

MARKNADSDOMSTOLEN

BESLUT  
2002-03-07

2002:6  
Dnr A 4/01

ÖVERKLAGAT BESLUT

Konkurrensverkets beslut 2001-01-11 i ärende dnr  
592/2000, (ej bilagd här)

KLAGANDE

Stockholm Transfer Taxi AB, 556469-5350, Box 49058,  
100 28 STOCKHOLM  
Ombud: advokaten Nils Hillert, Box 19579,  
104 32 STOCKHOLM

MOTPART

1. Taxi Trafikförening u.p.a., 702002-3045, Box 6576,  
113 83 STOCKHOLM  
2. Taxi Stockholm 15 00 00 AB, 556027-9811,  
Box 6576, 113 83 STOCKHOLM  
Ombud för 1 och 2: jur. kand. Rolf Larsson,  
Ernst & Young AB, Box 3143, 103 62 STOCKHOLM  
3. Konkurrensverket, 103 85 STOCKHOLM

SAKEN

förnyelse av beslut om undantag enligt 11 § konkurrens-  
lagen (1993:20)

---

#### MARKNADSDOMSTOLENS AVGÖRANDE

1. Marknadsdomstolen lämnar överklagandet utan bifall.
2. Stockholm Transfer Taxi AB förpliktas utge ersättning för rättegångskostnader till dels Taxi Trafikföreningen u.p.a. med femtontusen (15 000) kr, dels Taxi Stockholm 15 00 00 AB med femtontusen (15 000) kr, allt avseende ombudsarvode, jämte ränta på ettvar av

beloppen enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för Marknadsdomstolens beslut till dess betalning sker.

---

## YRKANDEN I MARKNADSDOMSTOLEN

Stockholm Transfer Taxi AB (Stockholm Transfer) har yrkat att Marknadsdomstolen lämnar Taxi Trafikföreningen u.p.a./Taxi Stockholm 15 00 00 AB:s (Taxi Stockholm) ansökan om förnyelse av undantag enligt 8 § konkurrenslagen (1993:20) utan bifall.

Taxi Stockholm och Konkurrensverket har bestritt ändring.

Stockholm Transfer och Taxi Stockholm har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

## TALAN I MARKNADSDOMSTOLEN

### Stockholm Transfer

Stockholm Transfer har gjort gällande att Taxi Stockholms samverkan sätter konkurrensen ur spel och att den inte tillförsäkrar konsumenterna en skälig andel av den vinst som uppnås. Villkoren för undantag i 8 § 2 och 4 konkurrenslagen (KL) är därmed inte uppfyllda.

Till utveckling av sin talan har Stockholm Transfer anfört följande.

I Stockholm finns det inte konkurrenter till Taxi Stockholm i sådan omfattning och storlek att en godtagbar konkurrens upprätthålls trots den aktuella samverkan.

Förutom Stockholm Transfer, som har cirka 360 bilar, finns det i Stockholm två större med Taxi Stockholm konkurrerande beställningscentraler – Taxi 020 med cirka 500 bilar och Taxi Kurir med cirka 800 bilar. Av dessa två verkar Taxi 020 till övervägande del i de norra delarna av Stockholm. Taxi 020 bidrar därför inte till någon konkurrens i de södra delarna av Stockholm och endast i begränsad omfattning i innerstaden. Taxi Kurir är väsentligt mindre än Taxi Stockholm.

Taxi Stockholm, Taxi 020 och Taxi Kurir har alltsedan avregleringen agerat enhetligt och gemensamt i de flesta viktiga affärsangelägenheterna. De har bl. a. gemensamt ägda bolag – Arlanda Remote Taxi Service AB och Taxipoolen Arlanda AB –, gemensamma avtalskonstruktioner med SJ Fastigheter, Viking Line och Arlanda, väsentligen samma prissättning samt agerar gemensamt gentemot Luftfartsverket, Företagstaxi/Tågtaxi och Silja Line. De anlitar samma juridiska ombud.

