

MARKNADSDOMSTOLEN
AVSKRIFT
DOM 2001:9
2001-03-29 Dnr A 3/00

KÄRANDE
Stockholm Transfer Taxi AB, 556469-5350,
Box 49058, 100 28 STOCKHOLM
Ombud: advokaten N.H., Advokatfirman H., Box
19579, 104 32 STOCKHOLM

SVARANDE
Arlanda Remote Taxiservice AB, 556402-4809,
Box 107, 190 45 STOCKHOLM-ARLANDA
Ombud: jur. kand. G.A., E. &
Y. AB, EY Law T., Box 3143,
103 62 STOCKHOLM

SAKEN
åläggande enligt 23 § andra stycket konkurrenslagen
(1993:20)

DOMSLUT

Marknadsdomstolen ålägger Arlanda Remote Taxiservice AB vid vite av femhundrausen (500 000) kr att upphöra med att vid Arlanda flygplats tillämpa ett kö- och framkallnings-system som innebär att Taxi Stockholm 15 00 00 AB, Taxi Kurir i Stockholm AB och Taxi 020 AB ensamma har rätt att ställa upp sina fordon i den fil som är belägen närmast terminalerna.

Arlanda Remote Taxiservice AB förpliktas att utge ersättning för rättegångskostnader till Stockholm Transfer Taxi AB med fyrtyotusen (40 000) kr utgörande ombudsarvode. På beloppet skall utgå ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för Marknadsdomstolens dom till dess betalning sker.

BAKGRUND

Vid Arlanda flygplats finns endast begränsat utrymme för uppställning av t.ex. taxifordon utanför terminalerna. Luftfartsverket Stockholm-Arlanda flygplats (Luftfartsverket) har bedömt att det är nödvändigt att organisera ett system för att kalla fram taxifordon till terminalerna för att en fungerande taxiservice skall kunna upprätthållas vid flygplatsen. Luftfartsverket har därför meddelat vissa ordningsbestämmelser för taxitrafiken på Arlanda samt uppdragit åt Arlanda Remote Taxiservice AB (ARTS) att organisera och administrera ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats. ARTS uppdrag regleras i ett avtal benämnt verksamhetsavtal mellan bolaget och Luftfartsverket. ARTS ägs av bl.a. Taxi Stockholm 15 00 00 AB (Taxi Stockholm), Taxi Kurir i Stockholm AB (Taxi Kurir) och Taxi 020 AB (Taxi 020).

Det av ARTS organiserade kö- och framkallningssystemet har förändrats vid flera tillfällen. I princip bygger systemet på att taxifordon som önskar körningar från Arlanda ställs upp på en s.k. remoteparkering en bit från terminalerna. Taxifordonen kallas därefter i viss ordning fram till terminalerna. Under tiden närmast före den 1 mars 2000 kallades taxifordonen fram i två olika köer utanför terminalerna. Fordon från Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020 kallades fram i den vänstra filen, dvs. den fil som är belägen längst bort från terminalerna. Övriga taxifordon kallades fram i den högra filen, dvs. den fil som är belägen närmast terminalerna.

Från och med den 1 mars 2000 förändrade ARTS kösystemet på så sätt att fordon från Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020 placerades i den högra filen medan övriga fordon placerades i den vänstra filen.

YRKANDE, M.M.

Stockholm Transfer Taxi AB (Transfer Taxi) har yrkat att Marknadsdomstolen enligt 19, 23 och 57 §§ konkurrenslagen (1993:20) (KL) vid vite av kraftfullt verkande belopp ålägger ARTS att upphöra med att tillämpa de förändringar av kö- och framkallningssystemet för taxi vid Arlanda flygplats som trädde i kraft den 1 mars 2000.

ARTS har bestritt yrkandet.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Konkurrensverket har den 8 mars 2000 i ärende nr 219/2000 beslutat att inte meddela något åläggande enligt 23 § första stycket KL.

Marknadsdomstolen har i beslut den 28 mars 2000 interimistiskt ålagt ARTS vid vite av 500 000 kr att upphöra med att vid Arlanda flygplats tillämpa ett kö- och framkallnings-system som innebär att Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020 ensamma har rätt att ställa upp sina fordon i den fil som är belägen närmast terminalerna.

