångspunkt från Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner, dels sjukresor med specialfordon med utgångspunkt från Habo och Mullsjö kommuner. Avtalen om sjukresor är inte exklusiva utan Taxi Jönköping konkurrerar med andra företag om dessa uppdrag. Tre av Taxi Jönköpings fordon är dagligen stationerade i Habo och Mullsjö kommuner. Utöver nämnda avtal har Taxi Jönköping även avtal avseende resor till och från olika dagcentra i Jönköpings kommun. Dessa resor är till övervägande del schemabundna och utförs huvudsakligen med bussregistrerade fordon. Taxi Jönköping utför också s.k. rehabresor enligt avtal med landstinget. Skolskjutstransporterna i Jönköpings kommun utförs av Jönköpings Skolskjutsgrupp AB och sker huvudsakligen med bussregistrerade fordon. Inom Taxi Jönköping finns ett par medlemmar som framförallt arbetar med busstransporter. Dessa medlemmar är även medlemmar i Jönköpings Skolskjutsgrupp AB, vilket Taxi Jönköping inte motsatt sig. Taxi Jönköping deltar i de s.k. flygtaxi- och tågtaxikoncepten.

Under perioden den 1 maj 1998 - den 30 april 1999 utgjorde andelen samhällsbetalda körningar (färdtjänst, sjukresor m.m.) 41 procent av omsättningen, övriga kreditkörningar (flygtaxi, tågtaxi, övriga privata kreditkörningar) 26 procent och kontantkörningar 33 procent. Under perioden den 1 maj - den 31 december 1999 utgjorde andelen samhällsbetalda körningar 47 procent av omsättningen, övriga kreditkörningar 28 procent och kontantkörningar 25 procent. När det gäller antalet körningar har endast antalet kontantkörningar minskat. Att de samhällsbetalda körningarnas andel av omsättningen ökat beror bl.a. på att priset höjts i enlighet med ingångna avtal.

Relevant marknad

Taxi Jönköping vidhåller att produktmarknaden är persontransporter och att den geografiska marknaden utgörs av Jönköpings län. I andra hand hävdas att den geografiska marknaden utgörs av Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner.

Den relevanta produktmarknaden skall i första hand utgå från en bedömning av utbytbarheten på efterfrågesidan. Såvitt avser persontransporter bör detta innebära att den relevanta marknaden utgörs av de alternativa transportsätt som Taxi Jönköpings kunder har i praktiken. Kon-

kurrensverket har i sitt beslut mer utgått från en bedömning av utbyttbarheten på utbudssidan och dessutom fäst stort avseende vid yrkestrafiklagens definitioner. Dessa faktorer skall dock inte tillmätas så stor betydelse eftersom de lagtekniska definitionerna knappast påverkar kundernas val av transportmedel. I stället är det andra faktorer såsom t.ex. priset och tillgängligheten som styr kundernas val av transportmedel. Under bussförarkonflikten under februari och mars månader 1999 noterade Taxi Jönköping en markant ökning av antalet taxiresor. Det intressanta var att ökningen till stor del berörde färdtjänstresor. Detta berodde dock inte på att de som vanligen utnyttjar färdtjänsten gjorde fler resor. I stället var det sådana färdtjänstberättigade personer som vanligtvis utnyttjar buss som stod för ökningen. Vid resor till och från arbetet väljer konsumenterna oftast mellan egen bil, buss, tåg och i förekommande fall även mellan tunnelbana och spårvagn. Flygresenärer kan oftast välja mellan buss, taxi, egen bil eller hyrbil för resor till och från flygplatsen. Ett alternativ till flyg och tåg är långfärdsbuss och, faktiskt, taxi.

