

Förordningsmotiv



Förordning om gruppundantag enligt 17 §
konkurrenslagen (1993:20) för avtal om viss
taxisamverkan

Fm
2000:4

**Förordning (2000:1029)
om gruppundantag enligt 17 § konkurrenslagen (1993:20)
för avtal om viss taxisamverkan;**

utfärdad den 23 november 2000.

Regeringen föreskriver¹ följande.

1 § Med *taxiföretag* avses i denna förordning företag som tillhandahåller eller utför taxitjänster eller därmed jämförbara transporttjänster.

Med *beställningscentral* avses en gemensam eller fristående funktion som tar emot beställningar och fördelar transportuppdrag mellan taxiföretag. Funktionen kan även utföra sådan verksamhet som har samband därmed.

2 § I den mån undantag inte gäller enligt 18 e § konkurrenslagen (1993:20), och under de villkor som föreskrivs i denna förordning, gäller gruppundantag enligt 17 § konkurrenslagen från förbudet i 6 § samma lag för ett sådant skriftligt avtal mellan taxiföretag, eller mellan en beställningscentral och taxiföretag, som avser gemensam transportverksamhet genom samverkan i en beställningscentral eller på annat sätt i syfte att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar.

¹ Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 november 2000 (Regeringens förordningsmotiv 2000:4).

Uppfylls inte villkor som föreskrivits för att undantag skall gälla för ett visst förfarande, upphör undantaget att gälla endast i fråga om detta förfarande.

3 § Undantag enligt 2 § gäller för gemensam inköpsverksamhet och skydd av affärshemligheter.

Undantag gäller vidare för i tredje stycket angivna förfaranden om

1. det är påkallat för att uppnå syftet med den gemensamma transportverksamheten, och

2. de samverkande taxiföretagen under ett räkenskapsår, och beräknat för hela den perioden, svarar för högst 35 procent av marknaden för de tjänster som avtalet avser.

De förfaranden som avses i andra stycket är:

1. gemensam marknadsföring i form av annonsering och annan reklam, marknadsprofil eller liknande, samt samarbete om priset för tjänsten som den gemensamma marknadsföringen avser,

2. uppsägningstid för anslutet taxiföretag, om tiden inte överstiger sex månader från uppsägningstillfället eller, i fråga om en ekonomisk förening, villkor att uppsägning inte får göras förrän efter viss tid från inträdet om tiden inte uppgår till sex månader eller mer,

3. skyldighet för anslutet taxiföretag att utföra köruppdrag och ställa bilar till förfogande i enlighet med fastställd service-nivå,

4. skyldighet för anslutet taxiföretag att under avtalstiden inte konkurrera med den gemensamma transportverksamheten, och

5. skyldighet för anslutet taxiföretag att överlåta sina affärsförbindelser, inklusive rätten att fastställa priset till kund, till beställningscentralen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2001 och gäller till och med den 31 december 2005.

På regeringens vägnar

ULRICA MESSING

Per Erik Lindeberg
(Näringsdepartementet)

Taximarknaden

Före omregleringen av taximarknaden gällde enligt 1979 års yrkestrafiklagstiftning bestämmelser om bl.a. trafikeringsplikt, och skyldighet för en tillståndshavare att tillhöra en beställningscentral. Vidare var prissättningen reglerad genom att en statlig myndighet fastställde för hela landet gällande maximitaxor. Taximarknaden var hårt reglerad.

Genom omregleringen av taximarknaden den 1 juli 1990 avskaffades prövningen av hur många taxifordon som skulle tillåtas verka inom ett område. Varje taxiägare fick rätt att sätta sitt eget pris samt avgöra hur många bilar som skulle vara i trafik och när man skulle köra. Vidare slopades kravet på tillhörighet till en beställningscentral.

Taximarknaden i Sverige kan efter omregleringen beskrivas som ett antal lokala taximarknader med mycket varierande förutsättningar. Kundunderlaget varierar kraftigt mellan tätbefolkade områden och glesbygd. Dessutom dominerar olika typer av kundgrupper i olika delar av landet. På många platser är de samhällsbetalda taxitransporterna (färdtjänst, skolskjutsar, skolresor och sjuktransporter) den huvudsakliga intäktskällan. I vissa glesbygdskommuner är andelen nära 90 procent av taxiföretagens intäkter och de samhällsbetalda resorna är således närmast en förutsättning för taxiföretagens existens i dessa regioner. Taxitransporter som bekostas av privatpersoner och företag (s.k. privatresor) kan i dessa regioner betraktas som ett komplement till den övriga verksamheten. Den begränsade omfattningen av privatresor i glesbygd skulle kunna hänföras till de stora avstånden som innebär att det är kostsamt att resa med taxi. I de större städerna är bilden en helt annan. Där kan andelen samhällsbetalda resor uppskattas till 25–30 procent.

På taximarknaden finns huvudsakligen två slags företag, s.k. beställningscentraler och enskilda taxiföretag. Varje taxiföretag äger en eller flera taxibilar. En vanlig organisationsform är att beställningscentralen ägs gemensamt av taxiföretagen. Det förekommer också att den drivs som ett fristående företag vilket taxiföretagen mot en avgift kan ansluta sig till. Även andra

former kan tänkas. Antalet beställningscentraler i Sverige, av lite mer fast karaktär, uppgår till cirka 300.

Gällande rätt

Konkurrenslagen (1993:20) bygger huvudsakligen på samma principer som gäller inom EG-rätten. Lagen innehåller två generella förbud, ett mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag (6 §) och ett mot missbruk av dominerande ställning (19 §). Dessa förbudsbestämmelser motsvarar artiklarna 81.1 och 82 i EG-fördraget (tidigare artiklarna 85.1 och 86 i Romfördraget). EG-fördragets konkurrensregler har direkt effekt och har företräde framför nationell konkurrensrätt om konflikt uppstår. De nationella reglerna får inte tillämpas i det enskilda fallet på ett sätt som strider mot den fulla och enhetliga tillämpningen av EG:s konkurrensregler.