Stockholm Transfer gör gällande att det har uppstått en kartell mellan de tre bolagen och att den grundläggande orsaken till att kartellen har uppstått är Taxi Stockholms dominerande ställning. Genom denna har Taxi Stockholm tvingat Taxi 020 och Taxi Kurir att i allt väsentligt anpassa sig efter Taxi Stockholms agerande. Dominansstrategin hade inte varit genomförbar om inte samverkan hade kunnat ske mellan så stor del av marknadens aktörer.

Taxi Stockholm utnyttjar vidare sin marknadsposition för att skaffa sig konkurrensfördelar. De avtal som de tre största beställningscentralerna har på flera taxihållplatser i Stockholm tjänar inte på något sätt kundernas eller terminalinnehavarnas intressen. När Stockholm Transfer försöker få en uppgörelse med terminalinnehavarna om rätt för Stockholm Transfer att trafikera hållplatserna hotar Taxi Stockholm med att sluta trafikera hållplatsen. Terminalinnehavarna tvingas därmed avstå från att teckna avtal med bl. a Stockholm Transfer.

I det överklagade beslutet har Konkurrensverket endast gjort en teoretisk beräkning av antagna marknadsandelar och inte analyserat vilken effekt samarbetet har på marknaden. Länsstyrelsen i Stockholm har i ett remissvar angående gruppundantag framhållit att en gräns för gruppundantag vid högst 35% kan vara allt för hög i ett Stockholmsperspektiv. Vidare har länsstyrelsen i en rapport om konkurrenssituationen på passagerarterminalerna i Stockholm påtalat att det föreligger ett flertal osunda konkurrensbegränsningar på den aktuella marknaden som mycket väl kan ha sin grund i Taxi Stockholms dominerande ställning.

Beträffande villkoret i 8 § 4 KL har Stockholm Transfer gjort gällande att samarbetet inom Taxi Stockholm inte har kommit konsumenterna till del. Taxi Stockholm är på intet sätt billigare eller har högre kvalitet eller högre servicenivå än många andra taxiföretag. Tvärtom föranleder samarbetet högre priser, längre väntetider och sämre tillgång på taxibilar. Taxi Stockholm har bl.a. tagit bort det fasta priset på resor från Stockholm till Arlanda vilket innebär att priset höjts från 350 kr till i vart fall 500 kr – om köer uppstår blir det dyrare. Det är därmed tydligt att Taxi Stockholm utnyttjar sin position för att maximera sin förtjänst.

Taxi Stockholms kunder får därmed inte del av den vinst som kan uppnås genom samarbetet. Taxi Stockholm har också högre intjäningsförmåga per bil än konkurrenterna.

### Taxi Stockholm

Samarbetet inom Taxi Stockholm uppfyller alljämt kriterierna för undantag enligt 8 § KL. Sedan tidpunkten för Konkursverkets och Marknadsdomstolens tidigare beslut om undantag (MD 1999:14) har förhållandena inte förändrats i en sådan utsträckning att det nu finns anledning att göra en annan bedömning av det aktuella samarbetet.

Enligt det tidigare beslutet är den relevanta produktmarknaden marknaden för taxitransporter och den relevanta geografiska marknaden samtliga kommuner i Stockholms län utom Norrtälje, Södertälje och Nynäshamn.

Fråga är om förhållandena har ändrats på ett sätt som innebär att marknaderna nu skall avgränsas på ett annat sätt. Av konkurrensverkets utredning framgår att förhållandena inte har ändrats och några andra uppgifter har inte framkommit som kan ge upphov till en annan bedömning än tidigare. De relevanta marknaderna är sålunda alljämt desamma.

Vad avser Taxi Stockholms ställning på den relevanta geografiska marknaden och den konkurrenssituation som där råder så har inte heller denna förändrats i något avseende av betydelse. Den beräkning av marknadsandelar som Konkursverket har gjort i det överklagade beslutet grundar sig på ett beräkningsätt som godtagits av Marknadsdomstolen i tidigare ärende (MD 1996:4). Taxi Stockholms marknadsandel uppgår enligt Konkursverket till ca 36 % vilket enligt Taxi Stockholm väl speglar företagets ställning på marknaden.

