

Stockholms tingsrätt

Ansökan om stämning

Kärande

Konkurrensverket, 103 85 STOCKHOLM

Svarande

1. T D C i Uppsala AB, org. nr. 556443-4347, Sägargatan 22, 753 18 UPPSALA

Ombud: Advokat AA Hamilton & Co Advokatbyrå HB, Box 715,
101 33 STOCKHOLM

2. Uppsala Taxi 100 000 AB, org. nr. 556291-6345, Portalgatan 13, 754 23
UPPSALA

Saken

Konkurrensskadeavgift enligt 26 § konkurrenslagen (1993:20)

Yrkande

Konkurrensverket yrkar att tingsrätten förpliktar T D C i Uppsala AB och Uppsala Taxi 100 000 AB att betala konkurrensskadeavgift med följande belopp:

T D C i Uppsala AB sjuttiofemtusen [75 000] kronor

Uppsala Taxi 100 000 AB tvåhundra tusen [200 000] kronor

Grunder

1. Företagen T D C i Uppsala AB och Uppsala Taxi 100 000 AB har uppsåtligt eller av oaktsamhet överträtt förbudet i 6 § KL genom att ingå avtal eller tillämpa samordnat förfarande som haft till syfte att hindra, begränsa eller snedvrider konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt eller gett ett sådant resultat.
2. Avtalet eller det samordnade förfarandet har inneburit att marknaden kontrollerats eller begränsats.
3. Överträdelsen har ägt rum under tiden februari – 14 april 2004 och är inte ringa.

Bakgrund

4. Den 22 december 2003 tecknade det Stockholmsbaserade företaget Taxi 020 och det Uppsalabaserade företaget Taxi 018 ett samarbetsavtal. Samarbetet innebär att Taxi 018:s åkare sedan den 1 mars 2004 är anslutna till Taxi 020:s beställningscentral och verksamma under varumärket Taxi 020. Nyheten om samarbetsavtalet spreds i januari 2004.
5. Taxi 020 fick i slutet av februari 2004 del av ett informationsbrev där T D C i Uppsala AB:s åkare uppmanades att prioritera Uppsala central i syfte att utestänga nyetablerade Taxi 020 från marknaden. Uppmaningen baserades på en överenskommelse som T D C i Uppsala AB gjort med Uppsala Taxi 100 000 AB. Taxi 020 kontaktade härvid Konkurrensverket.
6. Informationsbrevet gav Konkurrensverket anledning att misstänka att bolagen överträtt förbudet i 6 § KL. Verket genomförde därför den 14 april 2004, efter beslut av Stockholms tingsrätt¹, en undersökning enligt 47 § KL hos parterna.

Företagen

Taxi Kurir

7. Taxi Kurir i Uppsala är registrerat under firma T D C i Uppsala AB (Taxi Kurir). Taxi Kurir är ett helägt dotterbolag till Taxi Kurir Stockholm AB, som i sin tur är ett helägt dotterbolag till Taxi Kurir AB.

¹ Stockholms tingsrätts beslut den 13 april 2004 i mål Ä 5187-04.

8. Taxi Kurir bedriver beställningscentral för taxi och har 68 stycken taxifordon anslutna.² Företaget hade under bokslutsperioden juli 2002 - juni 2003 en omsättning på ca 7,5 miljoner kronor.
9. Taxi Kurir har ett helägt dotterbolag, AB Taxa, som bedriver åkeriverksamhet (taxitrafik). Taxi Kurir och AB Taxa har samma verkställande direktör och styrelse, samt är registrerade på samma adress.

Uppsala Taxi

10. Uppsala Taxi 100 000 AB (Uppsala Taxi) bedriver beställningscentral för taxi och är Uppsalas största taxiföretag. Företaget har 122 stycken taxifordon anslutna till sin beställningscentral.³ Omsättningen år 2002 var ca 19,9 miljoner kronor.

Taxi 018

11. Taxi 018 har sedan år 1999 bedrivit beställningscentral i Uppsala för taxi. Företaget ingick i december 2003 ett samarbetsavtal med Taxi 020. Sedan dess tecknar alla åkare transportöravtal med Taxi 020 istället för med Taxi 018. Taxi 018 finns emellertid kvar på marknaden och har ett avtal med Uppsala kommun om skoltransporter.