Ett taxiföretags prissättning skiljer sig inte från andra företags. Det som styr prissättningen är en sammanvägning av dels vilka kostnader företaget har för att erbjuda en vara eller tjänst, dels vilka priser konkurrenterna på den relevanta marknaden håller, dels ock vilka priser som kunderna är beredda att betala. Om priset för en bussresa skulle öka är kunden mer benägen att åka taxi eller egen bil. Om taxiföretagens priser ökar på grund av t.ex. ökade kostnader skulle bussresorna öka. Vid Axamo flygplats i Jönköping upphörde bussturerna för några år sedan och såvitt Taxi Jönköping kan bedöma måste orsaken ha varit att taxiföretagens priser var konkurrenskraftiga. Sammantaget handlar bedömningen av den relevanta produktmarknaden mer om priser och tillgänglighet av för kunderna fullt realistiska transportalternativ än en uppdelning av transporttyper efter vissa lagtekniska definitioner.

Beträffande den relevanta geografiska marknaden är Taxi Jönköping verksamt i hela länet. När det gäller sjukresor utförs dessa i konkurrens med andra företag till orter i hela länet samt även till orter utanför länet. En sjuktransport med startpunkt i Mullsjö kan således likaväl avse en transport inom den kommunen som en transport till Skövde eller Falköping, där personer bosatta i Mullsjö kan ha rätt att erhålla vård. Sjukresorna innebär även att andra företag kör till Jönköping och särskilt till Ryhovs sjukhus. I Jönköping finns även Axamo flygplats som har hela länet som upptagningsområde. Det innebär att Taxi Jönköping utför transporter mellan Axamo flygplats och samtliga orter i länet. Rörligheten mellan olika orter har ökat i dag och att se enbart Jönköpings kommun som den relevanta marknaden ger därför en något ålderdomlig och felaktig bild av verksamhetsområdet. Taxi Jönköping opererar inom ett mycket

större område. Vid bedömningen av den relevanta geografiska marknaden måste bedömningen ske med utgångspunkt i Taxi Jönköpings situation såsom den faktiskt ser ut.

Undantag enligt 8 § KL

Konkurrensverket har i sitt beslut funnit att villkoret i 8 § 1 KL är uppfyllt. Skäl saknas att frångå den bedömningen.

Även villkoret i 8 § 2 KL måste anses uppfyllt. Syftet med samverkan inom Taxi Jönköping är att uppnå stordriftsfördelar vilket ger lägre kostnader avseende kundmottagning, trafikledning, administration, marknadsföring, inköp och utbildning. De lägre kostnaderna medför att Taxi Jönköping kan hålla lägre priser och samtidigt uppfylla allmänna krav på såväl seriös som tillförlitlig taxiverksamhet. De tekniska system som Taxi Jönköping idag förfogar över upphandlades år 1995 för omkring 1,5 miljoner kr. Därefter har bolaget haft utvecklingskostnader på i storleksordningen 300 000 kr. I dessa kostnader ligger även en utveckling av tekniken mot bakgrund av de krav samhället ställer med avseende på taxametersystemen. Vad som i första hand åsyftas är Vägverkets krav på uppgradering av taxametrarna och nya besiktningensregler. Bolagets personal är verksam på beställningscentralen och med administration. Personalbudgeten är stram med litet reservutrymme. Beställningscentralen är bemannad och öppen dygnet runt årets alla dagar och fyller därmed en viktig samhällelig funktion. All marknadsföring är gemensam vilket innebär att Taxi Jönköping och dess delägare fungerar som ett företag. Bolagets bilar och chaufförernas klädsel är enhetlig. Samtliga chaufförer som kör för Taxi Jönköping har genomgått en intern utbildning i bolagets regi. Taxi Jönköping har även en aktiv miljöpolicy inom ramen för Svenska Taxiförbundets Grön Taxi. Det är lätt att inse att kostnaderna totalt sett skulle bli högre om den verksamhet som bolaget bedriver skulle delas upp på mindre enheter. För kunderna innebär samverkan ett flertal positiva effekter såsom lägre priser, trygga, bekväma och säkra transporter, en hög servicenivå, en enhetlig och seriös hantering av reklamationer, stor tillgänglighet och ett brett tjänsteutbud med möjlighet att utvecklas. Det krävs normalt inte att dessa effekter kan bevisas utan det är tillräckligt att samarbetet potentiellt kan leda till sådana positiva effekter. Så är fallet med det samarbete som bedrivs inom ramen för Taxi Jönköping. När det gäller priserna framgår vid en jämförelse med övriga taxibolag i Jönköping att Taxi Jönköping ibland är billigare, ibland dyrare. Taxi Jönköping är inte prisledande. Priset vid samhällsbetalda transporter är ett annat än vid övrig verksamhet beroende på att det tillkommer ytterligare kostnader i form av t.ex. administration, fakturering och statistik. Landstinget och kommunerna anser uppenbarligen att Taxi Jönkö-

