

Clearing af taxiboner og kontokort i Storkøbenhavn

Journal nr. 4/0120-0100-0086/ISA//LKF

Rådsmødet den 31. maj 2006

Resumé

1. Den 5. januar 2006 modtog Konkurrencestyrelsen en klage fra Taxa Motor Bestillingskontor A/S over, at de storkøbenhavnske taxiselskaber[1] Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35[2], Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa havde udelukket Taxa Motor fra det gensidige clearingsamarbejde.
2. Det har igennem en længere årrække været praksis, at taxiselskaberne gensidigt clearer hinandens taxiboner, og indenfor de seneste år har clearingsarbejdet også omfattet kontokort. Clearing gennemføres, når et taxiselskabs kunde benytter en taxibon eller et kontokort som betaling for kørsel i en vogn tilknyttet et andet taxiselskab. De to implicerede taxiselskaber clearer således betalingen for den kørte tur.
3. Udelukkelsen fra det mangeårige gensidige clearingsamarbejde var sket ved enslydende opsigelser fremsendt af de 4 taxiselskaber til Taxa Motor den 23. december 2005, hvorved de 4 taxiselskaber meddelte, at de med virkning fra 1. januar 2006 ikke længere ville klare med Taxa Motor.
4. Den 3. januar 2006 modtog Taxa Motor en mail fra BVH Taxa med meddelelse om, at heller ikke BVH Taxa fremover ville klare med Taxa Motor.
5. Hermed var Taxa Motor med meget kort varsel udelukket fra det gensidige clearingsamarbejde med alle øvrige taxiselskaber i Storkøbenhavn, med undtagelse af Amager-Øbro Taxi. Clearingsamarbejdet, som Taxa Motor blev udelukket fra, omfatter godt 82 pct.[3] af taxabevillingerne i Storkøbenhavn.
6. På baggrund af den modtagne klage gennemførte Konkurrencestyrelsen den 10. januar 2006 en kontrolundersøgelse hos de storkøbenhavnske taxiselskaber Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa samt hos disse selskabers brancheorganisation Dansk Taxi Råd. Formålet med kontrolundersøgelsen var blandt andet at søge afdækket, hvad der lå bag de storkøbenhavnske taxiselskabers udelukkelse af Taxa Motor fra det gensidige clearingsamarbejde.
7. Det er på baggrund af den i sagen foreliggende dokumentation Konkurrencestyrelsens opfattelse, at taxiselskaberne Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3 har indgået i en konkurrencebegrænsende samordnet praksis i forbindelse med forberedelsen og gennemførelsen af opsigelsen overfor Taxa Motor.
8. De implicerede parter har ikke bestridt at have koordineret opsigelsen af clearingsamarbejdet, men er af den opfattelse, at der nu med opsigelsen af clearingsamarbejdet er skabt konkurrence i branchen, i og med at clearingsamarbejdet nu ikke omfatter alle taxiselskaber i Storkøbenhavn.
9. Det er endvidere Konkurrencestyrelsens opfattelse, at taxiselskaberne Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa ved den gennemførte opsigelse har misbrugt deres kollektivt dominerende stilling på markedet for taxikørsel og det tilknyttede marked for clearing af taxiboner og kontokort i Storkøbenhavn i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 1.
10. Dette støtter Konkurrencestyrelsen tillige på en tidligere – meget parallel – afgørelse fra Konkurrencerådet[4], hvor bestillingskontorer (taxiselskaber) landet over – og deres brancheforeninger – havde nægtet det århusianske taxiselskab Dantaxi deltagelse i det gensidige clearingsamarbejde. Konkurrencerådet fandt, at nægtelsen udgjorde misbrug af de deltagende bestillingskontorerers kollektivt dominerende stilling, og afgørelsen blev stadfæstet af Konkurrenceankenævnet[5].

Afgørelse

11. Det meddeles Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa

at selskaberne/foreningerne har overtrådt forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3 ved at indgå i konkurrencebegrænsende samordnet praksis om udelukkelse af Taxa Motor Bestillingskontor A/S fra det gensidige clearingsamarbejde, og

at selskaberne/foreningerne har misbrugt deres kollektivt dominerende stilling på markedet for taxikørsel og det tilknyttede clearingmarked i Storkøbenhavn ved at udelukke Taxa Motor Bestillingskontor A/S fra det gensidige clearingsamarbejde uden saglig begrundelse i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 1.

12. I medfør af konkurrencelovens §§ 6, stk. 4 og 11, stk. 4 påbyder Konkurrencerådet Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35[6], Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa

senest den 1. juli 2006 at genoptage det gensidige clearingsamarbejde med Taxa Motor Bestillingskontor A/S på vilkår, som er saglige, rimelige og ikke-diskriminerende, og som er identiske med de vilkår, som selskaberne/foreningerne gensidigt anvender overfor hinanden, og

senest den 1. juli 2006 at indsende dokumentation til Konkurrencestyrelsen for, at påbudet er opfyldt.

Sagsfremstilling

Indledning

13. Den 5. januar 2006 modtog Konkurrencestyrelsen en klage fra Taxa Motor Bestillingskontor A/S over, at de storkøbenhavnske taxiselskaber Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa havde udelukket Taxa Motor fra det gensidige clearingsamarbejde.

14. Udelukkelsen var sket ved enslydende opsigelser fremsendt af de 4 taxiselskaber til Taxa Motor den 23. december 2005, hvorved de 4 taxiselskaber meddelte, at de med virkning fra 1. januar 2006 ikke længere ville klare med Taxa Motor.

15. Opsigelsesskrivelserne havde følgende ordlyd[7]:

"I bestræbelserne på at forbedre sikkerheden ved kreditkørsel på kontokort samt generelt at forbedre kreditfaciliteterne for (de respektive taxiselskabers navn, Konkurrencestyrelsens tilføjelse) kunder har vi indgået et nærmere forpligtende samarbejde med en række taxiselskaber. Dette indebærer, at vi med virkning fra 1. januar 2006 bringer den gensidige clearing med TaxaMotor til ophør."

16. Den 3. januar 2006 modtog Taxa Motor en mail fra BVH Taxa med meddelelse om, at heller ikke BVH Taxa fremover ville klare med Taxa Motor.

17. Mailen havde følgende ordlyd[8]:

"Det skal også fra BVH Taxa's side bekræftes, at vi heller ikke tager imod Jeres taxabonner i vores biler, samt at vores kunder heller ikke længere kan benytte vores bonner i Jeres Taxier."

18. Hermed var Taxa Motor med meget kort varsel udelukket fra det gensidige clearingsamarbejde med alle øvrige taxiselskaber i Storkøbenhavn, med undtagelse af Amager-Øbro Taxi. Clearingsamarbejdet, som Taxa Motor blev udelukket fra, omfatter godt 70 pct. af taxabevillingerne i Storkøbenhavn, hvis Taxa Motors tilsluttede bevillinger medregnes og godt 82 pct. af taxabevillingerne i Storkøbenhavn, hvis Taxa Motors tilsluttede bevillinger ikke medregnes. Da clearingens forudsætter gensidighed, er det mest retvisende at sige, at Taxa Motor er udelukket fra clearing med selskaber, der repræsenterer godt 82 pct. af taxabevillingerne i Storkøbenhavn.