Taxi 020

12. Taxi 020:s huvudsakliga verksamhet är att bedriva beställningscentral och annan serviceverksamhet för till bolaget anslutna transportörer. Taxi 020 har 20 stycken anslutna fordon i Uppsala.

Marknaden

Marknadsstruktur

13. Ett genomgående kännetecken för taxibranschen är det stora inslaget av små åkerier som samverkar inom olika former av gemensamma säljorganisationer. Gemensamt för säljorganisationerna är att de enskilda medlemmarna inte konkurrerar med varandra i fråga om priser, service, marknadsföring m.m. Istället profilerar sig de enskilda åkerierna under säljorganisationens varumärke.

² Aktbilaga 69.

³ Aktbilaga 44.

14. En vanlig typ av säljorganisation inom taxi är en gemensam beställningscentral (växel) som tar emot kundernas beställningar och fördelar uppdragen till de anslutna åkerierna. Förhållandet mellan beställningscentraler och anslutna taxiföretag (transportörer) regleras i allmänhet av s.k. transportöravtal. Verksamheten inom ramen för säljorganisationen styrs centralt av ett gemensamt regelverk för alla anslutna åkerier.
15. I Uppsala finns det 5 stycken konkurrerande beställningscentraler till vilka det finns sammanlagt ca 240 bilar anslutna.⁴ Vidare finns 20-talet fristående åkare, dvs. åkare som inte tillhör en gemensam säljorganisation, som konkurrerar på regelbunden basis och ytterligare ett 20-tal fristående åkare som konkurrerar sporadiskt under vissa tider.⁵ Enligt officiell statistik fanns det 285 stycken registrerade taxibilar i Uppsala kommun vid årsskiftet 2002/2003.⁶
16. Marknaden för taxitransporter kan delas in i undermarknaderna samhällsbetalda transporter respektive privatbetalda transporter. Dessa marknader skiljer sig åt i flera avseenden. Exempelvis kan krav på samåkning förekomma vid samhällsbetalda transporter, vilket kan påverka färdsträckan och den tid när transporten sker. En annan väsentlig skillnad hänför sig till vem som efterfrågar och betalar för transporten. Vidare upphandlas samhällsbetalda transporter för en viss period av kommunen eller landstinget, medan privatbetalda transporter normalt efterfrågas kontinuerligt utan något upphandlingsförfarande.

Samhällsbetalda transporter

17. Samhällsbetalda transporter utgör ungefär hälften av alla persontransporter för Taxi Kurir och Uppsala Taxi.⁷
18. De till antalet flesta samhällsbetalda transporterna i Uppsala kommun utgörs av färdtjänst och skoltransport, vilka upphandlas av kommunen. Sjuktransporterna utgör en mindre del och upphandlas av landstinget.

⁴ Aktbilaga 35, 62, 66, 69 och 70.

⁵ Aktbilaga 62 och 66.

⁶ SIKA Statistiska meddelanden, Sveriges officiella statistik, SSM 002:0301, Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2002/2003, s. 13.

⁷ Aktbilaga 39 och 50.

19. Kommunen har inte upphandlat färdtjänsttransporter sedan 1993-1994. Färdtjänsttransporter, med undantag av specialtransporter, går till så att kunden använder sig av valfritt taxibolag, under förutsättning att bolaget i fråga har färdtjänstavtal med kommunen.⁸ Taxi Kurir innehar ca 10 procent och Uppsala Taxi ca 70 procent av marknaden för färdtjänsttransporter (inklusive riksfärdtjänst och s.k. förvaltningsresor). Taxi 020 har inte något avtal med kommunen. Omsättningen uppskattas till 65 mkr.⁹
20. Skoltransporter upphandlas av Uppsala kommun vart tredje år. Omsättningen på marknaden för skoltransporter uppskattades under den senaste upphandlingen i augusti 2003 till 22 mkr. Idag innehar Taxi Kurir ca 45 procent och Uppsala Taxi 14 procent av marknaden.¹⁰
21. Upplands Lokaltrafik ombesörjde den senaste upphandlingen av sjuktransporter åt Landstinget i Uppsala under våren 2001. Sett till antalet resenärer innehar Taxi Kurir ca 42 procent och Uppsala Taxi ca 3 procent av marknaden för sjuktransporter. Sjuktransporter omsätter ca 38 mkr årligen.¹¹
22. Med hänsyn till att samhällsbetalda transporter upphandlas oregelbundet och till att nyetablerade företag utestängs tills dess att nya upphandlingar påbörjas, är Taxi 020:s etablering i Uppsala beroende av att bolaget kan etablera sig på marknaden för privatbetalda transporter.