pings pris inte är för högt eftersom de köper tjänsterna. Om Landstinget och kommunerna ansett att priset var för högt hade de haft möjlighet att utföra transporter i egen regi. Samarbetet innebär också en ökad tillgänglighet och att det finns taxifordon tillgängliga dygnet runt. Att det föreligger så hård konkurrens att delägarna inte kan behålla fördelarna själva framgår också av att delägarnas lön före skatt uppgår till ca 16 000 kr per månad, varvid kan noteras att en veckoarbetstid om 60 timmar inte är ovanlig.

Konkurrensverket har numera anfört att verket i sitt avslagsbeslut inte tagit ställning till om villkoret i 8 § 3 KL är uppfyllt vilket är anmärkningsvärt. Verket har i sitt beslut år 1994 godkänt avtalet. Så har även skett i det preliminära ställningstagande som Konkurrensverket överlämnat till Taxi Jönköping innan det slutliga beslutet meddelades. I det nu överklagade beslutet har verket anfört att villkoren i 8 § 2 och 4 KL inte är uppfyllda. Detta måste innebära att verket ansett att villkoren i punkterna 1 och 3 är uppfyllda. Under alla omständigheter måste villkoret i punkten 3 anses uppfyllt. Det anmälda transportöravtalet innehåller inte något krav på gemensamma priser, det finns inte någon konkurrensklausul eller något stadgande om tystnadsplikt och uppsägningstiden är endast sex månader. Avtalet innehåller bara nödvändiga konkurrensbegränsningar.

Även villkoret i 8 § 4 KL är uppfyllt. Om den relevanta geografiska marknaden bestäms till länet torde detta vara ostridigt. Villkoret i punkten 4 är även uppfyllt om den relevanta geografiska marknaden bestäms till Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner. När det gäller förhållandena på den sist nämnda marknaden kan följande anföras. Det är ostridigt att delägarna inom Taxi Jönköping inte konkurrerar med varandra. Eftersom det finns tillräcklig konkurrens från andra företag, innebär emellertid inte den samverkan som sker inom Taxi Jönköping att konkurrensen är satt ur spel för en väsentlig del av marknaden. Utöver Taxi Jönköpings fordon finns enligt yrkestrafikregistret 63 taxifordon registrerade i Jönköpings, Mullsjö och Habo kommuner (City Taxi 4 fordon, Taxi Boo 5 fordon, Taxi Kurir 25 fordon, Taxi Tjänst 4 fordon och övriga 25 fordon). Taxi Kurir är således den störste konkurrenten och Taxi Kurir ingår i ett riksomfattande företagskoncept. Bland övriga fordon ingår Taxi Jönköpings tre reservfordon samt 11 fordon som innehas av åkare som har hängavtal med Taxi Jönköping. Med hängavtal avses avtal mellan Taxi Jönköping AB och åkare som inte är medlem. Dessa åkare har av praktiska skäl inte velat lämna egna anbud på samhällsbetalda transporter utan utför i viss mindre omfattning sådana transporter såsom underentreprenörer åt Taxi Jönköping. De åkare som har hängavtal utför på grund av avtalet transporter för omkring 10 000 kr per månad jämfört med en genomsnittlig total månadsomsättning om ca 60 000 kr. Taxi Jön-

köping dirigerar inte denna trafik utan de personer som anlitar dessa åkare kontakter dem direkt. I övrigt utför de inte några transporter för Taxi Jönköpings räkning. Det enda de har gemensamt med Taxi Jönköping är taxan för de samhällsbetalda transporter som utförs enligt hängavtalet. Med hänsyn till att dessa åkare utför uppdrag enligt avtal med Taxi Jönköping endast i ringa omfattning, bör i vart fall inte mer än ett sådant taxifordon anses ingå i Taxi Jönköpings marknadsandel.