Konkurrensbegränsande avtal mellan företag är i princip förbjudna enligt 6 § konkurrenslagen. Från detta förbud kan, under i 8 § angivna förutsättningar, undantag meddelas i enskilda fall efter ansökan till Konkurrensverket.

Avgörande för att ett undantag enligt 8 § skall kunna meddelas är att avtalet medför positiva effekter genom t.ex. förbättrad distribution samt att dessa effekter överväger vissa negativa effekter av avtalet.

Förutsättningarna för undantag enligt 8 § konkurrenslagen är att avtalet

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 därigenom 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.

Liksom enligt EG-rätten gäller undantag från förbudet i 6 § enligt 17 § konkurrenslagen också för sådana grupper av avtal som uppfyller förutsättningarna i 8 § (gruppundantag). Sådana

grupper av avtal anges i föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen har således endast möjlighet att meddela gruppundantag för de grupper av avtal som uppfyller förutsättningarna i 8 §. Konkurrensbegränsande avtal som har märkbar effekt och inte omfattas av gruppundantaget får anmälas till Konkursverket för prövning av om individuellt undantag kan meddelas. Om ett avtal omfattas av ett gruppundantag får företagen avgöra på egen risk. Företag som är osäkra på om deras avtal omfattas av ett gruppundantag har alltid möjlighet att anmäla avtalet till Konkursverket för en individuell undantagsprövning.

Att ett avtal omfattas av ett gruppundantag innebär inte att parterna i något avseende är befriade från tillämpningen av reglerna om missbruk av dominerande ställning.

I samband med att konkurrenslagen trädde i kraft den 1 juli 1993 beslutade regeringen förordningar om gruppundantag enligt 17 § konkurrenslagen för ensamåterförsäljaravtal, exklusiva inköpsavtal, försäljnings- och serviceavtal för motorfordon, specialiseringsavtal, avtal om forskning och utveckling, patentlicensavtal, know-howlicensavtal, franchiseavtal samt kedjor i detaljhandeln. Giltigheten för undantagen begränsades till viss tid. För vissa gruppundantag har giltighetstiden förlängts och andra gruppundantag har upphört att gälla. Ytterligare två gruppundantag har beslutats rörande tekniköverföring och försäkringssektorn. Som en följd av arbetet i EU med att ersätta nu gällande gruppundantag med mer generella regler för undantag från konkurrensreglernas förbud mot samverkan mellan företag pågår ett arbete med revidering av flera av de svenska gruppundantagen.

Samtliga gällande gruppundantag har sin motsvarighet inom EG-rätten utom vad gäller kedjor i detaljhandeln. Detta undantag löper ut den 30 juni 2001.

Taxiföretagens samarbete prövas i dag i anslutning till det generella förbudet i 6 § konkurrenslagen och i form av individuella undantag. Frågan om konkurrenslagens tillämpning på viss taxisamverkan har prövats av Marknadsdomstolen vid ett

flertal tillfällen. Marknadsdomstolens praxis kommer i det följande att omnämnas i anslutning till relevant avsnitt.

Undantag i konkurrenslagen för viss taxisamverkan

Regeringen uppdrog den 14 april 1997 åt en interdepartemental arbetsgrupp att utreda vissa frågor på konkurrenslagens område. Arbetsgruppen redovisade sitt arbete i Ds 1998:72 Små företag och konkurrenslagen. Arbetsgruppen föreslog ett gruppundantag för sådan samverkan mellan taxiföretag som syftade till att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar eller i övrigt stärkt konkurrenskraft för dem i de fall en beställningscentral har en marknadsandel om högst 35 procent av den relevanta marknaden. Arbetsgruppens förslag har remissbehandlats.

En promemoria utarbetades därefter inom Näringsdepartementet – Konkurrenslagen och samarbete i taxibranschen (N2000/29/NL). I promemorian föreslogs dels ett undantag i konkurrenslagen för viss taxisamverkan (ett s.k. legalundantag), dels ett gruppundantag för taxisamverkan som omfattar högst 35 procent av den relevanta marknaden. Även denna promemoria har remissbehandlats och remissinstanserna är huvudsakligen positiva till förslaget.

Den 25 maj 2000 överlämnades regeringens proposition Konkurrenspolitik för förnyelse och mångfald (prop. 1999/2000:140) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen bl.a. att två nya paragrafer rörande taxisamverkan, 18 d och 18 e §§, införs i konkurrenslagen. Innebörden av den föreslagna 18 e § är att ett undantag gäller från förbudet i 6 § konkurrenslagen för skriftligt avtal mellan taxiföretag eller mellan en beställningscentral och taxiföretag om avtalet

1. avser gemensam transportverksamhet genom samverkan i en beställningscentral eller på annat sätt i syfte att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar,
2. behövs för att tillgodose det samhällliga intresset av tillgång till taxiservice, och
3. omfattar högst 30 taxifordon.

Undantaget skall inte gälla till den del samarbetet avser förfarande eller villkor som innebär eller omfattar fastställande av gemensamma priser, uppdelning av marknader, en uppsägningstid för anslutet taxiföretag som överstiger sex månader från uppsägningstillfället eller, i fråga om en ekonomisk förening, villkor att uppsägning inte får göras förrän tidigast efter sex månader eller längre tid från inträdet, eller förbud för anslutet taxiföretag att efter avtalstidens utgång konkurrera med den gemensamma transportverksamheten, om det är uppenbart att syftet med den gemensamma transportverksamheten eller intresset av tillgång till taxiservice kan tillgodoses utan att samarbetet omfattar ett sådant förfarande eller villkor.

Riksdagen har antagit förslaget med den justeringen att undantaget skall omfatta högst 40 taxifordon.

Regeringen redovisar i propositionen att den tidigare nämnda promemorian identifierat ett tydligt behov av ett klart regelverk som tillgodoser flera mål. Ett mål är upprätthållandet så långt det är möjligt av en effektiv konkurrens inom taxinärningen. Ytterligare ett mål är det samhällseliga intresset av tillgång till taxiservice även i mindre tätbefolkade delar av Sverige. Ett annat mål är att skapa den förutsebarhet som näringen rimligen kan ges.