Privatbetalda transporter

23. Privatbetalda transporter skiljer sig från samhällsbetalda transporter bland annat genom att konkurrensen sker löpande på marknaden. Ungefär hälften av Taxi Kurirs och Uppsala Taxis omsättning utgörs av intäkter från privatbetalda transporter.¹²
24. En stor del av de privatbetalda transporterna sker på morgonen då kunderna transporteras till flyg, tåg, hotell eller möten och på eftermiddagen då kunderna återvänder.

⁸ Aktbilaga 71.

⁹ Aktbilaga 54 och 72.

¹⁰ Aktbilaga 72.

¹¹ Aktbilaga 67.

¹² Aktbilaga 39 och 50.

Uppsala central

25. Uppsala central (Centralen) är Sveriges näst mest frekventerade järnvägsstation. Det är den enskilt viktigaste platsen för upptagning av kunder.¹³
26. Den aktuella upphämningsplatsen är sedan länge den plats på Centralen varifrån taxiresor utgår. Det är därför den plats dit kunderna söker sig.¹⁴ En normal arbetsdag utgår uppskattningsvis 100 körningar från Centralen och många av de körningar som utgår från platsen resulterar även i en återresa.¹⁵ Centralen är även av betydelse ur marknadsföringssynpunkt och det är viktigt för företagen att finnas representerade på platsen.¹⁶
27. På Uppsala central finns det uppskattningsvis, inklusive två extra körfält avsedda för bussar, 20 stycken uppställningsplatser för taxitransporter.¹⁷

Överträdelsen

28. Den 22 december 2003 tecknade det Stockholmsbaserade företaget Taxi 020 och det Uppsalabaserade företaget Taxi 018 ett samarbetsavtal. Samarbetet innebär att Taxi 018:s åkare sedan den 1 mars 2004 är anslutna till Taxi 020:s beställningscentral och verksamma under varumärket Taxi 020. Detta kom till Taxi Kurir och Uppsala Taxis kännedom i december 2003 respektive i januari 2004.
29. I februari 2004 kom Taxi Kurir och Uppsala Taxi genom sina respektive verkställande direktörer överens om att utestänga nyetablerade Taxi 020 från marknaden för taxitransporter i Uppsala genom att öka omfattningen av taxibilar på Centralen fr.o.m. den 1 mars 2004, det vill säga datumet för Taxi 020:s etablering i Uppsala.
30. Överenskommelsen har genomförts på så sätt att Taxi Kurir och Uppsala Taxi samtidigt har gått ut med information till åkarna om att vistas så mycket som

¹³ Aktbilaga 35, 39 och 44.

¹⁴ Aktbilaga 64.

¹⁵ Aktbilaga 25.

¹⁶ Aktbilaga 35, 39 och 44.

¹⁷ Aktbilaga 64.

möjligt på Centralen under arbetspassen.¹⁸ Båda bolagen har infört nya områdesindelningar med innebörden att Centralen blivit ett separat område där förarna varit tvungna att vänta för att få förtur till transporter via växeln.¹⁹ Taxi Kurir ändrade området Akademiska sjukhuset till att enbart utgöra ett lämningsområde och inte, som tidigare, även ett hämtningsområde.²⁰ Taxi Kurir införde även prioritetsförändringar i beställningscentralen som innebar att taxibilar på Centralen har förtur till transportuppdrag.²¹ Uppsala Taxi har infört speciella scheman med innebörden att tio bilar i taget "[avdelats] till att enbart bevaka Centralen" mellan 06.30 till 10.30.²² Taxi Kurir har försökt planera sina åtgärder så att åtminstone tio av företagets bilar står samtidigt på Centralen mellan 09.00 till 13.00.²³

31. Parterna har genom att öka antalet fordon på uppställningsplatserna för taxibilar på Centralen, begränsat Taxi 020:s och övriga konkurrenters tillträde till marknaden. Förfarandet leder till lägre intäkter och minskade möjligheter för konkurrenter att marknadsföra sig på Centralen.
32. Det ökade antalet taxibilar ledde till att Taxi 020, efter etableringen den 1 mars, hade svårigheter att få kundtransporter från Centralen. Taxi 020:s andel av kundtransporterna från Centralen blev därigenom lägre än den andel som Taxi 018 hade haft före den 1 mars 2004.²⁴

¹⁸ Aktbilaga 12, 14, 16 och 23.