Taxi Stockholm möter konkurrens från ett flertal företag med betydande styrka, i första hand från Taxi Kurir, Taxi 020 och Stockholm Transfer men även från ett flertal andra betydelsefulla aktörer. Taxi 020 är verksamt inom hela Stockholm och konkurrerar med Taxi Stockholm i lika stor utsträckning i de södra som i de norra delarna av Stockholm.

Taxi Stockholm intar inte en dominerande ställning på den aktuella marknaden. Påståendet att Taxi Stockholm och Taxi 020 och Taxi Kurir bildat en kartell är en grovt felaktig anklagelse och några hållbara belägg för påståendet har inte presenterats. Bolaget Arlanda Remote Taxiservice AB bedriver inte någon verksamhet idag. Framkallningssystemet på Ar-

landa Flygplats handhas av Europark AB. I förhållande till Luftfartsverket och verksamheten vid Arlanda finns inte något gemensamt agerande. Även påståendet om avtal för ensamrätt för de tre större beställningscentralerna på flera taxihållplatser i Stockholm är felaktigt. Varken med Viking Line eller Arlanda Express finns något avtal innehållande ensamrätt för Taxi Stockholm. Beträffande Viking Line har Taxi Stockholm ett muntligt avtal som innebär att Taxi Stockholm får rätt att trafikera fil 1 på hållplatsen vid Viking terminalen i Stadsgården. Avtalet innehåller inte några som helst bestämmelser om exklusivitet för Taxi Stockholms del. Med Arlanda Express har Taxi Stockholm ett bilateralt avtal. Taxi Stockholm har ingen närmare kännedom om innehållet i övriga taxiföretags avtal med Arlanda Express. Taxi Stockholm har inte något avtal med Företagstaxi och Silja Line och hade inte före juni 2001 något avtal med Tågtaxi. På Centralplan trafikerar Taxi Stockholm tillsammans med Taxi Kurir och Taxi 020 i nuläget ensamma fil 1 men andra bolag kan på objektiva grunder beredas tillträde till fil 1. Centralplan är dock inte avstängd för övriga taxiföretag utan dessa kan fritt trafikera fil 3 och således konkurrera om körningar till och från Centralplan. Det kan nämnas att avtalet med SJ rörande Centralplan löper ut inom en snar framtid och det är i nuläget inte känt hur SJ avser att hantera trafiken på Centralplan i framtiden.

Beträffande prissättningen tillämpar inte Taxi Stockholm fasta priser. Detta är uteslutande av affärsmässig och kundvänlig natur. Kunden förlorar oftast på en körning till fast pris eftersom detta pris inte är rättvisande sett till resans längd och omfattning. Dessutom har avskaffandet av fasta priser medfört en förbättrad internkontroll för Taxi Stockholm eftersom det försvårar möjligheterna att utföra körningar utan användande av taxameter. Av det förhållandet att Taxi Stockholm är marknadsledande följer att dess prissättning i allt väsentligt kan komma att efterföljas av andra aktörer på marknaden. Om den i allt väsentligt är densamma saknar Taxi Stockholm kännedom om. Intjänandeförmågan hos Taxi Stockholms bilar skiljer sig inte åt jämfört med konkurrenternas.

Beträffande Länsstyrelsens rapport skall framhållas att denna inte grundar sig på en sedvanlig konkurrensrättslig bedömning av situationen på marknaden och den innehåller inte på något sätt en sådan utredning av marknadsförhållandena som kan anses visa att Taxi Stockholm har en annan ställning på marknaden än vad Konkurrensverket har funnit. I vad mån rapporten kan tjäna som underlag för en vidare utredning av vissa påstådda konkurrensnedvridande beteenden torde i första hand vara en fråga för Konkurrensverket att ta ställning till.