Det pågående reformarbetet inom EU på konkurrensområdet uppmärksammas särskilt i propositionen i anslutning till dessa överväganden. Det noteras att kommissionens policy vid utformningen av nya regler inom EU på konkurrensområdet har en annan inriktning. Där ersätts mer bransch- eller distributionspecifika undantag med mera generellt utformade undantag. Regeringen redovisar vad som uttalas i promemorian: Även om särskilda regler för den svenska taxinärningen således inte har direkt stöd i den rättsliga utvecklingen på konkurrensrättsens område föreligger självklart inga hinder mot att, där det finns tillräckligt starka sakskäl grundade på förhållanden i Sverige, tillskapa särskilda regler med beaktande av nämnda aspekter. Givetvis kan som nyss nämnts inte nya svenska regler tillämpas på ett sätt i det enskilda fallet som strider mot den fulla och enhetliga tillämpningen av EG:s konkurrensregler. På ifråga-

varande område torde dock risken för sådana konflikter vara liten. EG:s konkurrensregler kommer nämligen inte att aktualiseras med mindre än att det s.k. samhandelskriteriet är uppfyllt, vilket synes vara mindre sannolikt i taxibranschen. Möjligen kan gemenskapsreglerna bli tillämpliga på samarbete vid landsgränserna.

Regeringen framhåller att Sverige till skillnad från de flesta andra medlemsstater i EU har en avreglerad taximarknad och att de övergripande konkurrensreglerna får en mycket liten betydelse på de reglerade marknaderna. Även med beaktande av det pågående arbetet i EU blir slutsatsen att övervägande skäl talar för förslaget och särskilda regler, i form av ett legalundantag, på konkurrensrättens område för viss taxisamverkan.

I propositionen anför regeringen att effekten av det föreslagna undantaget i konkurrenslagen torde bli att det genom undantaget klargörs att ett stort antal beställningscentraler huvudsakligen i mindre tätbefolkade områden av Sverige inte omfattas av förbudsregeln i 6 § konkurrenslagen, givet av att vissa ytterligare förutsättningar är uppfyllda. Vidare att detta svarar mot de behov och motiv som redovisats i detta avsnitt.

Behovet ett gruppundantag

En översiktlig kartläggning av antalet beställningscentraler i Sverige visar att drygt 80 procent av antalet beställningscentraler har högst 30 registrerade taxifordon samt att ca 85 procent har högst 40 registrerade fordon. I storstadsområdena finns emellertid en handfull grupper av taxiföretag med ett mycket stort antal registrerade fordon.

Många kommuner utanför storstadsområdena och vissa städer med ett relativt stort befolkningsunderlag har en dominerande beställningscentral med hög eller mycket hög andel av den lokala marknad där den är verksam. Eftersom det inte förefaller sannolikt att flertalet av dessa beställningscentraler skulle kunna få icke-ingripandebesked eller individuella undantag enligt konkurrenslagen för sitt samarbete är det därför inte möjligt att på den grunden och inom det motsvarande konkurrensrätts-

liga systemets ram utfärda ett gruppundantag avseende samverkan mellan taxiföretag i mindre tätbefolkade delar av Sverige. Riksdagen har i stället beslutat ett legalundantag i 18 e § konkurrenslagen för en samverkan som omfattar högst 40 taxifordon. Detta innebär att en stor andel av antalet beställningscentraler undantas från förbudet i 6 § konkurrenslagen redan genom legalundantaget.

I framför allt de större kommunerna kvarstår behovet av ett gruppundantag i viss omfattning även vid sidan av legalundantaget, även om de mindre beställningscentralerna i princip undantas från konkurrenslagens förbud mot visst samarbete. Det finns genom den rättspraxis som utvecklats på området ett underlag för att i gruppundantagets form generellt undanta sådana avtal som har övervägande positiva effekter från förbudet i 6 § konkurrenslagen. Det övergripande perspektivet är därvid vad som främjar samhällsekonomin och konsumenternas intressen. Vidare är det viktigt att minska den administrativa bördan för de företag det här är fråga om. Företagen kan på egen hand bedöma om samarbetet omfattas av gruppundantag. Detta torde medföra den fördelen att den potentiella risken minskar för att ett stort antal individuella ansökningar om undantag måste göras hos Konkurrensverket, vilket innebär stor resursbesparing för företagen och verket. Av praktiska och andra skäl såsom behovet av förutsebarhet för taxinäringen finns således ett behov av gruppundantag för visst samarbete mellan taxiföretag.

De överväganden som gjorts av regeringen i samband med förslaget till införande av ett legalundantag i fråga om förhållandet till EG:s konkurrensregler gör sig gällande även i frågan om ett svenskt gruppundantag bör införas för avtal om viss taxisamverkan. Regeringens överväganden redovisas ovan i avsnittet Undantag i konkurrenslagen för viss taxisamverkan. Regeringen finner med anledning av vad som samlat har anförts att även vad avser ett gruppundantag talar övervägande skäl för att införa särskilda regler trots att särskilda regler för den svenska taxinäringen inte har direkt stöd i den rättsliga utvecklingen inom EU.

Gruppundantaget kommer att få betydelse bl.a. för den samverkan som omfattar fler än 40 bilar, mot bakgrund av legalundantaget. Det betyder att beställningscentraler som f.n. är skyldiga att ansöka om individuellt undantag inte längre kommer att behöva göra det inom ramen för gruppundantaget.

De förfaranden som bör omfattas av gruppundantag

Gemensam inköpsverksamhet och skydd av affärshemligheter

Taxiföretagen har ofta behov av att samordna sina inköp för att få ned kostnaderna t.ex. för inköp av bilar, teknisk utrustning, uniformer m.m. Inköpsrabatter av olika slag kan på så sätt utverkas. Genom stordrifts- och rationalitetsfördelar kan kunderna erbjudas ett lägre pris. Ett sådant samarbete torde i de flesta fall överhuvudtaget inte märkbart begränsa konkurrensen. Större volymer ger, genom lägre transaktionskostnader för leverantören, bättre villkor enligt principen pris efter prestation. När ett sådant samarbete är konkurrensbegränsande på ett märkbart sätt, överväger de positiva effekterna i de allra flesta fall de negativa med samarbetet. Av dessa skäl finns anledning att i gruppundantaget undanta samarbete om gemensam inköpsverksamhet.