¹⁹ Aktbilaga 8 och 44.

²⁰ Aktbilaga 12.

²¹ Aktbilaga 12.

²² Aktbilaga 23 och 44.

²³ Aktbilaga 34.

²⁴ Aktbilaga 25 och 68.

Rättsliga utgångspunkter

Allmänt om förbudet i 6 § KL

33. Enligt 6 § KL är avtal mellan företag förbjudna om de har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt eller om de ger ett sådant resultat.

Avtal eller samordnat förfarande

34. För att ett visst förfarande skall omfattas av förbudet i 6 § KL krävs bl.a. att det är fråga om samarbete mellan två eller flera företag och att samarbetet har sin grund i ett avtal, samordnat förfarande av företag eller beslut av en sammanslutning av företag (3 § KL).
35. Ett avtal kan ha formen av såväl formellt bindande överenskommelser mellan två eller flera företag, som arrangemang där ett företag frivilligt åtar sig att begränsa sin frihet att agera på marknaden.²⁵ Även s.k. gentlemen's agreements och informella muntliga överenskommelser omfattas av avtalsbegreppet i 6 § KL.²⁶ Minimikravet för att det skall vara fråga om ett avtal torde vara att det uttryckts en gemensam avsikt från berörda parter att agera på marknaden på ett visst sätt.²⁷
36. Samordnat förfarande innebär att två eller flera företag utan direkt avtal tillämpar ett visst förfarande i samförstånd.²⁸ Samordnat förfarande förutsätter inte att företagen åtar sig några förpliktelser gentemot varandra, utan det räcker med att varje företag beter sig på marknaden i enlighet med ett samförstånd. Samförståndet behöver således inte ha uppkommit genom uttryckliga muntliga eller skriftliga förklaringar. För att ett samordnat förfarande skall föreligga krävs det att direkta eller indirekta kontakter mellan företagen har förekommit.²⁹

²⁵ Prop. 1992/93:56, s. 71 och *Uponor*, MD 2003:2.

²⁶ Prop. 1992/93:56, s. 71 och Förstainstansrättens dom i mål T-141/89 *SARL*, REG 1995, s. II-791, p. 95-97.

²⁷ Förstainstansrättens dom i mål T-7/89 *Hercules Chemicals*, REG 1991, s. II-1711, p. 256.

²⁸ Prop. 1992/93:56, s. 71.

²⁹ Prop. 1992/93:56, s. 71.

Syfte eller resultat

37. För att ett samarbete mellan företag skall omfattas av förbudet i 6 § KL krävs att samarbetets syfte eller resultat varit att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen. Ett samarbete vars syfte är att begränsa konkurrensen är förbjudet i sig.³⁰ Det krävs i ett sådant fall inte att något konkurrensbegränsande resultat påvisas.
38. Bedömningen av huruvida ett konkurrensbegränsande syfte legat till grund för ett samarbete sker utifrån objektiva kriterier. Med syfte avses således inte avtalsparternas subjektiva avsikter, utan istället vad som i sig framstår som målet med avtalet. Om den naturliga och uppenbara följden av ett avtal är att konkurrensen begränsas, är det också avtalets syfte enligt 6 § KL. Exempel på horisontella avtal som i sig har till syfte att begränsa konkurrensen är bl.a. avtal som begränsar marknader och produktion.
39. För att fastställa om resultatet av ett samarbete är konkurrensbegränsande måste ett s.k. konkurrenstest utföras, dvs. en bedömning av förfarandets negativa påverkan på konkurrensen på den relevanta marknaden. Det är härvid tillräckligt att det är fråga om ett potentiellt framtida hämmande av konkurrensen och det är således inte nödvändigt att visa att samarbetet faktiskt begränsat konkurrensen.
40. Det kan vidare presumeras att ett avtal eller ett samordnat förfarande som har till syfte att hämma konkurrensen även har ett konkurrensbegränsande resultat på den relevanta marknaden om avtalet eller det samordnade förfarandet faktiskt genomförs. Någon kvantitativ beräkning av resultatet är inte nödvändig.³¹