Antalet fordon i trafik som tillhör Taxi Jönköpings delägare utgör alltså mindre än 50 procent av det totala antalet taxifordon i Jönköping, Mullsjö och Habo kommuner. Härtill kommer, enligt polismyndighetens uppskattning, omkring 15 svartåkare. Även om konkurrenterna, med undantag för Taxi Kurir, är förhållandevis små finns det ett tillräckligt effektivt konkurrens-tryck vilket framgår bl.a. av att omsättningen vad gäller av Taxi Jönköping utförda kontantresor minskat med 8 procentenheter. Minskningen beror på färre antal körningar. Det skall också beaktas att omkring 20 av Taxi Jönköpings fordon dagligen utför samhällsbetalda transporter. Tillsammans med de fordon som är sysselsatta med sjukresor är således nästan hälften av bolagets fordon låsta för samhällsbetalda resor vilket minskar kapaciteten för övriga uppdrag. Taxi Jönköping har också tappat andelar på den övriga marknaden. När det gäller samhällsbetalda transporter föreligger konkurrens vid upphandlingstillfället. Alla som så önskar kan lämna anbud. Avtalet går till det företag som kan erbjuda den bästa totallösningen varvid priset är en av de viktigaste faktorerna. Konkurrensen beträffande de samhällsbetalda resorna kommer att hårdna på grund av planerade förändringar. En arbetsgrupp med representanter för Kommunförbundet, landstinget och Länstrafiken har lagt fram ett förslag om samordnade persontransporter med bl.a. sådana inslag som en gemensam beställningscentral och en gemensam trafikdatabas. Förslaget innebär att vid kommande upphandlingar kommer flera taxiföretag, oavsett storleken, att knytas till den nya gemensamma beställningscentralen. Det är inte ovanligt att taxiföretag har överenskommelser med exempelvis företag, myndigheter, organisationer, hotell, restauranger och mässbolag om taxitransporter. När det gäller dessa kundkategorier har inte Taxi Jönköping någon speciellt stor marknadsandel. Snarare känner bolaget av en betydande konkurrens från andra aktörer. Som exempel kan nämnas att Taxi Jönköping inte utför några resor för mässbolaget ELMIA eller för SAAB Combitech AB m.fl. Saab-företag i Jönköpings kommun. Det föreligger även konkurrens från taxiföretag som är etablerade utanför Jönköpings kommun. I angränsande kommuner finns taxiföretag i Forserum, Vaggeryd, Habo och Mullsjö som samtliga ligger inom 25 minuters avstånd från Jönköpings stad och väsentligt närmare kommungränsen och randtätorter till Jönköpings stad. Tätorterna Nässjö, Eksjö och Värnamo ligger inom 50 minuters avstånd från Jönköpings stad. I dessa

städer finns naturligtvis taxiföretag, bl.a. ett i Eksjö med 17 fordon. Samtliga utomkommunala taxiföretag kör resor främst till länssjukhuset Ryhov i Jönköping. Dessa taxiföretag utnyttjar väntetiden i Jönköping för taxiverksamhet där. Ett utomkommunalt taxiföretag har försökt att etablera sig i Jönköping genom att lägga bud på ett i Jönköping etablerat taxiföretag.

Sammanfattningsvis är samtliga villkor i 8 § KL uppfyllda.