PARTERNAS TALAN

Transfer Taxi

Bakgrund

Transfer Taxi bedriver en beställningscentral för taxi i Stockholms län. Företaget startades år 1993 och är i dag den fjärde största beställningscentralen i Stockholmsområdet med knappt 300 anslutna bilar. Transfer Taxis fasta kundunderlag utgörs huvudsakligen av företag, hotell, kursgårdar och liknande. Dessa kunder har i många fall kreditavtal med Transfer Taxi.

Transfer Taxis affärsidé är att erbjuda fasta priser för samtliga resor. Priset beräknas med hjälp av ett datasystem som räknar ut den kortaste vägen mellan två adresser. Med ledning av det uppmätta avståndet kan prisuppgift lämnas före resan utifrån en för ändamålet upprättad prislista. Prissystemet är alltså mycket lättöverskådligt och förutsebart. Transfer Taxi är också på många sträckor billigare än sina större konkurrenter. Exempelvis kostar en resa från Arlanda till Stockholm 300 kr med Transfer Taxi jämfört med 350 respektive 345 kr med de tre största beställningscentralerna, dvs. Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020. En resa från Stockholm till Arlanda kostar 350 kr med Transfer Taxi jämfört med 435 kr med Taxi Kurir och Taxi 020 medan Taxi Stockholm helt upphört med fasta priser till Arlanda.

Transportörens kostnad för att vara ansluten till Transfer Taxi är den lägsta på marknaden. På så sätt skapas förutsättningar för bolagets låga priser. Anslutna transportörer är inte heller som hos andra beställningscentraler förhindrade att bedriva verksamhet vid sidan av avtalet med Transfer Taxi, även om sådan verksamhet skulle konkurrera med bolagets.

Framkallningssystemet för taxibilar på Arlanda flygplats

ARTS ombesörjer sedan flera år framkallningsverksamheten för taxibilar vid Arlanda flygplats. ARTS ägs av ett fåtal taxiföretag. Huvudägare är Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020. Styrelsen utgörs till tre femtedelar av de verkställande direktörerna i Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020.

Den grundläggande principen i ARTS verksamhetsavtal med Luftfartsverket, vilket även utgör grunden för de samarbetsavtal ARTS tecknar med bl.a. Transfer Taxi, är att taxibilarna skall kallas fram i den turordning i vilken de kommit till Arlanda. Vidare skall enligt verksamhetsavtalet verksamheten bedrivas konkurrensneutralt och den avgift som tas ut för att nyttja framkallningssystemet skall vara självkostnadsbaserad.

På grund av sina låga priser till och från Arlanda och av att Transfer Taxi har avtal med de flesta hotell och kursgårdar i Stockholm kör Transfer Taxibilar ofta till Arlanda. För att kunna få lönsamhet i verksamheten är Transfer Taxi beroende av att bolaget ges samma förutsättningar att få köruppdrag från Arlanda som konkurrenterna Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020. Under många år har emellertid dessa bolag på olika sätt utnyttjat sitt inflytande över framkallningsverksamheten på Arlanda för att skapa fördelar för bilarna från de egna beställningscentralerna och på olika sätt försvåra för Transfer Taxi. ARTS har därvid åsidosatt konkurrensneutraliteten, turordningsprincipen och kravet på självkostnadsfinansiering.

Omsättningen i ARTS uppgick år 1998 till drygt 18 miljoner kr. Aktieägarna fick 250 000 kr i aktieutdelning och bolaget har ett fritt eget kapital om 2 196 207 kr samt obeskattade reserver om 778 958 kr. Det är alltså uppenbart att verksamheten inte är självkostnadsfinansierad. En stor del av vinsten går dessutom tillbaka till ägarbolagen och deras anställda. Trots detta har ARTS höjt avgiften för tillträde till systemet från 25 kr till 27 kr med hänvisning till påstått ökade kostnader. ARTS vinster, styrelsearvoden och utdelning till aktie-

ägarna betalas ytterst av konsumenterna. Ju lägre kostnaden är för att trafikera Arlanda desto lägre pris kan taxiföretagen erbjuda.

Våren 1998 infördes som en mindre modifiering av det renodlade turordningssystemet vissa kvoteringsregler för framkallningssystemet. Kvoterna fördelades mellan taxiföretagen efter en trafikmätning av det antal bilar från respektive beställningscentral som då trafikerade flygplatsen. Den 1 juni 1999 förändrade ARTS grunderna för kösystemet. Fram till dess hade samtliga bilar som tillämpade samma prissystem (maximalt 390 kr) och uppfyllde samma kvalitetskrav stått uppställda i samma köfil vid terminalerna oberoende av vilken beställningscentral de tillhörde. Från den 1 juni 1999 genomfördes i stället en uppdelning av bilar efter olika beställningscentraler där ARTS gav bilarna från Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020 en egen kö vid terminalerna. Som skäl för uppdelningen i olika köer uppgav ARTS att påstått mindre efterfrågade bilar bromsade upp genomströmningen av bilar från de tre största beställningscentralerna i ett renodlat turordningssystem. För att minska risken för klagomål valde ARTS att reservera den vänstra köfilen, dvs. filen längst bort från terminalerna och kunderna, för de tre största bolagens bilar.