Märkbarhet

41. En ytterligare förutsättning för att ett konkurrensbegränsande samarbete skall omfattas av förbudet i 6 § KL är att det begränsar konkurrensen på ett märkbart sätt, dvs. har ekonomiska verkningar av någon betydelse. Företagens storlek och marknadsandelar är därvid av vikt.
42. För att bedöma om ett avtal eller ett samordnat förfarande är märkbart konkurrensbegränsande måste relevant marknad definieras. Avgränsningen

³⁰ Se bl.a. MD 2003:2 *Upnor*.

³¹ Se bl.a. kommissionens beslut den 2 juli 2002 i ärende nr K.37.519 *Metionin* (2003/674/EG).

av relevant marknad sker genom en bestämning av dels den relevanta produktmarknaden, dels den relevanta geografiska marknaden.

43. Den relevanta produktmarknaden omfattar de produkter eller tjänster som konsumenterna anser vara utbytbara, dvs. sådana produkter eller tjänster som med hänsyn till pris, funktion och egenskaper i övrigt kan tillfredställa samma behov hos konsumenten.
44. Den relevanta geografiska marknaden omfattar det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilket konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden, framför allt på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren.
45. Konkurrensverket har i ett allmänt råd (KKVFS 2004:1) om avtal av mindre betydelse (s.k. bagatellavtal) angivit hur verket tolkar begreppet. Konkurrensverket anser att ett avtal mellan företag som tillverkar eller säljer varor eller tillhandahåller tjänster i regel inte begränsar konkurrensen på ett märkbart sätt om den totala årsomsättningen för varje avtalspart och till avtalsparten anknutna företag inte överstiger 30 miljoner kronor, eller om företagen tillsammans har en marknadsandel på den relevanta marknaden om högst 15 procent.

Undantag från förbudet i 6 § KL

46. Av 8 § KL framgår att förbudet i 6 § KL inte gäller för ett avtal som:
 - 1) bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande;
 - 2) tillförsäkrar konsumenterna en skälig andel av den vinst som uppnås;
 - 3) bara ålägger de berörda företagen begränsningar som är nödvändiga för att uppnå målet i (1); och
 - 4) inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga.
47. Samtliga villkor skall vara uppfyllda för att undantag skall gälla.

Konkurrensverkets bedömning

Avtal eller samordnat förfarande

48. Taxi Kurir och Uppsala Taxi har kommit överens om att utestänga Taxi 020 från marknaden. Överenskommelsen är ett avtal i KL:s mening.

Syfte eller resultat

49. Genom att begränsa tillgången till kundunderlaget och marknadsföringsmöjligheterna på Centralen har Taxi 020:s etablering på marknaden försvårats. Detta har varit möjligt genom att antalet uppställningsplatser på Centralen är begränsat. Det aktuella avtalet mellan Taxi Kurir och Uppsala Taxi utgör därmed kontroll eller begränsning av marknaden. Sådana avtal har alltid ett konkurrensbegränsande syfte.
50. Med hänsyn till att ett konkurrensbegränsande syfte föreligger är det inte nödvändigt att visa ett konkurrensbegränsande resultat. Konkurrensverket anser emellertid att det i detta fall även föreligger ett konkurrensbegränsande resultat då överenskommelsen genomförts och medfört att Taxi 020:s andel av kundtransporter från Centralen minskat.