Ett undantag bör gälla från den tidpunkt när det förra undantaget löpte ut och för en period om fem år framåt från dagen för Marknadsdomstolens avgörande. Den sammanlagda tiden blir då förhållandevis lång men detta är nödvändigt. Under tre och ett halvt års tid har Taxi Jönköping tvingats bedriva verksamheten utan att med säkerhet veta vad som gäller. Detta har begränsat möjligheterna att utveckla samarbetet och att investera i ny utrustning. Taxi Jönköping har nu ett investeringsbehov om ca 2,5 miljoner kr avseende betalningssystem, taxametrar m.m. För att kunna genomföra nödvändiga investeringar och förändringar krävs en vetenskap om att samarbetet kan fortsätta under en period om i vart fall fyra till fem år.

Om det blir aktuellt att bevilja ett avvecklingsundantag bör ett sådant gälla under en period om 18 månader. En avveckling kan i och för sig ske på kortare tid men 18 månader är den tid som bedöms som nödvändig för att i god ordning kunna avveckla verksamheten och den tiden korresponderar också med de större avtal som löper med kommuner och landsting.

Konkurrensverket

Den i ärendet aktuella samverkan avser olika former av taxitransporter. Det kan inte anses att det föreligger utbytbarhet annat än i begränsad omfattning mellan taxitransporter och beställningstrafik med buss eller mellan taxitransporter och linjebunden trafik. Den relevanta produktmarknaden är marknaden för taxitransporter. När det gäller den geografiska marknaden har Taxi Jönköping numera fordon stationerade i Habo och Mullsjö kommuner samt utför samhällsbetalda transporter med startpunkt även i dessa kommuner. Detta förhållande innebär att den relevanta geografiska marknaden skulle kunna utvidgas till att avse såväl Jönköpings som Habo och Mullsjö kommuner.

Taxi Jönköping har tidigare anfört att bolaget förfogar över totalt 69 taxifordon, 59 som ägs av bolagets delägare samt ytterligare tio som Taxi Jönköping förfogar över genom avtal. Enligt Statistiska Centralbyråns (SCB) statistik rörande antalet fordon i län och kommuner vid

årsskiftet 1998/99 finns totalt 110 taxifordon registrerade i Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner, varav 100 i Jönköping, fyra i Habo och sex i Mullsjö. Även om man godtar Taxi Jönköpings uppgift om att det finns 22 övriga fordon verksamma på marknaden, varav Taxi Jönköping förfogar över elva stycken, har Taxi Jönköping en marknadsandel om drygt 60 procent. Att vissa av de taxifordon som Taxi Jönköping förfogar över är reservfordon kan inte tillmätas någon betydelse i sammanhanget.

När det gäller färdtjänsttransporter har Taxi Jönköping ingen reell konkurrent. Det förekommer inte några anbud från taxiföretag i kranskommunerna. Taxi Kurir utför inte några samhällsbetalda transporter. Beträffande sjukresor har endast Taxi Jönköping lämnat anbud. Konkurrensen vid upphandling av samhällsbetalda transporter är således mycket svag.

Det kan konstateras att förutom Taxi Kurir, som numera utökat sin verksamhet, är Taxi Jönköpings konkurrenter förhållandevis små. Utredningen ger inte vid handen att dessa har möjlighet att erbjuda Taxi Jönköping någon större konkurrens på den relevanta marknaden. Förekomsten av eventuella svartåkare, dvs. förare som utför olaglig persontrafik, utgör inte något reellt konkurrenstryck. Eftersom sådan verksamhet är olaglig kan den inte heller ingå i den relevanta produktmarknaden och kan därmed inte beaktas vid beräkningen av marknadsandelens storlek. Oavsett om den relevanta marknaden bestäms till Jönköpings kommun eller till ett område som, förutom Jönköpings kommun, även innefattar Habo och Mullsjö kommuner måste Taxi Jönköping anses ha en mycket stark ställning.

De konkurrensbegränsningar som samarbetet inom Taxi Jönköping innebär, nämligen att medlemmarna uppträder som en enhet på marknaden med såväl gemensam prissättning som gemensam fördelning av uppdrag samt förbud att konkurrera under avtalstiden utan Taxi Jönköping AB:s medgivande, påverkar konkurrensen på ett märkbart sätt och samarbetet omfattas därför av förbudet i 6 § KL. Även om avtalet inte innehåller någon uttrycklig bestämmelse om gemensamma priser innebär bestämmelsen om att medlemmarna inte skall konkurrera med varandra att de måste hålla ett gemensamt pris. Så sker också i praktiken.