Ett taxiföretag i en beställningscentral får normalt tillgång till affärshemligheter. Att taxiföretagen åläggs att skydda dessa är en naturlig del av samarbetet och bör därför undantas.

Marknadsföring

En viktig del i samarbetet är att taxiföretagen kan marknadsföra sig gemensamt, i meningen att beställningscentralen i annonsering, annan reklam eller liknande framträder samlat för köparna. Det kan röra sig om en gemensam marknadsprofil, gemensamma skyltar på fordonen, information om priser samt telefonnummer till beställningscentralen m.m. Sådant samarbete har i regel, under den allmänna förutsättningen nedan i

fråga om en högsta marknadsandel, sammantaget sådana positiva effekter att det bör undantas i gruppundantaget.

Uppsägningstid

En relativt kort uppsägningstid har i praxis ansetts vara en viktig omständighet vid beviljande av undantag för så långtgående skyldigheter som att transportören t.ex. skall ställa sina fordon till förfogande eller överlåta alla sina affärsförbindelser till beställningscentralen, se nedan.

En praxis har utbildats i fråga om uppsägningstid där undantag regelmässigt har beviljats för högst sex månaders ömsesidig uppsägningstid, se bl.a. MD 1999:14.

Av dessa skäl bör en uppsägningstid för anslutet taxiföretag undantas i gruppundantaget endast om tiden inte överstiger sex månader från uppsägningstillfället.

När det gäller ekonomiska föreningar får bestämmelsen anpassas något till regelverket för sådana föreningar. Se vidare i författningskommentaren.

Skyldighet för taxiföretaget att utföra köruppdrag och ställa bilar till förfogande i enlighet med fastställd servicenivå

Beställningscentralen svarar ofta för trafikplanering av antalet taxibilar olika veckodagar och vid dygnets olika timmar. Avtalen reglerar vanligen hur köruppdragen fördelas under olika tider på dygnet, helger m.m. På detta sätt ökar tillgängligheten, genom att kunderna har möjlighet att beställa taxi dygnet runt och för alla sträckor. Beroende på vilotidsreglerna kan ett litet enskilt taxiföretag med en eller ett par förare inte vara tillgängligt alla dagar och dygnet runt, vilket torde leda till att man måste inrikta sig på de mest lönsamma arbetstiderna. Samarbete genom beställningscentraler framstår därför som ett sätt att upprätthålla en fungerande taximarknad alla dagar och dygnet runt. Det förekommer vidare att de deltagande taxiföretagen åläggs skyldighet att ställa bilar till beställningscentralens förfogande i viss omfattning.

Dessa skyldigheter har av Konkurrensverket ansetts konkurrensbegränsande i några beslut (se t.ex. Dnr 678/96 Taxi Uppsala Trafik AB 1997-06-17 och Dnr 575/96 Taxi Göteborg ek. för. 1997-12-18). Konkurrensverket beviljade dock undantag och ansåg bl.a. att sådana skyldigheter kunde godtas under förutsättning att uppsägningstiden inte var alltför lång.

Eftersom det i gruppundantaget föreslås att en uppsägningstid undantas om den är längst sex månader, bör dessa skyldigheter undantas i gruppundantaget.

Konkurrensklausuler

Ett taxiföretag i en beställningscentral får normalt tillgång till och kunskap om kundkretsen. Genom samverkan erhåller vidare de enskilda taxiföretagen konfidentiell information om beställningscentralernas affärsverksamhet, strategier, know-how m.m. Eftersom det inte finns några större etableringshinder för att starta taxiverksamhet skulle de företag som deltar i en beställningscentral relativt enkelt kunna etablera konkurrerande verksamhet vid sidan av beställningscentralen och där effektivt utnyttja nämnda kunskaper. För att säkerställa att beställningscentralens kundavtal och andra affärshemligheter inte utnyttjas i konkurrerande verksamhet kan ett förbud för en transportör att bedriva konkurrerande verksamhet under avtalstiden i allmänhet inte anses ålägga berörda företag längre gående begränsningar än vad som är nödvändigt för att uppnå de avsedda positiva verkningarna av samarbetet. I Marknadsdomstolens avgörande Taxi Trafikförening u.p.a. MD 1996:4 gavs undantag beträffande förbud för taxiföretaget att under avtals- och uppsägningstiden bedriva med beställningscentralen konkurrerande verksamhet. Det finns vidare ett stort antal beslut av Konkurrensverket där sådana konkurrensklausuler godtas. Mot denna bakgrund bör klausuler av detta slag undantas i gruppundantaget. Om avtalet innehåller en konkurrensklausul brukar innebörden av den bl.a. vara att taxiföretaget också är förhindrat att göra reklam för egen verksamhet vid sidan om den gemensamma marknadsföringen.

Överlåtelse av affärsförbindelser till beställningscentralen

Överlåtelse av affärsförbindelserna medför fördelar framförallt genom en effektiv samordning av transportuppdragen. Detta leder till ett rationellt utnyttjande av fordonbeståndet och till att tomkörningar kan undvikas. En överlåtelse av affärsförbindelser till beställningscentralen innefattar dock att beställningscentralernas anslutna taxiföretag för närvarande också har gemensam prissättning gentemot privata kunder. Det inkluderar även rekommenderade priser. Den gemensamma prissättningen skall framgå av den prisinformation som är anslagen på taxifordonen och anges vid telefonförfrågningar hos beställningscentralen. Den enskilde konsumenten torde därför ofta uppleva beställningscentralen med anslutna taxiföretag som *en* aktör på marknaden. Tilläggas kan att Vägverket, efter samråd med Konsumentverket, har utfärdat nya föreskrifter om taxitrafik (VVFS 1999:177). Regler rörande prisinformation trädde i kraft den 1 november 2000 och innebär bl.a. att jämförpriser införs. Syftet med detta är att konsumenterna skall få bättre prisinformation men även att konkurrensen skall förbättras då konsumenterna får lättare att göra rationella val.