Som grund för uppdelningen hade ARTS beställt en marknadsundersökning som genom frågor till resenärerna skulle utvisa hur stor efterfrågan var på bilar från respektive beställningscentral. Föga förvånande blev resultatet att bilar från ARTS ägare efterfrågades mest. Transfer Taxis bilar efterfrågades, enligt undersökningen, endast av 1,4 procent av de tillfrågade. Med stöd av undersökningsresultatet frångick sålunda ARTS den grundläggande turordningsprincipen och skapade en egen kö åt ägarbolagens bilar.

En marknadsundersökning som tagits fram på beställning av ARTS måste tolkas med stor försiktighet och det särskilt som undersökningsresultatet anges som skäl för att frångå den för verksamheten grundläggande turordningsprincipen. Enligt verksamhetsavtalet mellan ARTS och Luftfartsverket är det inte den förväntade efterfrågan hos potentiella kunder som skall styra framkallningen av taxibilar. Det är i stället den ordning i vilken bilarna anländer till remoteparkeringen som skall styra framkallningen till terminalerna. Betydelsen för resenärerna av vilket taxiföretag som de åker med överdrivs kraftigt av ARTS. För de allra flesta resenärer är det, vilket också framhållits av Luftfartsverket, mindre viktigt vilken beställningscentralens varumärke som finns på taxibilen så länge priset, kvalitén och kontokortsacceptansen är densamma. Det visar inte minst erfarenheten från tiden närmast efter den

1 juni 1999 (innan ARTS genom förändringar av köernas placering, uppförande av hindrande glas- och betonganordningar m.m. försvårade kundernas väg till den högra köfilen) då de allra flesta resenärerna valde en bil ur den närmaste, högra, köfilen. Undantaget från detta var den minoritet av kunder som hade särskilda kreditavtal med någon beställningscentral. Sådana kunder har emellertid aldrig haft några svårigheter att få tag i den bil de behöver, oavsett vilken fil som den är placerad i.

ARTS tillämpar också olika kvoteringsregler under olika tider på dygnet. När efterfrågan på taxibilar är lägre tillämpas särskilda kvoter vilket innebär att ARTS endast kallar fram några enstaka bilar till den högra kön trots att utrymme finns för i vart fall tio bilar. Detta medför att endast ett fåtal taxiföretag är samtidigt representerade vid terminalerna. Detta system leder till att Transfer Taxi ibland helt stängs ute från taxihållplatserna på Arlanda.

Transfer Taxi motsatte sig uppdelningen i två köfiler redan från början även om de egna bilarna under en kortare period stundtals gynnades av uppdelningen. Så länge som Transfer Taxi uppfyller samma pris- och kvalitetskrav som de tre största beställningscentralerna skall Transfer Taxi ges samma villkor och vara placerade i samma köfil vid terminalerna även om företaget inte tillåtit att bli delägare i ARTS. Genom uppdelningen i olika köer har Transfer Taxi efter hand drabbats av den effekt som ARTS pekat på som skäl för att särbehandla sina egna bilar, nämligen att man i den högra köfilen sammanblandas med dyrare eller mindre efterfrågade konkurrenter och med bilar som kunderna rent av vill undvika. Situationen förvärrades ytterligare genom att en del av ARTS vakter aktivt lade sig i kundernas val av taxibil för att på så sätt försöka att leda över kunderna till bilarna i den vänstra köfilen. ARTS har också genom att montera upp glasväggar, cementblock och liknande anordningar vid den högra köfilen hindrat kundernas väg till den filen.

Transfer Taxi har sedan maj månad 1999 i korrespondens med Luftfartsverkets ledning krävt att verket säger upp avtalet med ARTS mot bakgrund av att bolaget brutit mot de grundläggande bestämmelserna i avtalet. I december månad 1999 sade Luftfartsverket slutligen upp avtalet med ARTS. Sedan dess pågår ett upphandlingsförfarande för att få in en ny och oberoende uppdragstagare. Under den kvarvarande avtalstiden är ARTS naturligtvis bundet av avtalet.