Vad Taxi Jönköping anfört i Marknadsdomstolen föranleder ingen annan bedömning av förutsättningarna för att meddela undantag enligt 8 § KL än den som framgår av Konkurrensverkets beslut. Det kan anmärkas att verket i sitt beslut inte tagit ställning till om villkoret i 8 § 3 KL är uppfyllt eller inte.

Om Marknadsdomstolen skulle finna att Taxi Jönköping skall beviljas undantag, bör detta inte avse längre tid än totalt fem år från det att det tidigare undantaget löpte ut. Skälet till det är att det pågår en förändring av taxibranschen och att denna förändring kan motverkas om stora aktörer är bundna av långa avtal.

Det kan inte heller anses befogat med ett s.k. avvecklingsundantag. Taxi Jönköping har under handläggningen av ärendet haft tid att förbereda en avveckling. Det har i vart fall inte framkommit några skäl som kan motivera ett så långt avvecklingsundantag som 18 månader. Om Marknadsdomstolen skulle finna att tillräckliga skäl för att bevilja ett sådant undantag föreligger, bör undantag inte medges för längre tid än sex månader.

ÅBEROPAD BEVISNING

Taxi Jönköping har som skriftlig bevisning åberopat bl.a. tidningsartiklar och annonser till åskådliggörande av konkurrenssituationen i Jönköping, redovisning av priser och antal fordon avseende verksamma taxiföretag i Jönköping, redovisning av till Företagstaxi anslutna taxiföretag, kostnadsjämförelse mellan en samverkan i bolag och en uppdelning av verksamheten i två fristående enheter, redovisning av beräknat resultat för en åkare i bolaget m.m., gruppindelning för Taxi Jönköpings fordon och Konkurrensverkets preliminära ställningstagande.

Konkurrensverket har som skriftlig bevisning åberopat tjänsteanteckningar från telefonsamtal med P. H., Smålandsbuss AB, N. E. S., inköpschef för sjukresor i Jönköpings län, G. S., inköpschef i Jönköpings kommun, och C. S., ansvarig för upphandling av sjukresor för Jönköpings läns landsting.

MARKNADSDOMSTOLENS SKÄL

I ärendet är fråga om förnyelse av beslut om undantag enligt 11 § KL för en samverkan mellan taxiföretag inom ramen för en gemensam beställningscentral. Enligt 11 § KL får ett beslut om undantag enligt 8 § KL förnyas om där angivna förutsättningar fortfarande är uppfyllda.

Konkurrensverket har i det överklagade beslutet funnit att villkoret i 8 § 1 KL är uppfyllt, men att detta inte är fallet beträffande villkoren i 8 § 2 och 4 KL. Konkurrensverket har inte tagit ställning i fråga om villkoret i 8 § 3 KL. Eftersom samtliga villkor i 8 § KL inte har ansetts

uppfyllda, vilket fordras för undantag, har Taxi Jönköpings ansökan om förnyelse av beslut om undantag avslagits.

När det gäller avgränsningen av den relevanta marknaden har Taxi Jönköping anfört att den relevanta produktmarknaden bör bestämmas till persontransporter och att en bedömning av marknaden i första hand bör utgå från utbytbarheten på efterfrågesidan och mindre från utbytbarheten på utbudssidan. Som Konkurrensverket i det överklagade beslutet framhållit är de samhällsbetalda och privatbetalda transporter som Taxi Jönköping ombesörjer persontransporter som till största delen utförs med taxiregistrerade fordon. De kunder som efterfrågar taxitransporter bestämmer själva över transporten efter sina individuella önskemål utan att transporten med avseende på färdväg och tidtabell är i förväg bestämd av transportören. Transport med taxi kan beställas dygnet runt till och från en specifik adress och körningar sker direkt till önskad adress. Taxitransporter skiljer sig sålunda enligt Marknadsdomstolens bedömning från linjebundna persontransporter i dessa hänseenden. Utbytbarheten på efterfrågesidan mellan taxitransporter och linjebundna transporter kan därför anses föreligga bara i begränsad utsträckning. Som Konkurrensverket anfört skall den relevanta produktmarknaden vara marknaden för taxitransporter.