19. På baggrund af den modtagne klage gennemførte Konkurrencestyrelsen den 10. januar 2006 en kontrolundersøgelse hos de storkøbenhavnske taxiselskaber Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa samt hos disse selskabers brancheorganisation Dansk Taxi Råd. Formålet med kontrolundersøgelsen var blandt andet at søge afdækket, hvad der lå bag de storkøbenhavnske taxiselskabers udelukkelse af Taxa Motor fra det gensidige clearingsamarbejde.

20. Efter gennemførelse af kontrolundersøgelsen har Konkurrencestyrelsen afholdt møder med de besøgte taxiselskaber og Dansk Taxi Råd. Konkurrencestyrelsen har endvidere afholdt møder med Storkøbenhavns Taxinævn, Amager Øbro Taxi, BVH Taxa og Taxa Motor.

21. Det er på baggrund af den i sagen foreliggende dokumentation Konkurrencestyrelsens opfattelse, at taxiselskaberne Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa har indgået i en konkurrencebegrænsende samordnet praksis i forbindelse med forberedelsen og gennemførelsen af opsigelsen overfor Taxa Motor.

22. Parterne har ikke bestridt at have koordineret opsigelsen af clearingsamarbejdet. Tværtimod har Taxa 4x35 i sit høringssvar anført, at *"Det er korrekt, at opsigelsen er koordineret."*^[9] Parterne er dog af den opfattelse, at Taxa Motor selv har været skyld i opsigelsen, og at der nu med opsigelsen af clearingsamarbejdet er skabt konkurrence i branchen, i og med at clearingsamarbejdet nu ikke omfatter alle taxiselskaber i Storkøbenhavn.

23. Det er endvidere Konkurrencestyrelsens opfattelse, at taxiselskaberne Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa ved den gennemførte opsigelse har misbrugt deres kollektivt dominerende stilling på markedet for taxikørsel og det tilknyttede marked for clearing af taxiboner og kontokort i Storkøbenhavn.

24. Dette støtter Konkurrencestyrelsen tillige på en tidligere – meget parallel – afgørelse fra Konkurrencerådet^[10], hvor bestillingskontorer (taxiselskaber) landet over – og deres brancheforeninger – havde nægtet det århusianske taxiselskab Dantaxi deltagelse i det gensidige clearingsamarbejde. Konkurrencerådet fandt, at nægtelsen udgjorde misbrug af de deltagende bestillingskontorers kollektivt dominerende stilling, og afgørelsen blev stadfæstet af Konkurrenceankenævnet^[11].

25. I konsekvens af de konstaterede overtrædelser af konkurrenceloven påbydes Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa at genoptage det gensidige clearingsamarbejde med Taxa Motor på vilkår, som er saglige, rimelige og ikke-diskriminerende, og som er identiske med de vilkår, som parterne gensidigt anvender overfor hinanden. Det er af væsentlig betydning, at clearingsamarbejdet genoptages så hurtigt som muligt, og fristen for efterlevelse af påbudet er derfor fastsat til den 1. juli 2006.

26. Rent praktisk kræver en genoptagelse af clearingsamarbejdet fra Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa's side alene, at parterne skal underrette deres tilknyttede vognmænd og chauffører om, at de fremover skal acceptere Taxa Motors kontokort og taxiboner som gyldigt betalingsmiddel. Fra Taxa Motors side kræver genoptagelsen af clearingsamarbejdet efter det oplyste, at selskabet skal downloade en lille mængde data til deres tilknyttede vognes betalingsudstyr, således at vognenes betalingsudstyr kan læse de øvrige taxiselskabers kontokort. Taxa Motor har i januar 2006 modtaget de nødvendige data fra de øvrige taxiselskaber, og kan efter det oplyste gennemføre den nødvendige tilretning indenfor 3 dage.

27. Det kan tilføjes, at Vest-Taxa i sit indledende høringssvar, jf. bilag 8, bl.a. har anført, at Vest-Taxa er indstillet på at genoptage clearinggen med Taxa Motor til den i rådsnotatet fastsatte frist, da Vest-Taxa forventer, at Taxa Motor på dette tidspunkt er i stand til at opfylde forudsætningerne herfor.

Sagens parter

28. Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa^[12] og BVH Taxa^[13] er bestillingskontorer, som er godkendt af Storkøbenhavns Taxinævn i henhold til taxiloven, jf. nedenfor. De udgør 5 ud af de i alt 7 bestillingskontorer, hvis tilsluttede vognmænd driver virksomhed med taxikørsel i Storkøbenhavn. De 5 bestillingskontorer har tilsluttet vognmænd, der tilsammen har 1476 bevillinger (og dermed vogne^[14]) ud af de i alt 2099 bevillinger (svarende til godt 70 pct. af bevillingerne), som er udstedt i Storkøbenhavn pr. 1. januar 2006.

29. De resterende bevillinger i Storkøbenhavn tilhører vognmænd tilsluttet Taxa Motor og Amager-Øbro Taxi bestillingskontorerne med henholdsvis 301 og 322 bevillinger.

30. De 5 bestillingskontorer er alle medlemmer af Region Hovedstaden under Dansk Taxi Råd, som er en landsdækkende brancheorganisation for taxivognmænd.

31. Taxa Motor har derimod – i lighed med Amager-Øbro Taxi – meldt sig ud af Dansk Taxi Råd med virkning fra 31. december 2005. De to selskaber har i stedet dannet en alternativ brancheorganisation i samarbejde med HTS.

32. Der er i øvrigt væsentligt personsammenfald mellem aktørerne i taxibranchen generelt, hvilket har betydning for denne sag. Det skyldes, at John Lindbom er bestyrelsesformand for Codan Taxi og formand for Dansk Taxi Råds hovedbestyrelse, at Troels Vest Hansen er formand for Taxa 4x35 og er medlem af hovedbestyrelsen i Dansk Taxi Råd samt formand for bestyrelsen i Dansk Taxi Råds Region Hovedstaden. Slutteligt er Lars Christiansen formand for Taxi Nord og bestyrelsesmedlem i Dansk Taxi Råds Region Hovedstaden.

Det gensidige clearingsamarbejde

33. Det har igennem en længere årrække været praksis, at taxiselskaberne gensidigt clearer hinandens taxiboner, og indenfor de seneste år har clearingsarbejdet også omfattet kontokort. Denne praksis bygger på mundtlige aftaler, og har fungeret såvel i Storkøbenhavn som i resten af landet.

34. Taxiboner og kontokort benyttes af storkunder, typisk firmaer og institutioner, som har indgået aftale om taxikørsel med et bestemt taxiselskab. Sådanne taxiboner og kontokort kan benyttes som betaling for kørsel i det udstedende taxiselskabs tilsluttede vogne, og som følge af det mangeårige gensidige clearingsamarbejde normalt også i andre taxiselskabers tilsluttede vogne.