Förändringar i kö- och framkallningssystemet den 1 mars 2000

ARTS har från den 1 mars 2000 och tills vidare bytt plats på köfilerna vid terminalerna. Platsbytet innebär att Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020, förutom att ha en egen köfil, dessutom får den bästa placeringen närmast kunderna. Detta genomförs trots att Luftfartsverket uttryckligen sagt att en sådan ordning strider mot den konkurrensneutralitet som föreskrivs i verksamhetsavtalet. Den genomförda förändringen förstärker mycket påtagligt de konkurrensbegränsande effekter som redan föreligger. I klartext innebär den genomförda förändringen att bilarna från de tre största beställningscentralerna kommer att ta i stort sett samtliga kunder från Arlanda om inte kunderna uttryckligen ber om en annan bil.

Bakgrunden till filbytet är att transportörerna hos de tre största bolagen ända sedan den 1 juni 1999 varit missnöjda med att de i den vänstra köfilen får för lite körningar från Arlanda. Den genomförda förändringen den 1 mars 2000 har alltså inte skett på önskemål från kunderna - Luftfartsverket har uppgett att det inte inkommit några klagomål från missnöjda kunder på mer än två år - utan på ägarbolagens och dess transportörers önskemål. Att de tre största beställningscentralerna lägger under sig de högra köfilerna visar med all önskvärd tydlighet att andelen kunder för vilka valet av taxibolag har mindre betydelse är mycket stort. I stället väljer kunderna i stor utsträckning den närmaste taxibilen om den har ett bra pris, bilen ser bra ut och kunden får ett trevligt bemötande. Om efterfrågan på de tre dominerande beställningscentralernas bilar vore så stor och styrande som de själva vill påskina med marknadsundersökningen skulle de förstås lika gärna kunna stå tre meter längre bort i den vänstra köfilen. Kravet från de största taxibolagens transportörer på att få tillgång till filen närmast kunderna är i sig ett bevis på att efterfrågan på just deras tjänster är långt mindre än de vill ge sken av.

Transfer Taxi är väsentligt billigare än de tre största beställningscentralerna på transporter till och från Arlanda. Genom de nu vidtagna förändringarna av framkallningssystemet kommer kunderna att få svårare, och under långa stunder helt fräntas möjligheten, att komma i kontakt med Transfer Taxis billigare bilar. Vid s.k. lågtrafik kallas nämligen under långa stunder ingen bil från Transfer Taxi fram till terminalerna trots att stora outnyttjade utrymmen finns där. Det är uppenbart att detta inte tjänar kundernas intressen utan endast ARTS ägares. Samtidigt som mindre och billigare konkurrenter trängs undan från kunderna

höjer dessutom den största beställningscentralen, Taxi Stockholm, sina priser till Arlanda genom att företaget helt upphör med sina fasta priser.

De nu aktuella förändringarna av kösystemet riskerar att få allvarliga konsekvenser för Transfer Taxi. Visserligen har Transfer Taxi trogna kunder för resor både till och från Arlanda men Transfer Taxi är precis som de tre största beställningscentralerna beroende av en proportionell andel av de kunder som utan särskild preferens för något bolag efterfrågar taxitransport från Arlanda. Då Transfer Taxis bilar på grund av det låga priset för resor till och från Arlanda och då bolaget genom avtal med flertalet hotell och konferensanläggningar har flest körningar till Arlanda per bil, riskerar ytterligare snedvridningar av möjligheten att få returkörningar att drabba Transfer Taxi särskilt hårt. Om inte Transfer Taxis transportörer ges samma förutsättningar att få returkörningar från Arlanda som de största konkurrenterna kan Transfer Taxi i värsta fall få svårt att bibehålla det låga priset till Arlanda. Transfer Taxi kräver således inte någon särbehandling utan endast att bolaget får samma förutsättningar som de främsta konkurrenterna har.

Missbruk

ARTS agerar på marknaden för administration av ett kö- och framkallningssystem vid Arlanda flygplats. Denna marknad utgör den relevanta marknaden i föreliggande fall. ARTS innehar en dominerande ställning på den relevanta marknaden.