Under år 2000 har Taxi Stockholm upphandlat investeringar för mer än 100 miljoner kronor avseende olika åtgärder för att främja såväl miljön som servicen till kunderna, bl.a. har ett GPS-system tagits i bruk som ger möjlighet att styra den närmaste bilen till kunden och därutöver har även ett automatiskt bokningssystem inrättats. Sammantaget har detta inneburit att man kunnat korta hanteringstiden och därmed väntetiden för kunderna. Man har också kunnat minska antalet ”tomma mil” dvs. de sträckor taxibilarna kör utan kunder. Detta har också varit positivt ur miljömässig synvinkel vilket är en viktig del av Taxi Stockholms långsiktiga strategi. Utan det aktuella samarbetet skulle ingen av dessa förbättringar ha kunnat förverkligas.

Sammanfattningsvis har konkurrenssituationen på marknaden inte förändrats i någon nämnvärd utsträckning sedan det förra beslutet och de samverkande företagen har inte möjlighet att sätta konkurrensförhållandena ur spel för en väsentlig del av nyttigheten i fråga. Det saknas därför anledning att frånga den bedömning av konkurrensförhållandena som Konkurrensverket gjort med anledning av det överklagade beslutet. Samtliga förutsättningar för undantag enligt 8 § KL är uppfyllda.

### Konkurrensverket

Konkurrensverket har hänvisat till vad verket anfört i det överklagade beslutet samt tillagt följande.

Den aktuella prövningen avser samarbetet inom ramen för Taxi Stockholm. Samarbeten som Taxi Stockholm kan ha med andra berörs inte av beslutet.

Vid fastställandet av den relevanta geografiska marknaden måste bedömningen grundas på aktuella förhållanden. Av verkets utredning framgår att förhållandena inte har ändrats sedan verket och Marknadsdomstolen senast bedömde frågan. Det är alltså fråga om såväl privata som samhällsbetalda transporter inom eller med startpunkt i Storstockholm. Konkurrenssituationen har inte heller förändrats i något nämnvärt avseende. Taxi Stockholm möter alltså konkurrens från bl.a. Taxi Kurir som har 830 fordon och Taxi 020 som har 511 fordon, Stockholm Transfer som har 360 fordon och Samtrans som har 240 fordon.

Vid beräkningen av de samverkande företagens marknadsandel har verket ansett att antalet taxiregistrerade fordon kan användas för att med ett rimligt mått av säkerhet beräkna mark-

nadsandelen för de samverkande företagen inom Taxi Stockholm. Vid beräkningen har verket utgått från det totala antalet taxifordon som samverkar inom Taxi Stockholm. Detta antal har därefter relaterats till det totala antalet taxifordon i Storstockholm. Detta är också i överensstämmelse med det beräkningssätt som tidigare godtagits av Marknadsdomstolen (MD 1996:4).

Vid bedömningen av om förevarande samarbete ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheten i fråga skall bl.a. beaktas vilken konkurrens som finns från andra företag på marknaden. De samverkande företagens totala marknadsandel är således en av flera faktorer att beakta vid bestämmandet av ett företags styrkeposition. Av utredningen i ärendet framgår att ett antal företag är verksamma på hela eller delar av den relevanta marknaden. Taxi Stockholm har på den relevanta marknaden en marknadsandel som uppgår till omkring 36%. Bland de största konkurrenterna är Taxi 020, som beräknas ha en marknadsandel som uppgår till drygt 10%. Taxi Kurir beräknas ha en marknadsandel på omkring 18%. Stockholm Transfer har en marknadsandel på omkring 8 % och Samtrans omkring 5%. De största konkurrenterna till Taxi Stockholm har således en gemensam marknadsandel på drygt 40 %. Det finns inte skäl att bedöma konkurrenssituationen på något annat sätt än vad Marknadsdomstolen gjorde när undantag beviljades i juni 1999.

Sammanfattningsvis uppfyller samarbetet inom Taxi Stockholm förutsättningarna för undantag.