35. Kører en kunde med en taxi tilsluttet et andet taxiselskab end det udstedende taxiselskab, og betaler kunden med en taxibon, skal der ske clearing mellem det taxiselskab, hvis tilsluttede vogn har udført kørslen og det taxiselskab, som har udstedt taxibonen.

36. Clearingen består således i, at det taxiselskab, hvis tilsluttede vogn har udført kørslen, sender den benyttede taxibon – eller faktura på det skyldige beløb – til det udstedende taxiselskab, som herefter overfører kørselsbeløbet til det taxiselskab, hvis tilsluttede vogn har udført kørslen. Det udstedende taxiselskab afregner herefter med kunden på månedsbasis eller med andet aftalt interval.

37. Det er således et led i det gensidige clearingsamarbejde, dels at taxiselskaberne – og de tilsluttede vognmænd – accepterer de øvrige taxiselskabers udstedte taxiboner og kontokort som betaling for kørsel, og dels at det udstedende taxiselskab sørger for afregning af kørselsbeløbet.

38. Hovedparten af transaktionerne i clearingsamarbejdet angår kørsel mod betaling med taxiboner (papboner). Sådanne taxiboner udfyldes i hånden af kunden og gives til taxichaufføren som betaling.

39. I gennem de senere år er flere af taxiselskaberne begyndt at udstede forskellige kontokort til visse større kunder. Disse kort har i nogen grad givet problemer i det gensidige clearingsamarbejde. Såfremt disse kontokort skal kunne benyttes af kunden som betaling i et fremmed taxiselskabs tilsluttede vogn kræver det nemlig, at vognens betalingsudstyr kan læse kortets magnetstriben (på lige fod med almindelige kreditkort/Dankort), eller at vognen har en fluesmækker. For hvert ny type kort et taxiselskab udsteder er det derfor nødvendigt, at de øvrige taxiselskabers tilsluttede vognes betalingsudstyr "sættes op til" at kunne læse disse nye korts magnetstriben.

40. Hidtil er selve clearingen foregået manuelt ved fremsendelse af de benyttede taxiboner eller kvitteringer for benyttet kontokort alternativt ved fremsendelse af faktura over skyldige beløb for udført kørsel.

41. På et møde den 8. oktober 2004 indgik de storkøbenhavnske taxiselskaber imidlertid en aftale om, at de ville arbejde for at etablere gensidig elektronisk clearing. Denne aftale blev indgået mellem Taxi 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa, Taxa Motor, Amager Øbro Taxi og 7-9-13 Bilen (nu del af Taxa 4x35).

42. Af mødereferatet fremgår bl.a.[15]:

"Vi blev på mødet enige om følgende:

1. Alle selskaberne går ind for, at vi clearer elektronisk. Amager Øbro bliver i stand til det senest marts 2005 (hvis ellers deres leverandør lever op til det lovede).

2. Den elektroniske clearingsaftale går i gang den 1. marts 2005. I den mellemliggende periode etableres der elektronisk clearing mellem selskaberne bilateralt.

3. Principielt er det en forudsætning for clearing, at den foregår elektronisk. I det første år med elektronisk clearing accepteres dog taxichecks og andre boner, der skal sendes tilbage til det udstedende selskab. Der er i den periode en forpligtelse på selskaberne til at få nedbragt antallet.

4. Efter den 1. marts 2006 er al clearing elektronisk. Hvis et selskab stadig har kreditsystemer, der kræver manuel betjening, kan det selskab, der kører turen, opkræve et gebyr af det kortudstedende selskab."

43. Ved elektronisk clearing forstås, at når en kunde anvender en taxibon eller et kontokort i en taxi, som er tilsluttet et andet taxiselskab end det udstedende selskab, skal taxiens betalingsudstyr kunne overføre de nødvendige data om kørslen, kørselsbeløbet, kunden m.v. elektronisk og direkte til det udstedende taxiselskab, som herefter overfører kørselsbeløbet til det taxiselskab, som vognen er tilsluttet.

44. For at kunne gennemføre gensidig elektronisk clearing kræver det, at taxiselskabernes IT-udstyr, herunder vognenes betalingsudstyr kan "tale sammen", hvilket naturligvis indebærer investering i udstyr og gensidig tilpasning heraf for de respektive taxiselskaber.

45. Det var et led i aftalen, at parterne den 1. marts 2005 skulle kunne klare elektronisk. I lyset af den nødvendige investering m.v. blev det første år dog betragtet som en opstartsfasen, hvor parterne fortsat accepterede manuel håndtering af taxiboner og kontokort. Den 1. marts 2006 skulle den gensidige elektroniske clearing være etableret. Det er dog forudsat i aftalen, at der kan kræves gebyr for eventuel manuel clearing, som alligevel måtte være nødvendig efter 1. marts 2006. Derimod er der ikke aftalt nogen form for opsigelsesadgang i det tilfælde, at et taxiselskab ikke måtte have overholdt fristen den 1. marts 2006 for implementering af den elektroniske clearing.

46. Taxiselskaberne Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa anvender samme IT-system kaldet Frogne, og dermed har disse taxiselskaber meget nemt kunnet etablere indbyrdes elektronisk clearing.

47. BVH Taxa anvender ifølge oplysninger fra BVH Taxa selv Taxa 4x35's IT-system, og disse to selskaber kan derfor også klare elektronisk indbyrdes. Taxa 4x35 har efter det oplyste i oktober/november 2005 gennemført den nødvendige tilretning af sit IT-system, således at dette er kompatibelt med Frogne-systemet, og dermed har Taxa 4x35 og BVH Taxa kunnet klare elektronisk med Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa fra oktober/november 2005.

48. Taxa 4x35 har endvidere tilpasset sit system til at kunne klare elektronisk med Taxa Motor fra 1. november 2005.

49. Taxa Motor anvender et andet IT-system end de øvrige taxiselskaber. Taxa Motor har efter det oplyste gennemført den nødvendige tilretning af sit system i forhold til Taxa 4x35's system og har dermed kunnet klare elektronisk med Taxa 4x35, og dermed også med BVH Taxa, fra ultimo november 2005[16]. Taxa Motor har i januar 2006 modtaget de nødvendige data med henblik på at kunne gennemføre den nødvendige tilretning i forhold til Frogne-systemet, og denne tilretning kan efter det oplyste gennemføres på nogle dage.

50. Amager-Øbro Taxi kan på nuværende tidspunkt ikke klare elektronisk med nogle af de andre selskaber. Selskabet afventer godkendelse fra PBS af den anvendte terminal, og når denne foreligger, vil Amager-Øbro Taxi efter det oplyste kunne etablere elektronisk clearing med de øvrige taxiselskaber indenfor kort tid.