Verksamhetsavtalet mellan Luftfartsverket och ARTS stadgar att syftet med avtalet är att på ett så konkurrensneutralt sätt som möjligt tillförsäkra ett effektivt system för taxihanteringen på Arlanda. ARTS senaste förändringar av framkallningssystemet strider således mot verksamhetsavtalets syfte. Förändringen utgör även en ändring av inriktningen av ARTS verksamhet, då kravet på konkurrensneutralitet frångåtts. ARTS har enligt verksamhetsavtalet en skyldighet att inhämta Luftfartsverkets skriftliga godkännande till sådana förändringar. Något godkännande har inte inhämtats. Luftfartsverket har i ett brev till ARTS den 16 februari 2000 tvärtom uttryckligen motsatt sig den aktuella förändringen av kösystemet eftersom verket anser att förändringen leder till negativa konsekvenser för konkurrensen mellan taxibolagen på Arlanda. Förändringen innebär således även ett direkt brott mot verksamhetsavtalet och ett missbruk av den maktbefogenhet som ARTS genom avtalet erhållit från staten.

ARTS har som dominerande företag en skyldighet att behandla sina kunder lika och att inte framkalla konkurrensnackdelar för kunder som bedriver verksamhet som konkurrerar med ARTS eller dess ägare (jfr Förstainstansrättens dom i mål T-229/94 Deutsche Bahn). Denna skyldighet innebär i föreliggande fall att ARTS vid tillhandahållandet av kö- och framkallningssystemet till sina kunder, taxibolagen, måste tillämpa lika villkor för likvärdiga transaktioner. ARTS har inte visat och kan inte visa att det finns objektiva skäl för att ge sina tre största ägare fördelen av att kunna placera sina bilar närmast kunderna. ARTS förändring av kösystemet strider således mot 19 § andra stycket 3 KL genom att de tre största beställningscentralerna gynnas medan Transfer Taxi och övriga taxibolag som trafikerar Arlanda diskrimineras.

Vidare innebär den aktuella förändringen att kunderna i stor utsträckning kommer att välja bilar i den högra filen utan att uppmärksammas på möjligheten att åka med taxibilar som har lägre taxor än de tre största beställningscentralerna. De kunder som på grund av det beskrivna missbruket i stället åker från Arlanda med någon av de tre gynnade beställningscentralerna fräntas naturligtvis även möjligheten till information om de väsentligt lägre priserna tillbaka till Arlanda. Konkurrensverket har just av det skälet vid sin tidigare granskning av ARTS verksamhet framhållit att lågprisbilar inte får diskrimineras av framkallningssystemet. Den påtalade förändringen innebär följaktligen att den aktuella marknaden begränsas till nackdel för konsumenterna i strid med 19 § andra stycket 2 KL.

Slutligen innebär förändringen av kösystemet att alla beställningscentraler, förutom de tre största, påtvingas oskäligen affärsvillkor som aldrig skulle ha accepterats i en avtalsförhandling mellan två jämbördiga parter. Den aktuella förändringen är ensidigt utformad och gynnar endast den dominerande avtalspartens största ägare. Förändringen strider därför även mot 19 § andra stycket 1 KL.

ARTS

Grunder

Den förändring av kösystemet som ARTS har genomfört den 1 mars 2000 grundas på objektiva godtagbara skäl. ARTS har därför inte missbrukat en dominerande ställning i strid med 19 § KL, varför förutsättningar saknas att meddela ett åläggande enligt 23 § KL.

Bakgrund

När taxinäringen avreglerades uppstod svåra problem på bl.a. Arlanda flygplats. Luftfartsverket uppmanade därför taxibranschen att se till att det skapades ett fungerande system för framkallning av fordon till väntande kunder. Enbart de större taxiföretagen var intresserade av att ta ansvar för detta. Dessa taxiföretag bildade ARTS. Övriga taxiföretag var således inte intresserade av eller ansåg sig inte ha resurser för att ta ett övergripande ansvar för kösystemet på Arlanda. ARTS bildades alltså inte i syfte att vara ett intressebolag för de stora taxiföretagen utan bolaget bildades på direkt uppmaning av Luftfartsverket.

ARTS ägs av Taxi Stockholm, Taxi Kurir, Taxi 020, Stockholms Läns Taxiservice AB och Taxi PG Service AB. ARTS administrerar verksamheten på Arlanda flygplats enligt det s.k. verksamhetsavtalet med Luftfartsverket och träffar avtal med de taxiföretag som trafikerar Arlanda flygplats om villkoren härför.

Enligt verksamhetsavtalet skall ARTS på grund av det begränsade utrymmet på Arlanda flygplats tillämpa ett framkallningssystem för taxifordon.