Man får i detta sammanhang inte glömma bort att den tekniska utvecklingen kan innebära helt nya möjligheter i fråga om förmedling av taxitjänster, vilket även har betydelse för frågan om gemensam prissättning. Indikationer från branschen finns att det idag skulle vara möjligt att priskonkurrera inom ramen för en samverkan i en beställningscentral.

Marknadsandelsgräns

Bland annat mot bakgrund av att samarbetet inom beställningscentralen inbegripit gemensam prissättning har Konkursverket avslagit ett antal ansökningar om individuella undantag när de samarbetande taxiföretagens gemensamma marknadsandel har varit så hög att den på den aktuella marknaden medfört att de samarbetande taxiföretagen haft möjlighet att sätta

konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga (jfr 8 § konkurrenslagen).

Ett gruppundantag innebär ett generellt undantag från förbudet i 6 § konkurrenslagen för grupper av avtal som uppfyller förutsättningarna i 8 § konkurrenslagen. Gruppundantaget kan således inte undanta sådana förfaranden som inte skulle vara berättigade till undantag enligt 8 § konkurrenslagen. Härmed krävs bl.a. att undantaget skall bidra till att förbättra produktionen eller distributionen, eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande. Det är i sig befogat att gruppundantaget medger förfaranden som skapar effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar. Samtidigt måste beaktas att det är fråga om samverkan mellan fristående företag som befinner sig i samma handelsled, och som således ofta står i konkurrensförhållande till varandra. Riskerna med en samverkan av just denna art är, vid någon brytpunkt, att konkurrensintensiteten sjunker totalt sett. Bl.a. mot bakgrund av att taxisamarbete enligt gruppundantaget tillåts innefatta prissamarbete som kan leda till att konkurrensen sätts ur spel bör det uppställas en begränsning i gruppundantaget för sådant samarbete som omfattar taxiföretag som har en stark ställning på den relevanta marknaden.

Rättspraxis visar att samarbete genom beställningscentraler som svarat för högst cirka 35 procent av marknaden för de tjänster som transportöravtalet avser, i regel meddelats icke-ingripandebesked eller individuellt undantag, se bl.a. MD 1996:4 och 1999:14. I några enstaka fall har även samarbeten som omfattat högre marknadsandel beviljats individuellt undantag, men då har utredningen visat att sidokonkurrensen var god. Ett exempel på detta är MD 1999:16 där Marknadsdomstolen beslutade att ge Taxi Västerås individuellt undantag trots att Taxi Västerås hade ca 50 procent av den relevanta marknaden.

Från rättsliga och ekonomiska utgångspunkter måste man ha en betryggande anledning att bedöma att ett visst enskilt förfarande om det tillåts i ett gruppundantag inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en

väsentlig del av nyttigheterna i fråga. Detta uppnås när det gäller en generell reglering lämpligen genom att taxiföretagens överlåtelse av affärsförbindelser till beställningscentralen undantas endast om taxiföretagens gemensamma marknadsandel högst uppgår till 35 procent av marknaden för de tjänster avtalet avser.

I de fall som hittills prövats i praxis har en naturlig utgångspunkt varit att prissamarbetet ansetts som särskilt kritiskt men t.ex. även sådana skyldigheter som att ställa fordonen till förfogande dygnet runt eller att inte bedriva med beställningscentralen konkurrerande verksamhet. Som nämnts medför en överlåtelse av affärsförbindelser fördelar framförallt genom en effektiv samordning av transportuppdragen och ett rationellt utnyttjande av fordonsbeståndet genom att tomkörningar undviks. Det leder vidare till att små företag som samverkar får möjlighet att lägga konkurrenskraftiga anbud vid upphandlingar. I de individuella taxiärenden som prövats har undantag beviljats för de tillämpade förfarandena om de samverkande företagens marknadsandel inte riskerat att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna och de olika långtgående förfarandena balanserats med exempelvis korta tider för utträde ur föreningen. Med hänsyn till att bl.a. prissamarbete tillåts i viss utsträckning samt till de mer omfattande skyldigheter som kan åläggas enligt 3 § tredje stycket och som har ett inbördes samband med varandra bör en marknadsandelsgräns vid 35 procent av den relevanta marknaden gälla för samtliga de förfaranden som räknas upp i nämnda stycke. Mot bakgrund av den praxis som utbildats på området kan vid denna marknadsandel de i 8 § konkurrenslagen uppställda villkoren anses uppfyllda.

När det gäller inköpsarbete i taxibranschen bör detta undantas oavsett de samverkande företagens ställning på den relevanta marknaden eftersom ett sådant samarbete i de flesta fall överhuvudtaget inte märkbart begränsar konkurrensen. Skydd för företagshemligheter bör inte heller begränsas av företagens ställning på den relevanta marknaden.

En omständighet i sammanhanget som kan försvåra beräkningen av en grupperings marknadsandel kan vara att grupperingarna ömsom får nya eller blir av med medlemmar till följd av vunna eller förlorade upphandlingar av samhällsbetalda transporter. Detta kan leda till att marknadsbildningen ändras snabbt. Denna fråga får lösas i rättstillämpningen.

Marknadsbegreppet

Den relevanta marknaden bestäms genom en avgränsning av dels produktmarknaden, dels den geografiska marknaden.

I fråga om avgränsning av relevant marknad finns flera vägledande beslut från Marknadsdomstolen (MD 1996:4 och 15, MD 1999:15 och 16 samt 2000:10). I dessa mål har den relevanta produktmarknaden bedömts vara taxitjänster. I de tre förstnämnda besluten bestämdes den relevanta geografiska marknaden till de aktuella kommunerna. I MD 1999:16 som gällde Taxi Västerås bestämde dock Marknadsdomstolen den geografiska relevanta marknaden till ett område bestående av Västerås stad samt Surahammars och Hallstahammars kommuner. I MD 2000:10 som gällde Taxi Jönköping bestämde Marknadsdomstolen den geografiska relevanta marknaden till ett område omfattande Jönköpings, Habo och Mullsjö kommuner.