51. Når den gensidige elektroniske clearing er gennemført, vil alle taxiselskabernes tilsluttede vognes betalingsudstyr – udover automatisk at kunne overføre nødvendige betalingsdata m.v. – også kunne læse de øvrige taxiselskabers forskellige kontokort, og derigennem må de konstaterede/påberåbte problemer med læsning/accept af andre selskabers kontokort som betaling for kørsel forventes at være løst.

52. Aftalen om elektronisk clearing fra 2004 angik kun de storkøbenhavnske taxiselskaber.

53. På dagen for opsigelsen af clearingsamarbejdet den 23. december 2005 har Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa, BVH Taxa og Amager Øbro Taxi indgået en skriftlig aftale om elektronisk clearing af taxiboner. Af aftalen fremgår bl.a.[17]:

”Formålet: Formålet med nærværende aftale er at indføre elektronisk betaling og clearing af taxibonner (i det følgende kaldet taxikort), der skal erstatte betaling med og clearing af taxibonner i papirform.

Forudsætninger: For at deltage i nærværende ordning, skal selskaberne kunne administrere elektronisk clearing, hvor der stilles følgende krav til den elektroniske behandling: a) Taxikortet skal kunne valideres online på en spærreliste, b) spærrelisten skal opdateres af selskaberne én gang dagligt og skal kunne læses af samtlige selskaber omfattet af denne aftale. De tekniske krav anses for opfyldt, når der foreligger en udtalelse fra hver enkelt leverandør af det tekniske udstyr om, at de enkelte selskabers udstyr opfylder de i aftalen nævnte betingelser. ☐☐.

Administrationsgebyr: For håndtering af den elektroniske clearing betaler hvert selskab indtil videre kr. 0,00 pr. transaktion, der håndteres af andet selskab. Et eller flere af selskaberne kan dog uafhængigt af denne aftale lave anden aftale om betaling af administrationsgebyr. En sådan aftale er de øvrige selskaber uvedkommen.

Sikkerhedsstillelse: Et selskab er berettiget til at kræve garantistillelse fra et eller flere af de øvrige selskaber.

Twister og misligholdelse: Såfremt der opstår uenighed mellem nærværende parter om fortolkning af denne aftale, skal et sådan forhold søges afklaret ved et mæglingssmøde parterne imellem. Bliver uenigheden ikke løst ved et sådant møde, må forholdet søges afklaret ved civil retssøgsmål. Såfremt et selskab misligholder denne aftale kan dette medføre udelukkelse for ordningen. Udelukkelse skal der være enighed om de øvrige selskaber imellem.

Opsigelse: Nærværende aftale kan opsiges med tre måneders varsel.”

Lovgrundlaget

54. Taxikørsel er omfattet af taxiloven[18] og taxibekendtgørelsen[19] samt regler udstedt af kommunerne og Storkøbenhavns Taxinævn med hjemmel heri. Reguleringen sker ud fra politiske målsætninger om en god betjening af kunderne.

55. Tilladelse til at drive virksomhed ved taxikørsel opnås ved bevilling til den enkelte vognmand. En bevilling giver vognmanden ret til at udføre taxikørsel med en bestemt bil indenfor det geografiske område, hvor bevillingen er udstedt[20]. Bevillinger udstedes af kommunalbestyrelsen gældende for de enkelte kommuner henholdsvis af Storkøbenhavns Taxinævn gældende for de 20 storkøbenhavnske kommuner[21].

56. Antallet af bevillinger i et område fastsættes af kommunalbestyrelsen respektive af Storkøbenhavns Taxinævn ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden[22].

57. Vognmanden har ret og pligt til at blive tilsluttet ét og kun ét bestillingskontor[23], der formidler kontakten mellem kunder og vognmænd. Det er pålagt de tilsluttede bevillingshavere at sørge for etablering og drift af bestillingskontoret og forholdsmæssigt at betale udgifterne hertil.

58. Oprettelsen og driften af bestillingskontor kræver godkendelse af kommunen respektive af Storkøbenhavns Taxinævn[24]. Godkendelsen er bl.a. betinget af, at bestillingskontoret a) råder over telefon- og radioanlæg med døgnbetjening, b) sikrer, at der er radioforbindelse mellem bestillingskontoret og samtlige køretøjer, c) etablerer vagtordning, så bestilling af kørsel hurtigst muligt kan efterkommes på enhver tid af døgnet, samt d) udnytter godkendelsen gennem modtagelse og effektivering af telefonbestillinger i et forholdsmæssigt rimeligt omfang.

59. En taxi, som er tilsluttet et bestillingskontor, må ikke udenom bestillingskontoret udføre bestillinger på kørsel, hvor taxien skal afhente kunden på et bestemt sted, men en taxi må godt udføre kørsel for kunder, som præjer taxien på gaden. En taxi må køre ture indenfor dens bevillingsområde og ture, som enten starter eller slutter indenfor dens bevillingsområde. Derimod må en taxi som overvejende hovedregel ikke køre ture, som hverken starter eller slutter indenfor taxiens bevillingsområde.

60. Dansk Taxi Råd har i sit hørings svar anført, at en taxi gerne må udføre kørsler, der hverken starter eller slutter i bevillingsområdet, idet den geografiske begrænsning ikke omfatter kørsler, der er erhvervet gennem licitation, aftaler eller lignende. DTR henviser i denne forbindelse til to afgørelser fra Færdselsstyrelsen fra 2003[25].

61. Hertil skal Konkurrencestyrelsen anføre, at Færdselsstyrelsen har oplyst, at der i de pågældende sager var tale om henholdsvis befordring af børn i familiepleje og sygetransportkørsel på timebasis. Denne type kørsler, som i visse tilfælde

kan begrunde en fravigelse af taxilovgivningens generelle geografiske begrænsninger for udnyttelse af en taxibevilling, betales efter det oplyste ikke med taxiboner eller kontokort. Sådanne kørsler udføres af bestemte vognmænd tilsluttet de enkelte bestillingskontorer, som har indgået aftalen med den pågældende udbyder, og betaling sker ved, at vognmanden registrerer kørslen og det skyldige beløb på en bestemt konto. Der er således ikke tale om nogen form for clearing, og denne type kørsler er derfor ikke relevante i forhold til vurderingen af denne sag.

62. I kommuner respektive i Storkøbenhavn, hvor der er oprettet et eller flere bestillingskontorer, eller hvor der er mere end 20.000 indbyggere, skal kommunen oprette holdepladser for taxier. Disse holdepladser må, med enkelte undtagelser, kun benyttes af taxier med bevilling fra den pågældende kommune respektive fra Storkøbenhavn[26].

63. I Storkøbenhavn findes der som anført 7 bestillingskontorer (taxiselskaber): Amager-Øbro Taxi, Taxa Motor, Taxi Nord, Taxa 4x35, Codan Taxi, Vest-Taxa (der drives i samarbejde med Codan Taxi) og BVH Taxa (der har indgået administrations- og serviceaftale med Taxa 4x35).