Kö- och framkallningssystemet

När ARTS började sin verksamhet gällde inledningsvis principen först in till remoteparkeringen - först ut till terminalerna, där systemet med enbart en kö för taxifordonen tillämpades. Det systemet fungerade inte tillfredsställande då fordon från mindre efterfrågade taxibolag i brist på kunder blev stående i parkeringsfickorna utanför terminalerna och blockerade flödet av bilar från mer efterfrågade taxibolag. För att råda bot på detta infördes i stället ett kvoteringsystem där fordonen i och för sig stod i samma kö men kallades fram till terminalerna efter viss kvotering. Detta avhjälpte en del av problemen men systemet kunde fortfarande inte i tillräcklig utsträckning förse kunderna med fordon från de mest efterfrågade bolagen. Med anledning av detta delades kön upp i två köer, varvid de mest efterfrågade taxiföretagen placerades i en egen kö längst bort från terminalen. Den förändringen medförde att tillgången på de mest efterfrågade taxiföretagens bilar motsvarade resenärernas efterfrågan. Å andra sidan innebar det att en majoritet av resenärerna fick vidkännas nackdelar i form av längre gångväg och passage över en korsande körbana, vilket inte var tillfredsställande. Systemet medförde klagomål från resenärer och det medförde också, enligt ARTS

bedömning, att vissa resenärer fann sig nödsakade att anlita ett annat taxiföretag än det resenären i själva verket önskade.

Enligt ARTS uppfattning hade det problem som uppstod i kösystemet sin grund främst i diskrepansen mellan kösystemets möjlighet att fortlöpande och med tillräcklig snabbhet få fram fordon från vissa taxiföretag och resenärernas efterfrågan. Detta bottnar i sin tur i det förhållandet att taxikunder gör ett aktivt val av taxiföretag. Förutom att detta har visat sig genom de problem som uppstått i kösystemet har det bekräftats vid de marknadsundersökningar som utförts. Av den marknadsundersökning som utfördes år 1998 framgår att 77 procent av samtliga tillfrågade resenärer medvetet väljer en speciell taxibil. Av samma undersökning framgår att det finns flera olika skäl till varför resenärerna väljer ett visst taxiföretag, varav några av de mest framträdande är huruvida det finns ett företagsavtal med ett visst bolag, pris, varumärke, service och trygghet. Det kan noteras att enbart 11 procent angav att de väljer den första bilen i kön. Slutligen framgår det av undersökningen att Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020 är de i särklass mest efterfrågade taxiföretagen med en efterfrågan på 79 procent.

Det kan alltså konstateras att det vad gäller taxitjänster, i likhet med de flesta övriga tjänster, är viktigt för kunden vilket företag/varumärke kunden anlitar och att kunden härvidlag gör ett medvetet val. Detta visade sig också genom att efterfrågan på de tre största taxiföretagens fordon sjönk endast marginellt när de valde att ställa sig i den vänstra filen. Kunderna valde således i mycket hög utsträckning dessa bolag även efter det att tillgängligheten försämrats.

Att resenärerna efterfrågar Taxi Stockholms, Taxi Kurirs och Taxi 020:s tjänster i så stor utsträckning är såvitt ARTS kan bedöma resultatet av bolagens målmedvetna arbete för att tillhandahålla tjänster med hög tillgänglighet, service och trygghet inte bara på Arlanda utan på hela taximarknaden i Stockholm. Enligt ARTS uppfattning ser efterfrågan på taxitjänster ungefär likadan ut i hela Stockholmsområdet och efterfrågan på de tre bolagens tjänster är således betingad av deras agerande på hela marknaden och inte av deras position på Arlanda flygplats.

Utgångspunkten för kösystemet kan inte vara att iordningställa någon form av auktion på taxikunder, där alla taxiföretag, oavsett efterfrågan, skall ha lika "rätt" till de väntande re-

senärerna. Utgångspunkten skall i stället vara att kundernas preferenser skall tillfredsställas. Den senaste förändringen av kösystemet, där de tre i särklass största taxiföretagen tilldelades den fil som är närmast resenärerna, grundas enbart på en vilja från ARTS sida att så långt möjligt anpassa kösystemet till kundernas efterfrågan.