Märkbarhet

51. De kunder som efterfrågar taxitransporter bestämmer själva över transporten efter sina individuella önskemål. Taxitrafik skiljer sig från linjebunden persontransport (s.k. allmän kollektivtrafik) bl.a. genom att den inte har någon i förväg bestämd färdväg och tidtabell. Taxi kan beställas dygnet runt till och från en specifik adress. Utbytbarheten mellan taxitransporter och linjebundna transporter kan därför endast anses föreligga i mycket begränsad utsträckning.³²
52. En väsentlig omständighet att beakta är, oavsett hur den relevanta geografiska marknaden avgränsas, att den som reser med taxi i allmänhet måste anlita taxiverksamhet som är lokaliserad inom ett relativt kort avstånd från resans startpunkt. Ofta torde det vara möjligt att göra alternativa avgränsningar, av vilka ingen kan sägas vara den enda riktiga.
53. Marknadsdomstolen har uttalat att det kan uppstå svårigheter i att avgränsa en relevant geografisk marknad i samband med taxiverksamhet.³³ Marknadsdomstolen har i ett antal domar avseende taxiverksamhet fastslagit att den relevanta geografiska marknaden utgörs av kommunen.³⁴

³² Se Konkurrensverkets beslut, dnr. 678/96, s. 7-8.

³³ Se MD 1996:15, *Taxisamordning i Skellefteå*.

³⁴ Se MD 2000:10, *Taxi Jönköping* och MD 2000:23, *Taxi Linköping*.

54. Taxi Kurir och Uppsala Taxi samt även övriga beställningscentraler i Uppsala, utför taxitransporter med startpunkt i Uppsala kommun. Endast en mindre del av transporterna utgår från Arlanda flygplats.³⁵
55. Enligt Konkurrensverket utgörs den relevanta produktmarknaden av marknaden för privatbetalda transporter och den relevanta geografiska marknaden av Uppsala kommun.
56. Det kan inte med säkerhet fastställas vad den totala omsättningen är på marknaden för taxitransporter i Uppsala kommun. Ett sätt att beräkna de samverkande taxiföretagens marknadsandelar är då att relatera det sammanlagda antalet taxiregistrerade fordon till det totala antalet taxiregistrerade fordon på marknaden.³⁶
57. På marknaden för taxitransporter i Uppsala kommun är följande bolag aktiva:³⁷

Företag	Antal bilar	Marknadsandel	Andel privatbetalda transporter	Marknadsandel privatbetalda transporter
Uppsala Taxi	122	42 %	50 %	43 %
Taxi Kurir	68	24 %	50 %	24 %
Taxi 020	20	7 %	70 %	10 %
A-Transport	25	9 %	5 %	1 %
Eklundshof Taxi	9	3 %	95 %	6 %
Bälinge Taxi	1	-	10 %	-
Björklinge Taxi	5	2 %	15 %	1 %
Sköldhs Taxi	7	2 %	5 %	-
Ärentuna Taxi	5	2 %	15 %	1 %
Järlåsa Taxi	7	2 %	10 %	-
Övriga friåkare	20	7 %	100 %	14 %

³⁵ Aktebilaga 39 och 44.

³⁶ Se MD 2000:10, *Taxi Jönköping* och MD 2000:26, *Västerbottens Taxi*.

³⁷ Aktebilaga 39, 44, 62, 66, 93, 94, 95, 96, 97 och 98.

58. Taxi Kurir och Uppsala Taxi har tillsammans en marknadsandel om 65-70 procent på den aktuella marknaden. Märkbarhetskriteriet är därmed uppfyllt.

Undantag från förbudet i 6 § KL

59. Det har i verkets utredning inte framkommit något som visar att avtalet uppfyller förutsättningarna för undantag enligt 8 § KL.

Konkurrensskadeavgift

Allmänt om förutsättningarna för konkurrensskadeavgift

Uppsåt och oaktsamhet

60. För att konkurrensskadeavgift skall kunna utdömas fordras enligt 26 § KL uppsåt eller oaktsamhet hos företaget eller hos den som handlat på företagets vägnar.
61. Frågan om uppsåt har behandlats av EG-domstolen i flera fall. Enligt EG-domstolens och Förstainstansrättens praxis är det tillräckligt för att kravet på uppsåt skall anses vara uppfyllt att det är klarlagt att företaget inte kunde ha varit omedvetet om att det förfarande som är under bedömning begränsade konkurrensen.³⁸ Denna bedömning har av Marknadsdomstolen ansett vara tillämplig även vad gäller uppsåtsrekvisitet i 26 § KL.³⁹
62. Marknadsdomstolen har i ärendet *Fritidsresor*⁴⁰ uttalat att en överträdelse av en klar och entydig regel måste innebära att bolaget i varje fall har förfarit oaktsamt.