64. Taksterne for kørsel med taxi er offentligt regulerede, idet taksterne fastsættes som maksimaltakster af kommunalbestyrelserne respektive af Storkøbenhavns Taxinævn[27]. I praksis har de fastsatte maksimaltakster dog virkning som faste priser. Kun når større firmakunder udbyder taxikørsel, hænder det, at der fra de bydende taxiselskaber konkurreres på prisen ved at tilbyde en omsætnings- eller taxameterbaseret rabat.

Høringssvar

65. Udkast til rådsnotat har været sendt i høring hos parterne Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa den 17. marts med frist til 7. april 2006. Udkast til rådsnotat har endvidere været sendt i høring hos Taxa Motor og Amager-Øbro Taxi.

66. Konkurrencestyrelsen har modtaget foreløbige høringssvar fra Taxa 4x35[28], fra Dansk Taxi Råd på vegne BVH Taxa, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og Taxa 4x35[29], et selvstændigt svar fra Taxi Nord[30] og et selvstændigt svar fra Vest-Taxa[31].

67. Revideret udkast til rådsnotat har været sendt i høring hos parterne Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa. Høringsfristen har i overensstemmelse med konkurrencelovens § 15 a, stk. 2 været fastsat til 3 uger med udløb den 15. maj 2006.

68. Konkurrencestyrelsen har modtaget endelige høringssvar fra Taxa 4x35[32], DTR på vegne Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa[33] og en separat skrivelse fra Taxi Nord[34].

69. De væsentligste punkter i høringssvarene er refereret og kommenteret nedenfor, mens en række faktuelle kommentarer og indsigelser er indarbejdet og/eller kommenteret under de relevante punkter i rådsnotatet.

70. DTR og Taxi 4x35 har bestridt Konkurrencestyrelsens afgrænsning af såvel det relevante produktmarked som geografiske marked. Således bestrider parterne, at der eksisterer et særskilt marked for clearing af taxaboner, idet Taxi 4x35 anfører, at det relevante produktmarked i stedet bør afgrænses til markedet for kreditkortordninger.

71. Hertil skal indledningsvist anføres, at konkurrencelovsovertrædelserne i denne sag består i udelukkelse af Taxa Motor fra det gensidige samarbejde om clearing af taxiboner og kontokort, og det relevante marked skal fastlægges under hensyn hertil som markedet for den ydelse, som Taxa Motor udelukkes fra.

72. I relation til det geografiske marked gør parterne gældende, at det relevante marked er Danmark. Disse indsigelser er imødegået under beskrivelsen af det relevante marked nedenfor.

73. Parterne bestrider, at der skulle være tale om misbrug, idet parterne gør gældende, at der foreligger en saglig begrundelse for opsigelsen af det gensidige clearingsamarbejde overfor Taxa Motor. Således anfører Taxi 4x35, at det er dokumenteret ved opsigelsesbrevet (bilag 1 a-d), at formålet har været at forbedre sikkerheden ved kreditkørsel på kontokort. Endvidere finder Taxi 4x35 det dokumenteret, at Taxa Motor ikke kan (og vil) leve op til sikkerhedskravene.

74. Hertil skal Konkurrencestyrelsen anføre, at parterne har påberåbt sig adskillige begrundelser for opsigelsen af clearingsamarbejdet overfor Taxa Motor, herunder hensynet til at forbedre sikkerheden ved kreditkørsel på kontokort. Konkurrencestyrelsen har i afsnittet nedenfor om misbrug nærmere behandlet de påberåbte begrundelser og argumenteret

for, hvorfor styrelsen ikke finder det dokumenteret, at de påberåbte begrundelser udgør en saglig begrundelse for den gennemførte opsigelse.

75. Specielt vedrørende hensynet til at forbedre sikkerheden ved kredittørsel på kontokort finder Konkurrencestyrelsen anledning til at bemærke, at der synes at være en modstrid mellem, at dette hensyn ifølge Taxi 4x35's høringssvar har været afgørende for Taxi 4x35's opsigelse af clearingsamarbejdet overfor Taxa Motor og det forhold, at Taxi 4x35 (og de øvrige parter) har accepteret, at Amager-Øbro Taxi er part i aftalen om elektronisk clearing dateret 23. december 2005. Dette ikke mindst i lyset af, at Amager-Øbro Taxi på daværende tidspunkt – og fortsat – ikke kan klare elektronisk, og i lyset af at Taxi 4x35 i sit seneste høringssvar giver udtryk for en opfattelse af, at Taxa Motor og Amager-Øbro Taxi har fælles holdning til *"sikkerhed for behandling af taxiboner og kreditkort, herunder til bekæmpelse af svindel med samme."* [35]

76. Yderligere skal anføres, at Taxi 4x35 ikke nærmere har dokumenteret indholdet af de sikkerhedskrav, som Taxi 4x35 finder, at Taxa Motor ikke kan (og vil) opfylde. Det er heller ikke dokumenteret, at Taxa Motor ikke ville have kunnet opfylde sådanne sikkerhedskrav inden den oprindeligt fastsatte frist den 1. marts 2006, jf. pkt. 42 og 45 ovenfor.

77. Taxi 4x35 har i sit seneste høringssvar anført, at Konkurrencestyrelsen ikke i tilstrækkelig grad selv har undersøgt de af parterne påberåbte årsager til opsigelsen af Taxa Motor.

78. Hertil skal anføres, at Konkurrencestyrelsen med henblik på undersøgelse af baggrunden for opsigelsen har gennemført kontrolundersøgelser hos parterne, og at styrelsen efterfølgende under møder med parterne har søgt oplysning om baggrunden for opsigelsen. Konkurrencestyrelsen har opfordret parterne til nærmere at dokumentere de påberåbte begrundelser, og parterne har haft lejlighed til at fremkomme med høringssvar til nærmere uddybning og dokumentering af de påberåbte begrundelser.

79. Parterne er efter Konkurrencestyrelsens vurdering ikke fremkommet med forklaringer eller dokumentation, der kan udgøre en tilstrækkelig, saglig begrundelse for den gennemførte opsigelse, og Konkurrencestyrelsen finder derfor, at parternes opsigelse af clearingsamarbejdet overfor Taxa Motor er en overtrædelse af konkurrencelovens regler.

80. Taxi Nord og DTR har i høringssvarene henvist til, at der verserer en politisag, der angår den manglende sikkerhed og lovlighed ved Taxa Motors taxametersystem. Parterne har dog ikke nærmere dokumenteret dette forhold.

81. Ifølge Konkurrencestyrelsens oplysninger angår forholdet en chauffør, som kører for en vognmand tilsluttet Taxa Motor. Der skulle være tale om kørsel med taxa, hvor taxameterets plombering har været brudt, hvorved det har været muligt at unddrage vognmanden det optjente kørselsbeløb.

82. Dette forhold kan ikke udgøre en saglig begrundelse for udelukkelsen af Taxa Motor fra det gensidige clearingsamarbejde. En arbejdsgiver vil i sagens natur aldrig kunne sikre sig fuldstændigt mod snyderi fra en ansat, og der er ikke fremkommet oplysninger, der begrundet, at Taxa Motors taxametersystem skulle være lettere at snyde med og dermed mere usikkert end de øvrige parters taxametersystemer.