Verksamhetsavtalet

Verksamhetsavtalet anger som sitt syfte att ”på ett så konkurrensneutralt sätt som möjligt tillförsäkra ett effektivt system för taxihanteringen på Stockholm-Arlanda flygplats som kommer både taxikunder och passagerare tillgodo”. När det gäller framkallningssystemet framgår av verksamhetsavtalet att turordningen skall anpassas till kundernas önskemål. ARTS har således både en rätt och en skyldighet att så långt det är möjligt anpassa kösystemet till resenärernas efterfrågan. Den ifrågasatta förändringen av kösystemet strider således inte mot verksamhetsavtalet och utgör inte någon förändring av verksamhetens inriktning som kräver Luftfartsverkets tillstånd.

Missbruk

Den aktuella omläggningen av kösystemet utgör inte något missbruk av dominerande ställning.

Den stora efterfrågan på taxifordon vid vissa tidpunkter och det stora antalet taxiföretag som vill trafikera Arlanda medför, med hänsyn till det begränsade utrymmet vid terminalerna, med nödvändighet att ett kösystem måste införas. Systemet för taxifordon på Arlanda är öppet för samtliga taxiföretag som önskar trafikera Arlanda och som uppfyller de uppställda kriterierna vad gäller ordning, prisangivelse m.m.

Det förhållandet att resenärernas efterfrågan på vissa taxiföretags tjänster är ojämförligt mycket större än på övriga taxiföretags tjänster medför, i kombination med det begränsade utrymmet vid terminalerna, också med nödvändighet att kösystemet måste anordnas på ett sådant sätt att fordonen från de mest efterfrågade taxiföretagen kallas fram till terminalerna i sådan utsträckning att tillgången på dessa fordon motsvarar efterfrågan och att kösystemet underlättar för det helt övervägande antalet resenärer att erhålla önskad taxitjänst.

Marknadsundersökningen år 1998 visar att 79 procent av resenärerna efterfrågar de tjänster som tillhandahålls av Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020. Av undersökningen framgår att den största konkurrenten till de tre angivna taxiföretagen, Transfer Taxi, enbart efterfrågas av 1,4 procent av resenärerna. Köförändringen har enbart vidtagits för att bättre anpassa kösystemet till resenärernas genom marknadsundersökningar dokumenterade efterfrågan. Omläggningen av kösystemet är således grundad på objektiva godtagbara skäl och går inte längre än vad som är nödvändigt för att uppfylla resenärernas efterfrågan. Omläggningen diskriminerar inte Transfer Taxi eller övriga taxiföretag och den medför inte heller någon begränsning av marknaden eller att någon påtvingas oskäliga avtalsvillkor.

ÅBEROPAD BEVISNING

ARTS har som skriftlig bevisning åberopat marknadsundersökningen år 1998 till styrkande av att kunderna medvetet väljer taxiföretag och att mer än tre fjärdedelar av resenärerna efterfrågar något av Taxi Stockholms, Taxi Kurirs eller Taxi 020:s fordon samt ett brev från ARTS till Luftfartsverket till styrkande bl.a. av att förändringen av kö- och framkallningssystemet grundades uteslutande på kundernas efterfrågan och avsikten att bättre anpassa systemet till denna. ARTS har här efter inkommit med och åberopat en skrivelse från Luftfartsverket angående förhållandena på Bromma flygplats till styrkande av bl.a. att kunderna medvetet väljer taxibolag.

DOMSKÄL

I målet är fråga om ARTS har en dominerande ställning och, om så är fallet, om den omläggning av kö- och framkallningssystemet för taxifordon på Arlanda flygplats som ARTS genomförde den 1 mars 2000 utgjort ett missbruk av den dominerande ställningen.

Luftfartsverket har med stöd av 57 § luftfartsförordningen (1986:171) utfärdat ordningsbestämmelser för yrkesmässig trafik (taxi) enligt yrkestrafiklagen (1988:263) på Stockholm-Arlanda flygplats. I ordningsbestämmelserna föreskrivs att all upphämtning av kunder skall ske genom den organisation på flygplatsen som har till uppgift att samordna framkallningen av bilar till särskilda upphämtningszoner (taxizoner) vid terminalerna, dvs. ARTS. Vidare föreskrivs bl.a. att företag som önskar betjäna passagerare och andra besökare på flygplatsen skall registrera sig hos ARTS för att ingå i ARTS framkallningssystem och att det för

tillgång till framkallningssystemet gäller särskilt upprättade ordningsregler som skriftligen skall godtas av företaget före registreringen hos ARTS.