I beslutet Dnr 678/96 Uppsala Taxi Trafik AB 1997-06-17 diskuterade Konkurrensverket ingående frågan om avgränsning av relevant produktmarknad. Verket ansåg bl.a. att en möjlig uppdelning av marknaden för taxitransporter skulle kunna vara i undermarknaderna samhällsbetalda transporter respektive privatbetalda transporter. Verket ansåg dock att - även om det fanns omständigheter som talade för en uppdelning av marknaden för taxitransporter i undermarknader - framför allt mot bakgrund av Marknadsdomstolens ställningstagande i MD 1996:15 den relevanta produktmarknaden vara marknaden för taxitransporter.

Det bör betonas att den närmare avgränsningen av relevant marknad inte lämpar sig för någon generell reglering i ett gruppundantag, utan är en fråga för rättstillämpningen.

Gruppundantagets tillämplighet på andra samarbetsformer

Förordningen innebär att frågan om gruppundantag är uttömmande reglerad i fråga om vad som gäller för sådant taxisamarbete som faller under definitionen i 1 § gruppundantaget och som inte omfattas av legalundantaget i 18 e § konkurrenslagen. Om ett taxisamarbete skulle bedrivas i en annan form än den där beskrivna, kan det inte uteslutas att ett annat gruppundantag kan gälla för ett sådant samarbete. Frågan hur det förhåller sig i detta avseende måste dock prövas i rättstillämpningen, efter omständigheterna i det enskilda fallet.

Författningskommentar

1 § Med *taxiföretag* avses i denna förordning företag som tillhandahåller eller utför taxitjänster eller därmed jämförbara transporttjänster.

Med *beställningscentral* avses en gemensam eller fristående funktion som tar emot beställningar och fördelar transportuppdrag mellan taxiföretag. Funktionen kan även utföra sådan verksamhet som har samband därmed.

I bestämmelsen definieras två centrala begrepp som återkommer i andra paragrafer. Bestämmelsen motsvarar 18 d § konkurrenslagen.

Med *taxiföretag* avses i denna förordning företag som tillhandahåller eller utför taxitjänster eller därmed jämförbara transporttjänster. Med taxitjänster avses sådana persontransporter som sker med personbil eller lätt lastbil och som inte utgör linjetrafik, jfr 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490).

Med uttrycket *därmed jämförbara transporttjänster* förstås bl.a. beställningstrafik med buss (jfr 1 kap. 3 § yrkestrafik-

lagen). Härmed avses yrkesmässig trafik för icke linjebunden persontransport som sker främst med buss.

Som jämförbara transporttjänster kan även räknas andra tjänster än taxitjänster eller med taxitjänster nära förknippade tjänster, såsom att taxiföretaget utför gods- eller budtransporttjänster vid sidan om kärnverksamheten med taxitjänster.

Med denna definition får begreppet taxiföretag en tillämpning som gör att även persontransporttjänster med andra fordon än lätt lastbil eller personbil, främst buss omfattas. Sådana trafiktjänster torde dock oftast ha ringa ekonomisk betydelse i sammanhanget.

Definitionen av begreppet taxiföretag bidrar bl.a. till att avgränsa den relevanta marknaden i 3 §.

En mycket vanlig samverkan i taxibranschen sker genom en *beställningscentral*. Med detta avses i denna förordning en gemensam eller fristående funktion som tar emot beställningar och fördelar transportuppdrag mellan taxiföretag.

Den gemensamma funktionen behöver inte ha den organisatoriska formen av en eller flera juridiska personer, men får ha det. Det är i princip tillräckligt, att den utgör något slag av enhet eller avskild verksamhetsfunktion, eller innebär en särskild uppgift vid sidan om den rena transportverksamheten.

Funktionen kan även utföra annan verksamhet än själva förmedlingen och ändå omfattas av begreppet beställningscentral. Det är dock inget krav. Sådan verksamhet måste dock ha samband med mottagandet eller fördelningen av transportuppdragen. Exempelvis kan det röra sig om inköp av taxibilar och teknisk utrustning som behövs för transportverksamheten samt marknadsföring o.d.

2 § I den mån undantag inte gäller enligt 18 e § konkurrenslagen (1993:20), och under de villkor som föreskrivs i denna förordning, gäller gruppundantag enligt 17 § konkurrenslagen från förbudet i 6 § samma lag för ett sådant skriftligt avtal mellan taxiföretag, eller mellan en beställningscentral och taxiföretag, som avser gemensam transportverksamhet genom samverkan i en beställnings-

central eller på annat sätt i syfte att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar.

Uppfylls inte villkor som föreskrivits för att undantag skall gälla för ett visst förfarande, upphör undantaget att gälla endast i fråga om detta förfarande.

Detta grundläggande gruppundantag är, som framgår av uttrycket *under de villkor*, giltigt beträffande enskilda inslag i ett avtal endast i den mån vad som föreskrivs i förordningen beträffande ett sådant inslag iakttas. Vilka dessa förutsättningar är, måste prövas i anslutning till var och en av förordningens övriga bestämmelser och till vad som där är specifikt föreskrivet i fråga om varje särskilt nämnd form av samverkan. I den mån undantag från förbudet i 6 § konkurrenslagen gäller enligt 18 e § konkurrenslagen saknar gruppundantaget betydelse. På motsvarande sätt saknar gruppundantaget betydelse i fråga om ett förfarande som överhuvudtaget inte träffas av förbudet.