Avgiftens storlek

63. En konkurrensskadeavgift skall enligt 27 § KL fastställas till lägst fem tusen kronor och högst fem miljoner kronor eller till ett högre belopp, dock inte överstigande tio procent av företagets omsättning föregående räkenskapsår. Med omsättning avses hela företagets omsättning, utan begränsning till den produkt eller marknad som förfarandet rört.⁴¹

³⁸ Se bl.a. EG-domstolens dom i mål 246/86, *SC Belasco m.fl.*, REG 1989, s. 2117, p.41.

³⁹ Se MD 1999:22, *SAS* och MD 2000:2, *BK Tåg*.

⁴⁰ MD 1998:7, *Fritidsresor* (marknadsstörningsavgift).

⁴¹ Prop. 1992/93:56 s. 93.

64. Konkurrensskadeavgiftens storlek skall enligt 28 § KL bestämmas med hänsyn till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den har pågått. Enligt paragrafens andra stycke skall ingen avgift påföras i ringa fall. Med ringa fall avses överträdelser som med hänsyn till lagstiftningens allmänna syfte att främja en effektiv konkurrens framstår som bagatellartade eller försumbara.⁴²

Grundbeloppet

65. Enligt Kommissionens riktlinjer för beräkning av böter⁴³ (bötesriktlinjerna) skall först grundbeloppet fastställas för vart och ett av de berörda företagen. Därefter skall hänsyn tas till försvårande eller förmildrande omständigheter.
66. Vid bestämmandet av grundbeloppet skall överträdelsens allvarlighet och varaktighet beaktas.
67. Vid bedömningen av allvarligheten i överträdelsen skall överträdelsens art, dess konkreta påverkan på marknaden, mätbarheten av överträdelsen och storleken på den relevanta geografiska marknaden beaktas. Överträdelser delas in i tre olika kategorier: mindre allvarliga, allvarliga och mycket allvarliga.
68. Enligt bötesriktlinjerna skall en distinktion göras mellan överträdelser av kort varaktighet (kortare än 1 år), medellång varaktighet (vanligtvis 1 till 5 år) och lång varaktighet (längre än 5 år). För överträdelser av kort varaktighet skall grundbeloppet inte höjas. För medellånga överträdelser kan grundbeloppet höjas med upp till 50 procent. För överträdelser som varat längre än 5 år kan grundbeloppet för varje ytterligare tillkommande år höjas med 10 procent.

Konkurrensverkets bedömning

69. Det är uppenbart att 6 § KL uppsåtligen överträtts.
70. De berörda parterna har genom avtal överenskommit om att utestänga Taxi 020 från marknaden. Utgångspunkten är att samverkan mellan två konkurrenter i syfte att utestänga en tredje part är att anse som en allvarlig överträdelse. Enligt uppgift har Taxi 020:s transporter från Centralen minskat sedan överträdelsen inleddes. Överträdelsen har således haft en påverkan på marknaden och utgör därför även i detta avseende en allvarlig överträdelse.

⁴² Prop. 1992/93:56 s. 93.

⁴³ EUT C010, 16/01/2003, s. 16-18.

Omfattningen av den geografiska marknaden talar för att överträdelsen är att anse som mindre allvarlig.

71. Vid en samlad bedömning anser Konkurrensverket att överträdelsen är mindre allvarlig.
 72. Överträdelsen är med hänsyn till dess konkurrensbegränsande art och karaktär inte att anse som bagatellartad eller försumbar. Överträdelsen är således inte ringa.
 73. Grundbeloppet skall bestämmas till 75 000 kronor för Taxi Kurir och till 200 000 kronor för Uppsala Taxi.
 74. Den aktuella överträdelsen har pågått i mindre än ett år. Överträdelsens varaktighet är i detta fall att anse som kort.
 75. Det föreligger enligt Konkurrensverket inga förmildrande eller försvårande omständigheter för någon av parterna.
 76. Utifrån ovanstående beräkningsgrund skall konkurrensskadeavgiften bestämmas till 75 000 kronor för Taxi Kurir och till 200 000 kronor för Uppsala Taxi.
-

Claes Norgren

Petter Berg

Bifogas

Bilaga 1 Bevisuppgift

Bilaga 2-3 Uppgifter om svarandenas företrädare och firmatecknare (utdrag ur Bolagsverkets bolagsregister)