Marknadsdomstolen har i avgörandet MD 1996:15 uttalat följande. Att avgränsa en relevant geografisk marknad i samband med taxiverksamhet kan möta svårigheter. Ofta torde det vara möjligt att göra alternativa avgränsningar, av vilka ingen kan sägas vara den enda riktiga. En väsentlig omständighet att beakta är dock under alla förhållanden att den som reser med taxi i allmänhet måste anlita taxiverksamhet som är lokaliserad inom ett relativt kort avstånd från resans startpunkt.

Taxi Jönköping utför såväl privatbetalda som samhällsbetalda transporter huvudsakligen inom eller med utgångspunkt i Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner. Den relevanta geografiska marknaden bör sålunda bestämmas till ett område bestående av dessa kommuner. Den omständigheten att Taxi Jönköping i begränsad omfattning utför transporter till orter utanför detta område och att transportuppdrag i enstaka fall kan ha sin utgångspunkt utanför det angivna området ändrar inte den gjorda bedömningen.

Den av Konkurrensverket tillämpade metoden att relatera antalet av de inom Taxi Jönköping samverkande taxiföretagens taxiregistrerade fordon till det totala antalet registrerade taxifordon på den relevanta marknaden får, i avsaknad av uppgifter om den totala omsättningen på

den relevanta marknaden, godtas som utgångspunkt för att med ett rimligt mått av säkerhet beräkna Taxi Jönköpings andel av den relevanta marknaden (jfr bl.a. avgörandena MD 1999:15 och MD 1999:16). Enligt SCB:s statistik fanns vid årsskiftet 1998/1999 totalt 110 taxifordon registrerade i Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner. Enligt vad Taxi Jönköping uppgett finns i dessa kommuner f.n. totalt 119 taxifordon med trafik tillstånd varav Taxi Jönköpings delägare förfogar över 59 fordon, inklusive tre reservfordon. Bland de resterande 60 fordonen ingår elva som tillhör åkare som inte är delägare i Taxi Jönköping AB men som har s.k. hängavtal med bolaget och som alltså i viss utsträckning utför samhällsbetalda transporter i egenskap av underentreprenörer till Taxi Jönköping. Dessa fordon ingår alltså till viss del i det aktuella samarbetet. Det anförda innebär att samarbetet inom Taxi Jönköping kan bedömas omfatta i vart fall omkring 50 procent av den relevanta marknaden.

Den aktuella samverkan, som avser olika former av transporter med taxi, innebär att de samverkande företagen uppträder som en enhet på marknaden. Även om det i transportöravtalet inte uttryckligen föreskrivs att de samverkande företagen måste hålla gemensamma priser sker dock detta i praktiken. De samverkande företagen är vidare förhindrade att under avtalstiden konkurrera med varandra utan Taxi Jönköping AB:s uttryckliga medgivande i det särskilda fallet. Som Konkurrensverket funnit innebär samarbetet inom Taxi Jönköping att konkurrensen påverkas på ett märkbart sätt och att samarbetet därför omfattas av förbudet i 6 § KL.

När det gäller frågan om förutsättningarna för undantag föreligger gör Marknadsdomstolen följande bedömning.

Som Konkurrensverket funnit är villkoret i 8 § 1 uppfyllt.