83. Taxa 4x35 har i sit endelige høringssvar anført, at taxametre i dag er en del af terminaludstyret og derved en "computer", hvorfor styrelsens bemærkning om, at plommen er brudt, næppe kan stemme overens med de faktiske forhold.

84. Konkurrencestyrelsen skal hertil anføre, at det følger af § 8, stk. 5 i bekendtgørelse nr. 248 af 24. april 1998 om særlige krav til taxier m.v., at taxametre og deres forbindelse til vognen (transmission og strømforsyning) skal være plomberet efter reglerne i bilag 1. Af dette bilag fremgår, at taxametre, kontrolapparater, deres forbindelse til taxien m.v. skal være plomberet på en sådan måde, at indgreb i taxameterets og kontrolapparatets funktion kun kan foretages, når en eller flere plomber brydes. Det følger endvidere af § 8, stk. 6, at plombering kun må foretages af godkendte taxameterkontrollanter. [36] Den af Taxa 4x35 rejste indsigelse må derfor afvises.

85. Taxa 4x35 har i sit første høringssvar bestridt Taxa Motors oplysning om, at Taxa Motor siden ultimo november 2005 har kunnet klare elektronisk med Taxa 4x35. Denne indsigelse er kommenteret under beskrivelsen af eventuelle saglige grunde for opsigelsen i pkt. 213-218 nedenfor.

86. Taxa 4x35 har i sit første høringssvar fremført, at den særlige måde, hvorpå Taxa Motor bestillingskontoret er organiseret på, indebærer forøget risiko for de øvrige parter i clearingsamarbejdet. Dette skyldes en af SKAT varslet praksisændring om betingelserne for momsfrigtagelse, der kan indebære, at netop den af Taxa Motor valgte organiseringsform kan medføre

betydelige momskrav. I lyset af kendskab til andre bestillingskontorers problemer med Taxa Motors betaling af forfaldne krav, er det en forudsætning for Taxa 4x35, at disse forhold afklares og i givet fald dækkes finansielt af.

87. I lyset af, at Taxa Motor efter det oplyste har haft større tilgodehavender hos blandt andet Taxa 4x35 i løbet af 2005, findes det fremførte ikke at kunne give Taxa 4x35 en saglig begrundelse for opsigelsen af clearingsamarbejdet med Taxa Motor. Der henvises i øvrigt til det nedenfor i pkt. 202-208 anførte.

88. Vest-Taxa har i sit indledende høringssvar oplyst, at da selskabets økonomiske mellemværende med Taxa Motor nu er afklaret, og da der vil blive taget skridt til, at en lignende situation ikke vil gentage sig, er Vest-Taxa indstillet på at genoptage clearingen med Taxa Motor til den fastsatte frist, da Vest-Taxa forventer, at Taxa Motor på dette tidspunkt er i stand til at opfylde forudsætningerne herfor.

89. Dansk Taxi Råd har dog efterfølgende på vegne af såvel Codan Taxi som Vest-Taxa rejst indsigelse overfor udkastet til rådsnotat som nævnt ovenfor.

Vurdering

Det relevante marked

Det relevante produktmarked

90. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugerne betragter som substituerbare på grund af produkternes eller tjenesteydelsernes egenskaber, pris eller anvendelsesformål.

91. Denne sag handler om markedet for taxikørsel. På dette marked eksisterer et mangeårigt samarbejde mellem de storkøbenhavnske taxiselskaber og mellem disse og taxiselskaber i resten af landet om gensidig clearing af taxiboner og i de senere år clearing af kontokort. Det gensidige clearingsamarbejde er en væsentlig forudsætning for, at taxiselskaberne kan tilbyde kunder at benytte taxiboner og kontokort på markedet for taxikørsel.

92. Taxiboner og kontokort udstedes af taxiselskaberne typisk til større firmakunder og institutioner med det formål, at de kan benyttes af medarbejdere som betaling for taxikørsel. Værdien for virksomheden m.v. ligger således i dels, at medarbejderne ikke skal råde over virksomhedens eller institutionens kontante midler eller kreditkort m.v. og dels, at virksomheden m.v. modtager en samlet afregning af forbrugt taxikørsel og derved opnår en kreditgivning samt eventuel samlet rabat på den forbrugte kørsel.

93. For medarbejderen ligger værdien i ydelsen dels i fleksibiliteten ved at kunne vælge frit mellem taxier tilsluttet flere forskellige taxiselskaber og dels den lette betalingsadgang med taxibonen eller kontokortet.

94. For medarbejderen og virksomheden m.v., der har indgået en kontoaftale med et bestillingskontor, lader betaling med taxiboner og kontokort sig ikke i nævneværdigt omfang substituere af kontantbetaling, betaling med Dankort eller firmakreditkort m.v., fordi sidstnævnte betalingsform fordrer, at medarbejderen efterfølgende foretager afregning overfor virksomheden m.v. Dette er til gene for såvel medarbejderen som virksomheden m.v., der netop har valgt en kontoordning med et bestillingskontor for at opnå en nemmere betalingsmulighed med taxiboner og kontokort. Endvidere mister virksomheden m.v. den mulighed for kreditgivning og eventuel rabat, der ligger i en kontoaftale med et taxiselskab.

95. Clearingsamarbejdet angår således den del af markedet for taxikørsel, hvor der typisk er tale om, at kunden benytter taxien i erhvervsmæssigt øjemed, og hvor kunden betaler for kørslen med en taxibon eller et kontokort. Clearingsamarbejdet angår derimod ikke de kørsler, som er en del af et fast kørselsarrangement, hvor kunden ikke er udstyret med en taxibon/kontokort, men hvor betalingen sker via vognmandens/chaufførens registrering af kørslen på et særskilt kontonummer – typisk sygetransport, handicapkørsel m.v., jf. pkt. 60-61 ovenfor.

96. Taxikørsel mod betaling med taxibon og kontokort – og dermed clearingsamarbejdet – udgør [10 – 15 pct.][37] af den samlede taxikørsel i Storkøbenhavn.

97. Det er derfor væsentligt for en stor del af de kunder, som kører med taxi, at taxiboner og kontokort generelt accepteres, således at kunden frit kan benytte sin taxibon eller kontokort i en taxi, uanset hvilket taxiselskab denne taxi er tilsluttet.

98. Det er lige så væsentligt for vognmanden og chaufføren, at de kan være sikre på, at taxiboner og kontokort generelt er indløselige, således at de har sikkerhed for at opnå betaling for kørsel udført for en kunde hos et andet taxiselskab.

99. Den generelle accept af og indløselighed af taxiboner og kontokort kan kun opnås, såfremt det gensidige clearingsamarbejde mellem taxiselskaberne opretholdes og fungerer.

100. På denne baggrund finder Konkurrencestyrelsen i overensstemmelse med den tidligere afgørelse fra Konkurrencerådet og kendelse fra Konkurrenceankenævnet[38], at det relevante produktmarked i denne sag er markedet for taxikørsel og det dertil knyttede marked for clearing af taxiboner og kontokort.