## BEVISNING

Parterna har i ärendet åberopat viss skriftlig bevisning.

## MARKNADSDOMSTOLENS SKÄL

Marknadsdomstolen har i beslut den 22 juni 1999 (MD 1999:14) tagit ställning till den samverkan avseende taxitransporter som bedrivs inom ramen för Taxi Stockholm. Domstolen fann då att samarbetet omfattades av förbudet i 6 § KL. Härefter har såväl antalet medlemmar som avtalet mellan medlemmarna och Taxi Stockholm ändrats. Dessa ändringar är emellertid endast marginella och utgör i sig inte hinder mot att förlänga det tidigare meddelade undantaget.

I ovan nämnda beslut tog Marknadsdomstolen ställning till hur den relevanta produktmarknaden och den relevanta geografiska marknaden skulle bestämmas samt tillvägagångssättet för att beräkna de samverkande aktörernas marknadsandel. Ingenting har framkommit som ger Marknadsdomstolen anledning att i dessa delar nu göra en annan bedömning eller att använda någon annan metod för att beräkna marknadsandelar. Det aktuella samarbetet omfattas sålunda alltjämt av förbudet i 6 § KL.

Beträffande frågan om samarbetet fortfarande uppfyller förutsättningarna i 8 § KL gör domstolen följande bedömning.

I sitt förra beslut (MD 1999:14) fann Marknadsdomstolen att konkurrenssituationen på den relevanta geografiska marknaden var sådan att samarbetet inom Taxi Stockholm, utöver de positiva effekter det generellt ansågs ha, även medförde kvalitetsmässiga fördelar för konsumenterna i form av bl.a. minskade väntetider och bättre service (jämför även MD 1996:4). Stockholm Transfer har gjort gällande att vinsterna som uppnås genom samarbetet inte har kommit konsumenterna till del. Samarbetet får emellertid alltjämt antas medföra kvalitetsmässiga fördelar för konsumenten. Några tillkommande omständigheter som ger Marknadsdomstolen anledning att göra någon annan bedömning av de positiva effekter samarbetet tidigare ansetts medföra har inte framkommit. Det inom Taxi Stockholm bedrivna samarbetet får därför fortfarande anses uppfylla de positiva villkoren för undantag i 8 § 1 och 2 KL.

Vidare får transportöravtalet anses ålägga de berörda företagen enbart sådana begränsningar som är nödvändiga för att uppnå målet i 8 § 1 KL. Villkoret i 8 § 3 KL är därmed uppfyllt.

Vad beträffar villkoret i 8 § 4 KL har Stockholm Transfer anfört att samarbetet sätter konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheten i fråga. Stockholm Transfer har härvid gjort gällande dels att Taxi Stockholm har en dominerande ställning, dels att en kartell har bildats mellan de tre största aktörerna på den relevanta marknaden. Utredningen i målet ger emellertid inte belägg för att så skulle vara fallet.

När beslutet om undantag förra gången meddelades beräknades Taxi Stockholms marknadsandel uppgå till 33 %. I dag uppgår motsvarande andel till 36 %. De största konkurrenternas gemensamma marknadsandel uppgår till drygt 40 %. Konkurrensförhållandena har inte på något avgörande sätt förändrats sedan Marknadsdomstolens tidigare beslut om undantag.



Samtliga villkor för undantag är därmed fortfarande uppfyllda och förutsättningar att förnya undantaget föreligger. Överklagandet skall därför lämnas utan bifall.

Vid denna utgång skall Stockholm Transfer ersätta Taxi Trafikföreningen u.p.a. och Taxi Stockholm dessas rättegångskostnader i målet. Den yrkade ersättningen får anses skälig och skall fördelas med hälften på dem var.

På Marknadsdomstolens vägnar

Brita Swan

Ledamöter: Brita Swan, ordförande, Per Eklund, Carin Holmquist, Lars-Gunnar Mattsson, Marianne Reuterskiöld och Anders Stenlund. Enhälligt.

Sekreterare: Gunilla Lundholm