I ärendet är fråga om ett samarbete mellan enskilda företag som innebär att konkurrensen mellan företagen upphävs och som omfattar en betydande del av den relevanta marknaden. Den starka ställning som de i samarbetet deltagande företagen har, ger dem möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga såvida inte denna starka ställning uppvägs av konkurrenssituationen i övrigt. Av utredningen får anses framgå att konkurrensstrycket på den relevanta marknaden vad gäller privatbetalda transporter är hårdare än vad Taxi Jönköpings marknadsandel i och för sig ger uttryck för. Med undantag av Taxi Kurir som kan uppskattas ha en marknadsandel på drygt 20 procent, är dock de övriga konkurrenterna mycket små. Det har inte framkommit något som tyder på att taxiföretag i närliggande kommuner konkurrerar med Taxi Jönköping annat än i begränsad utsträckning. När det gäller

de samhällsbetalda transporterna ger den i ärendet förebragta utredningen vid handen att konkurrensen är mycket svag. Sammantaget får Taxi Jönköping anses ha en så stark ställning att den ger de samarbetande företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga. Konkurrenssituationen kan inte heller anses vara sådan att konsumenterna kan förväntas få en skälig andel av den vinst som uppnås med det aktuella samarbetet. Marknadsdomstolen delar således Konkurrensverkets bedömning att villkoren i 8 § 2 och 4 KL inte är uppfyllda. Vid denna bedömning saknar domstolen anledning att pröva om villkoret i 8 § 3 KL är uppfyllt. Mot bakgrund av det anförda skall överklagandet lämnas utan bifall.

Vid denna utgång i huvudsaken har Marknadsdomstolen att ta ställning till Taxi Jönköpings begäran om undantag för att på ett acceptabelt sätt avveckla det aktuella samarbetet. Förutsättningarna för undantagsprövningen blir annorlunda om undantaget skall gälla endast under en avvecklingsperiod. Vid en sådan prövning måste vägas in de nackdelar och risker för skador som en hastig avveckling kan medföra inte bara för Taxi Jönköping utan även för övriga aktörer på den berörda marknaden. Härvid bör beaktas att samarbetet inom Taxi Jönköping har pågått under en avsevärd tid och att Taxi Jönköping enligt avtal utför samhällsbetalda transporter som en inte obetydlig del av sin verksamhet. Det är uppenbart att en avveckling av samarbetet måste kräva förhållandevis omfattande förändringar i verksamheten. Det är sannolikt att en omedelbar avveckling skulle leda till störningar i verksamheten till skada för såväl de samarbetande företagen som Taxi Jönköpings avtalsparter och konsumenterna. Ett kortvarigt fortsatt samarbete kan leda till att sådan skada undviks. Villkoren i 8 § 1 och 2 KL är således uppfyllda när det gäller ett kortvarigt undantag. De konkurrensbegränsningar som följer av samarbetet får anses nödvändiga under avvecklingsperioden. Också villkoret i 8 § 3 KL är därmed uppfyllt. Eftersom undantaget gäller endast en kortare period och syftar till att avveckla otillåtna samarbeten, får också villkoret i 8 § 4 KL anses uppfyllt.

Vad gäller avvecklingsperiodens längd har Taxi Jönköping hävdade att denna bör bestämmas till 18 månader, medan Konkurrensverket motsatt sig att avvecklingsperioden bestäms till längre tid än sex månader. Ett undantag för att avveckla det aktuella samarbetet bör enligt Marknadsdomstolens mening inte gälla för längre tid än som kan bedömas vara nödvändig. Taxi Jönköping har sedan Konkurrensverkets beslut om att inte bifalla ansökan om förnyelse av tidigare beslut om undantag haft lång tid att överväga vilka alternativ som står till buds för den fortsatta verksamheten för den händelse överklagandet av verkets beslut inte skulle vinna

bifall. Med hänsyn härtill får enligt Marknadsdomstolens mening en period om sex månader vara tillräcklig. Undantaget bör gälla från dagen för Marknadsdomstolens beslut.

På Marknadsdomstolens vägnar

Staffan Laurén

Ledamöter: Staffan Laurén, Brita Swan, Gösta Bystedt, Carin Holmquist, Lars-Gunnar Mattsson och Anders Stenlund. Enhälligt

Sekreterare: Magnus Jonson

Rätt avskrivet intygar

Monica Stenderup