101. Parterne har bestridt, at der skulle eksistere et særskilt marked for clearing af taxiboner og kontokort. Taxi 4x35 gør gældende, at markedet skal afgrænses som markedet for kreditkortordninger.

102. Hertil skal anføres, at brug af taxiboner og kontokort adskiller sig fra brug af kreditkort derved, at virksomheden ved den ansattes brug af en taxibon eller et kontokort, opnår en samlet afregning for al forbrugt taxikørsel. Dette har en særskilt værdi for virksomheden, idet det blandt andet letter opfølgning på/kontrol af taxiforbrug i virksomheden. Denne service opnår virksomheden ikke, hvis de ansatte i stedet anvender kreditkort, hvor virksomheden modtager en separat afregning for hvert kort, herunder for andre ydelser end taxikørsel[39].

103. Hertil kommer, at virksomheden kan have et ønske om ikke at udlevere kreditkort til alle ansatte, men i stedet ønsker at anvende de mere begrænset anvendelige taxikontokort eller taxiboner til ansattes taxikørsel.

104. På denne baggrund fastholdes afgrænsningen af det relevante produktmarked.

Det relevante geografiske marked

105. Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor den involverede virksomhed afsætter eller efterspørger produkter eller tjenesteydelser, som har tilstrækkeligt ensartede konkurrencevilkår, og som kan skelnes fra de tilstødende områder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes.

106. Der er flere forhold, der taler for, at det relevante geografiske marked i denne sag skal afgrænses til Storkøbenhavn.

107. Taxiloven stiller krav om bevilling for at kunne drive virksomhed med taxikørsel. En sådan bevilling gives til et bestemt geografisk område, og udførelse af taxikørsel i henhold til bevillingen er som overvejende hovedregel begrænset til dette geografiske område[40]. Der er således tale om et lovbestemt autorisationskrav, der sætter barrierer for adgangen til at udføre taxikørsel til de respektive kommuner og til Storkøbenhavn afhængig af, hvor bevillingen er udstedt.

108. Antallet af bevillinger indenfor et område fastsættes ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden. Der har igennem en årrække været ventetid på opnåelse af en bevilling i Storkøbenhavn for kvalificerede ansøgere, og antallet af bevillinger i Storkøbenhavn er i de senere år faldet, idet der ikke fuldt ud udstedes nye bevillinger, når tidligere udstedte bevillinger inddrages, tilbagegives m.v. Således er antallet af bevillinger i Storkøbenhavn faldet fra 2550 i år 2000 til 2150 i år 2005. Dette forhold sætter en yderligere barriere for adgangen til at udøve taxikørsel i et område.

109. Det følger endvidere af taxilovgivningen, at en bevillingshaver har pligt til at være tilmeldt et bestillingskontor[41], og at selve oprettelsen af et bestillingskontor skal godkendes af kommunalbestyrelsen respektive af Storkøbenhavns Taxinævn. Dette indebærer endnu en barriere for adgangen til at udføre taxikørsel i de respektive kommuner og i Storkøbenhavn.

110. I kraft af de lovbestemte autorisationskrav i relation til drift af bestillingskontor og opnåelse af bevilling er de etablerede taxiselskaber (bestillingskontorer) i Storkøbenhavn således i praksis i det væsentlige isoleret fra et konkurrencemæssigt pres fra virksomheder uden for dette område.

111. Hertil kommer, at Storkøbenhavn i taxilovgivningen har en særstatus i forhold til de øvrige dele af landet. En bevilling til taxikørsel i Storkøbenhavn tildeles af Storkøbenhavns Taxinævn og ikke af de respektive kommunalbestyrelser som i resten af landet.

112. Men også på andre områder skiller Storkøbenhavn sig ud. I Storkøbenhavn er der således et væsentligt større antal bevillinger pr. indbygger end i den øvrige del af landet[42], og ca. halvdelen af den årlige omsætning i taxibranchen stammer fra kørsel i Storkøbenhavn[43].

113. Et yderligere særtræk ved taximarkedet i Storkøbenhavn er det forhold, at der mellem de storkøbenhavnske taxiselskaber (med undtagelse af Taxa Motor) er indgået en egentlig aftale om etablering af elektronisk clearing. Aftalen er citeret ovenfor i pkt. 53.

114. Konkurrencestyrelsen finder på dette grundlag, at det relevante geografiske marked i denne sag er Storkøbenhavn, således som begrebet Storkøbenhavn er defineret i taxilovens § 15[44].

115. Dansk Taxi Råd har på vegne Codan Taxi og Vest-Taxa rejst indsigelse overfor Konkurrencestyrelsens geografiske markedsafgrænsning, idet DTR anfører, at taxilovgivningens geografiske begrænsning ifølge Færdselsstyrelsens praksis ikke gælder for kørsler, der er erhvervet gennem licitation, aftaler eller lignende.

116. Hertil skal Konkurrencestyrelsen anføre, at undtagelsen fra taxilovgivningens geografiske begrænsning efter Færdselsstyrelsens praksis kun gælder for udliciteret kørsel, som er et led i et større kørselsarrangement. Herved forstås et bestemt antal ture eller et enkeltstående kørselsarrangement med en varighed af mindst 3 timer.

117. For det første er der tale om en begrænset undtagelse til taxilovgivningens absolutte udgangspunkt om geografisk begrænset udnyttelse af en taxibevilling. For det andet vil sådanne udliciterede kørselsarrangementer falde helt udenfor denne sag i det omfang, der er tale om eksempelvis handicapkørsel eller sygetransport, hvor taxiboner og kontokort ikke benyttes, jf. pkt. 60-61 og 95 ovenfor.

118. Angår det udliciterede kørselsarrangement en aftale om kørsel mod betaling med taxibon/kontokort med eksempelvis en offentlig myndighed, vil de kørsler ud af det samlede kørselsarrangement, som gennemføres med såvel start- som slutpunkt udenfor Storkøbenhavn, falde udenfor denne sag. Der er dog tale om en meget begrænset kørselsmængde, idet langt hovedparten af de storkøbenhavnske taxiselskabers kørsel, som ydes for kunder, der betaler med taxibon eller kontokort (hvad enten der er tale om udliciteret kørsel eller ej), og som derved er omfattet af clearingsamarbejdet, sker indenfor Storkøbenhavn[45].

119. For fuldstændighedens skyld skal det anføres, at hvis en taxi tilknyttet et storkøbenhavnsk taxiselskab i henhold til Færdselsstyrelsens praksis måtte køre en udliciteret tur, der både starter og slutter udenfor Storkøbenhavn, må taxien ikke efter denne turs afslutning køre taxikørsel i det pågældende område, men skal vende tilbage til Storkøbenhavn (med eller uden passager).