Ett ovillkorligt krav på skriftlighet uppställs för att avtalet skall omfattas av gruppundantaget. Ett krav på skriftlighet återfinns även i 18 e § konkurrenslagen. Kravet upprätthålls därför att det finns ett påtagligt behov av att det samarbete som parterna bedriver kan bli föremål för effektiv granskning främst från det allmännas sida. Med skriftlighetskravet avses att utesluta muntliga avtal. I begreppet *skriftlig* innefattas också ingångna avtal på annat varaktigt medium än pappersbaserade avtal (jfr prop. 1999/2000:89 s. 91). Samma kontrollmöjligheter torde föreligga om avtal ingåtts på t.ex. ett varaktigt elektroniskt medium.

I uttrycket *gemensam* ligger att fler medlemmar än en enda deltar. Det behövs å andra sidan inte röra sig om fler än två, även om så får vara fallet. Undantaget lägger inte hinder i vägen för att vissa av taxiföretagen tillämpar ett mer lokalt samarbete.

Generellt sett kan de ekonomiska fördelar som kan vara aktuella vara någon form av samordning, som skapar eko-

nomisk nytta. Det ligger i sakens natur att de ekonomiska fördelarna måste vara av beaktansvärt slag.

Enligt 18 § konkurrenslagen får Konkurrensverket återkalla det undantag som gäller för ett visst avtal till följd av gruppundantag om avtalet har följder som är oförenliga med 8 § konkurrenslagen.

Bestämmelsen gäller oavsett vilken juridisk form samarbetet kommer till uttryck i (avtal, stadgar för en ekonomisk förening, e.d.).

Om ett avtal med innehåll som omfattas av gruppundantaget i övrigt innehåller villkor som ligger utanför, upphör undantaget inte att gälla för hela avtalet. Detsamma gäller om de förutsättningar som anges i fråga om tillåtligheten av ett visst förfarande brister. I linje därmed faller således endast just detta förfarande utanför gruppundantaget, så att de samverkande kan fortsätta med övriga förfaranden som är tillåtna enligt gruppundantaget. Det anförda följer i sak av den författningstekniska utformningen av förordningen. För upplysnings skull anges trots detta i andra stycket att, om villkor som föreskrivits för att undantag skall gälla för visst förfarande inte uppfylls, undantaget upphör att gälla endast i fråga om detta förfarande.

Villkor som inte omfattas av gruppundantaget kan erhålla undantag endast efter individuell anmälan till Konkurrensverket. Har ett sådant undantag inte beviljats, är utanföriggande villkor ogiltiga och kan föranleda påföljder enligt konkurrenslagen. Råder det tveksamhet om huruvida ett visst förfarande omfattas av gruppundantaget finns det inget som hindrar att ett individuellt undantag söks.

Det förhållandet att ett visst förfarande inte omfattas av gruppundantag saknar särskild, generell betydelse vid den individuella undantagsprövningen. Anledningen kan ju vara att det bedömts att förfarandet inte lämpligen bör omfattas av just ett allmänt undantag utan bör prövas i det enskilda fallet. De specifika omständigheterna i det fallet kan då beaktas. Därvid kan man i rättstillämpningen pröva om undantag skall ges i det enskilda fallet med stöd av 8 § konkurrenslagen.

3 § Undantag enligt 2 § gäller för gemensam inköpsverksamhet och skydd av affärshemligheter.

Undantag gäller vidare för i tredje stycket angivna förfaranden om

- 1. det är påkallat för att uppnå syftet med den gemensamma transportverksamheten, och**
- 2. de samverkande taxiföretagen under ett räkenskapsår, och beräknat för hela den perioden, svarar för högst 35 procent av marknaden för de tjänster som avtalet avser.**

De förfaranden som avses i andra stycket är:

1. gemensam marknadsföring i form av annonsering och annan reklam, marknadsprofil eller liknande, samt samarbete om priset för tjänsten som den gemensamma marknadsföringen avser,

2. uppsägningstid för anslutet taxiföretag, om tiden inte överstiger sex månader från uppsägningstillfället eller, i fråga om en ekonomisk förening, villkor att uppsägning inte får göras förrän efter viss tid från inträdet om tiden inte uppgår till sex månader eller mer,

3. skyldighet för anslutet taxiföretag att utföra köruppdrag och ställa bilar till förfogande i enlighet med fastställd servicenivå,

4. skyldighet för anslutet taxiföretag att under avtals tiden inte konkurrera med den gemensamma transportverksamheten, och

5. skyldighet för anslutet taxiföretag att överlåta sina affärsförbindelser, inklusive rätten att fastställa priset till kund, till beställningscentralen.

I första stycket räknas förfaranden upp för vilka gäller undantag oberoende av vilken ställning de samverkande taxiföretagen har på den relevanta marknaden. Undantag gäller för gemensam inköpsverksamhet och skydd av affärshemligheter. Med gemensam inköpsverksamhet avses själva förfarandet, såsom förhandlingar om pris och andra inköpsvillkor, fakturering samt ytter-

ligare gängse transaktioner i fråga om verksamhet för inköp av varor m.m.

Enligt *andra stycket* undantas vissa förfaranden när de samverkande taxiföretagen svarar för högst 35 procent av marknaden för de tjänster som avtalet avser. För dessa förfaranden gäller dock undantaget endast där det är påkallat för att uppnå syftet med den gemensamma transportverksamheten. Detta syfte är beskrivet i 2 § första stycket och anges vara att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar. Samarbetet skall därmed behövas för att skapa ekonomisk nytta just av det angivna slaget. Ett samarbete som inte genererar effektivitetsvinster o.d. utan endast skapar marknadsmakt att ta överpriser omfattas inte av undantaget. Vad som avses med begreppet *påkallat* är vidare att det konkreta förfarandet skall behövas för att det syfte med samarbetet som anges i 1 § skall uppnås. De bindningar o.d. som åläggs taxiföretaget får alltså inte vara mer långtgående än det aktuella samarbetet kräver.

Tidigare har skälen redovisats för marknadsandelsgränsen. För att förenkla och göra reglerna mer förutsägbara anges i bestämmelsen att beräkningen av marknadsandel skall avse förhållandena under ett räkenskapsår och göras på helårsbasis. Innebörden är inte att gränsen aldrig får vara överskriden någon enskild dag under räkenskapsåret. Mätningen sker vid räkenskapsårets utgång, och avser hela den gångna perioden. Härvid uppnås ett värde som gäller för räkenskapsperioden.