Genom avtalet med Luftfartsverket kontrollerar således ARTS ensamt kö- och framkallningssystemet och de markytor utanför terminalerna där taxikunder enligt Luftfartsverkets ordningsregler får hämtas upp för transport från Arlanda flygplats. ARTS har alltså ett faktiskt monopol och därmed en dominerande ställning på en marknad som kan definieras som marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats.

För att ett taxiföretag skall kunna erbjuda transporter från Arlanda flygplats är det nödvändigt att företaget deltar i det kö- och framkallningssystem som ARTS tillhandahåller enligt avtal med Luftfartsverket. De villkor och regler som ARTS tillämpar inom ramen för kö- och framkallningssystemet får därför betydelse för konkurrensförhållandena beträffande taxitransporter från, och indirekt också till, Arlanda flygplats. På den marknaden är ARTS största ägare verksamma och de har enligt ARTS egen bedömning sammantaget en mycket stark ställning på den.

Till följd av det begränsade utrymmet utanför terminalerna behövs vissa ordningsregler för att taxiverksamheten där skall fungera tillfredsställande. I fråga om de regler och villkor som gäller för deltagande i kö- och framkallningssystemet måste krävas att de så långt som det är möjligt är konkurrensneutrala. Detta innebär inte att alla taxiföretag nödvändigtvis skall ha samma tillgång till utrymmet utanför terminalerna eftersom det ytterst är kundernas efterfrågan som skall tillgodoses. Sådana åtgärder som innebär att vissa taxiföretag får en fördel när det gäller att erhålla körningar från Arlanda flygplats måste dock kunna rättfärdigas av objektiva godtagbara skäl.

Det får med hänsyn till förhållandena utanför terminalerna på Arlanda flygplats anses innebära en konkurrensfördel att vara placerad i den fil som är belägen närmast terminalerna och till vilken de resenärer som avser att anlita taxi för transport från flygplatsen först kommer. ARTS dominerande ägare kan i egenskap av konkurrenter till övriga taxiföretag antas ha ett direkt intresse av hur utrymmet utanför terminalerna fördelas. De nu nämnda omständigheterna bör utgöra en utgångspunkt för bedömningen av om den aktuella föränd-

ringen av kö- och framkallningssystemet kan anses vara motiverad av objektivt godtagbara skäl.

ARTS har till stöd för den påtalade omläggningen av kö- och framkallningssystemet anfört att åtgärden har varit nödvändig för att kundernas efterfrågan på bilar från Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020 skall kunna tillgodoses. Att detta skulle ha varit fallet motsägs emellertid av de av ARTS i målet lämnade uppgifterna om att efterfrågan på de tre största taxiföretagens fordon sjönk endast marginellt när de valde att ställa sig i den vänstra, bortre filen och att kunderna i mycket hög utsträckning valde att anlita dessa bolag även efter det att tillgängligheten försämrats. Sålunda synes inte vad ARTS anfört om att en majoritet av taxikunderna drabbas av onödigt besvär genom att de tvingas gå något längre och att korsa en körbana ha haft någon beaktansvärd inverkan på möjligheterna att tillgodose kundernas efterfrågan på fordon från Taxi Stockholm, Taxi Kurir och Taxi 020. Inte heller i övrigt föreligger några omständigheter som objektivt rättfärdigar omläggningen av kö- och framkallningssystemet. Det kö- och framkallningssystem som ARTS införde på Arlanda flygplats den 1 mars 2000 kan sålunda inte anses motiverat av objektivt godtagbara skäl.

Mot bakgrund av det anförda är förändringen av kö- och framkallningssystemet att anse som ett missbruk av ARTS dominerande ställning. Transfer Taxis yrkande om åläggande skall därför, med viss justering, bifallas. Åläggandet bör förenas med vite.

Vid denna utgång är ARTS skyldigt att ersätta Transfer Taxi för dess rättegångskostnader. Transfer Taxi har yrkat ersättning med 60 000 kr, utgörande ombudsarvode. ARTS, som bestritt att den av Transfer Taxi yrkade ersättningen kan anses i sin helhet utgöra en kostnad som skäligen varit påkallad för att tillvarata bolagets rätt, har som i och för sig skälig ersättning vitsordat 30 000 kr. Marknadsdomstolen finner att Transfer Taxi, i avsaknad av närmare motivering av rättegångskostnadsyrkandet, får anses skäligen tillgodosett med en ersättning om 40 000 kr.

På Marknadsdomstolens vägnar

Staffan Laurén

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

Sekreterare: Magnus Jonson

Rätt avskrivet intygar

Monica Stenderup