Enligt bokföringslagen (1999:1078) skall räkenskapsåret omfatta tolv månader. Om brutet räkenskapsår tillämpas, får bestämningen av marknadsandel ske för det brutna räkenskapsåret. När räkenskapsår läggs om enligt 3 kap. 3 § bokföringslagen, omfattar övergångsvis räkenskapsåret annan period än tolv månader. Av praktiska skäl bör marknadsandelen inte räknas om till ett helårsbaserat värde, i en sådan undantagssituation. Författningstexten är därför utformad så att beräkningen skall avse hela räkenskapsåret, oavsett dess längd.

Samverkande företags marknadsandel på en marknad beräknas i konkurrensrättsliga sammanhang i allmänhet genom att företagens sammanlagda omsättning om möjligt relateras till

den totala omsättningen på marknaden. Svårigheter kan emellertid föreligga att fastslå den totala omsättningen på den relevanta marknaden. När uppgifter om den totala omsättningen på marknaden saknas bör alternativa beräkningsmetoder grundade på annan tillgänglig marknadsinformation kunna komma ifråga. Marknadsdomstolen har i flera fall rörande taxisamarbete ansett att en av Konkurrensverket tillämpad alternativ metod för beräkning av de samverkande företagens marknadsandel kunnat godtas. Marknadsandelen har där beräknats genom att det antal registrerade taxifordon som ingår i samarbetet relateras till det totala antalet registrerade taxifordon på den relevanta marknaden, se bl.a. MD 2000:10.

I *tredje stycket punkt 1* undantas gemensam marknadsföring. Med detta åsyftas att ett gemensamt budskap förs ut på marknaden. Detta sker genom annonsering och annan reklam, eller liknande. Här undantas även samarbete om pris i den mån det ingår i marknadsföringen. Beträffande prissamarbete i övrigt hänvisas till punkt 5.

Av *tredje stycket punkt 2* framgår att undantag gäller för uppsägningstid för anslutet taxiföretag om tiden inte överstiger sex månader från uppsägningstillfället. Om avtalet innehåller längre uppsägningstid än sex månader kan avtalsbestämmelsen anmälas hos Konkurrensverket för individuellt undantag.

I fråga om en ekonomisk förening finns regler i lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar om rätt för medlem att säga upp sig efter inträdet (3 kap. 4 §), uppsägningstid och avgång (3 kap. 5 §) m.m. Enligt 3 kap. 4 § första stycket nämnda lag har en medlem rätt att säga upp sig till utträde ur föreningen utan några i lagen angivna inskränkningar. Det får dock enligt andra stycket i samma paragraf i en förenings stadgar föreskrivas att uppsägningsrätt inte föreligger förrän efter viss tid, högst två år, från inträdet. Om registreringsmyndigheten medger det får denna tid utsträckas till fem år.

Lagen om ekonomiska föreningar medger således att medlemmen under viss tid fråntas möjligheten att med rättslig verkan säga upp sitt medlemskap i föreningen. Detta kan i det enskilda fallet medföra inlåsnings effekter. Undantaget i be-

stämelsen gäller därför endast om tiden från inträdet, under vilken medlem saknar möjlighet att med rättslig verkan säga upp avtalet, inte uppgår till sex månader eller mer.

Av *tredje stycket punkt 3 och 4* framgår vidare att undantag gäller skyldighet för anslutet taxiföretag att utföra köruppdrag och ställa bilar till förfogande i enlighet med fastställd servicenivå samt för skyldighet för anslutet taxiföretag att under avtalstiden inte konkurrera med den gemensamma transportverksamheten.

Enligt *tredje stycket punkt 5* gäller undantag också för skyldighet för anslutet taxiföretag att överlåta sina affärsförbindelser till beställningscentralen. Detta har behandlats i avsnittet De förfaranden som bör omfattas av gruppundantag. Det kan gälla en eller flera affärsförbindelser, eller samtliga, och omfatta såväl privat- som samhällsbetalda tjänster. En överlåtelse av affärsförbindelse innebär också en rätt för beställningscentralen att fastställa priset till kund. Det kan handla om fastställande av pristaxor, regler om i vilka fall taxiföretaget får avvika från dessa vid vissa uppdrag och annat sådant. Det bör i sammanhanget erinras om det i andra stycket grundläggande kravet att samarbetet måste vara påkallat för att uppnå syftet enligt 2 §. Detta förtjänar särskilt att påpekas när det gäller gemensam prissättning.

Av den allmänna rättsprincipen att det större inkluderar det mindre följer att undantag gäller även i fråga om förfaranden av samma art som undantas enligt 3 § men som är mindre långtgående till sin räckvidd eller omfattning än vad som anges där. Att ett faktiskt tillämpat förfarande är mindre långtgående än vad som anges i någon av de uppräknade bestämmelserna innebär, att inte hela den rättsliga ram som gruppundantaget uppställer för vad som är tillåtet utnyttjas. Som exempel kan tas att avtalet innehåller en klausul om en uppsägningstid på tre månader. Vad som ålagts är därmed i bestämmelsens mening mindre långtgående än vad som fullt ut tillåts.

Ikraftträdande och giltighetstid

Förordningen bör träda i kraft samtidigt som de nya lagreglerna träder i kraft, dvs. den 1 januari 2001. Ett samband råder mellan ändringarna i konkurrenslagen och gruppundantaget. Bestämmelserna i de olika författningarna vilar dock på väsentligen olika grund och de är inte beroende av varandra. Gruppundantagen har i regel begränsad giltighetstid för att det efter viss tid skall kunna utvärderas om de ursprungliga förutsättningarna för gruppundantaget fortfarande är för handen. Den tekniska utvecklingen går snabbt. Det anförda motiverar att giltighetstiden begränsas. Det är å andra sidan av vikt att giltighetstiden inte är för kort för de berörda. Vid en avvägning mellan dessa intressen bör giltighetstiden för detta gruppundantag vara fem år.