120. Det fastholdes på denne baggrund, at det geografiske marked i denne sag er Storkøbenhavn.

Samhandelspåvirkning

121. Efter forordning 1/2003 af 16. december 2002, som trådte i kraft 1. maj 2004, skal det undersøges, om en samordnet praksis eller en adfærd mærkbart kan påvirke samhandelen, idet Konkurrencestyrelsen i så fald er forpligtet til at anvende Traktatens konkurrenceregler.

122. I denne sag vurderer Konkurrencestyrelsen ikke, at den bedømte samordnede praksis og misbruget har samhandelspåvirkning. Dette støttes på flere forhold.

123. For det første angår den samordnede praksis og misbruget kun en del af Danmark, nemlig Storkøbenhavn. For det andet vedrører den samordnede praksis og misbruget ikke eksport eller import. For det tredje er de eksisterende adgangsbarrierer forårsaget primært af de lovgivningsmæssige barrierer i form af krav om bevilling, geografisk begrænsning og krav om tilladelse til oprettelse af bestillingskontor og pligt til medlemskab heraf.

124. Den manglende samhandelspåvirkning understreges endvidere af, at det efter Overenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Sveriges regering om international taxikørsel på vej er forbudt for svenske taxivirksomheder at transportere passagerer mellem to steder i Danmark og tilsvarende er det forbudt for danske taxivirksomheder at transportere passagerer mellem to steder i Sverige.

125. En svensk taxivirksomhed har efter Overenskomsten alene ret til at transportere passagerer fra sit eget område i Sverige til fx Storkøbenhavn og der sætte passagererne af. Desuden har en svensk taxivirksomhed ret til at tage passagerer op ved særligt oprettede holdepladser i Danmark, fx i Kastrup Lufthavn, og transportere disse passagerer tilbage til Sverige. De samme regler gælder for danske taxivirksomheder i Sverige.

126. Det vurderes på denne baggrund, at den samordnede praksis og misbruget ikke har samhandelspåvirkning og dermed, at den samordnede praksis og misbrug skal bedømmes efter konkurrencelovens regler.

Samordnet praksis

127. Efter konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3 er det forbudt for virksomheder m.v. at indgå i samordnet praksis, der direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen.

128. Kernen i begrebet samordnet praksis er en koordinering mellem to eller flere virksomheder, hvor virksomhederne bevidst erstatter konkurrencens risici med samarbejde[46]. Det er således en forudsætning, at der har været en eller anden form for kontakt mellem virksomheder, hvorved der er skabt en form for mental konsensus mellem de implicerede[47]. Det er endvidere en forudsætning, at virksomhederne har haft en adfærd på markedet, der ligger i forlængelse af deres samordning, og at der er årsagsforbindelse mellem samordningen og adfærden[48]. Såfremt der kan statueres en samordning mellem virksomheder, påhviler det virksomhederne at bevise, at den samordnede praksis ikke har påvirket deres markedsadfærd[49].

129. Konkurrencestyrelsen har under kontrolbesøg hos de implicerede taxiselskaber fundet en del dokumenter, som giver grundlag for at fastslå, at der har foreligget en samordnet praksis mellem Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa, som har udmøntet sig i de enslydende opsigelsesskrivelser afsendt den 23. december 2005 og mailen fra BVH Taxa afsendt den 3. januar 2006.

130. Således har Konkurrencestyrelsen hos flere af de implicerede taxiselskaber fundet en mødeindkaldelse med følgende ordlyd:

"Vanløse, den 20. december 2005

INDKALDELSE TIL MØDE I DTR (Dansk Taxi Råd, Konkurrencestyrelsens tilføjelse)

Onsdag den 21. december kl. 09.00-10.00

Klingseyvej 15A, 2720 Vanløse (DTR's adresse, Konkurrencestyrelsens tilføjelse)

Deltagere: Lars Christiansen (formand for Taxi Nord), John Lindbom (formand for Codan Taxi), Finn Lykke (formand for Vest-Taxa), Freddy Spliid (direktør i BVH Taxa), Troels Vest Hansen (formand for Taxa 4x35) (det i parenteserne anførte er Konkurrencestyrelsens tilføjelser)

Dagsorden:

- 1. Elektronisk clearing*
- 2. Eventuelt*

Med venlig hilsen

DTR

Troels Vest Hansen

Formand for Region Hovedstaden"

131. Amager-Øbro Taxi var ikke indkaldt til dette møde, jf. nedenfor.

132. Det er under Konkurrencestyrelsens møder med repræsentanter for de implicerede selskaber blevet bekræftet, at dette møde fandt sted, idet dog Freddy Spliid fra BVH Taxa ikke kom til mødet.

133. John Lindbom, Codan Taxa, Lars Christiansen, Taxi Nord, Finn Lykke Jensen, Vest-Taxa og Troels Vest Hansen, Taxa 4x35, har under møder med Konkurrencestyrelsen oplyst, at parterne på mødet den 21. december 2005 drøftede ønsket om at opsigte det gensidige clearingsamarbejde med Taxa Motor, og hvorledes denne opsigelse skulle finde sted.

134. Parterne drøftede under mødet et konkret forslag til formulering af opsigelsesbrev til Taxa Motor og forslag til orienteringsskrivelse til vognmændene, som var udarbejdet af Lars Christiansen, Taxi Nord, og parterne blev på mødet enige om hvilken formulering, der skulle anvendes.

135. Parterne har endvidere oplyst, at de på mødet drøftede formuleringen af den skriftlige aftale om elektronisk clearing, bilag 4.

136. Parterne bestrider således ikke at have koordineret den gennemførte opsigelse men har anført, at de med dette tiltag har skabt konkurrence i branchen, fordi taxiselskaberne nu konkurrerer ud fra forskellige konkurrenceparametre.

137. På Konkurrencestyrelsens møde med Dansk Taxi Råd oplyste direktør Søren Genét, at Troels Vest Hansen (Taxi 4x35) allerede i november 2005 havde anmodet sekretariatet i DTR om at udarbejde et udkast til en aftale om elektronisk clearing.

138. DTR har på vegne Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa i sit høringssvar, jf. bilag 10, anført, at formålet med mødet den 21. december 2005 var drøftelse af aftalen om elektronisk clearing, men at parterne efter mødet drøftede opsigelsen af Taxa Motor. Taxi 4x35 har ikke fremkommet med tilsvarende indsigelse, og dette stemmer da heller ikke overens med parternes forklaringer under møderne med Konkurrencestyrelsen. Uanset rækkefølgen af parternes drøftelser på mødet den 21. december må det ligge klart, at såvel formuleringen af clearingaftalen som formuleringen af opsigelsen overfor Taxa Motor blev drøftet på mødet den 21. december 2005. Det findes i øvrigt uden betydning, om det ene eller andet forhold blev drøftet først.

139. Paradigmaerne til fælles opsigelsesskrivelse til Taxa Motor og orienteringsskrivelse til vognmændene samt udkastet til clearingaftale blev efter mødet tilrettet af en medarbejder hos Dansk Taxi Råd og herefter rundsendt til selskaberne. Dette fremgår af en mail af 22. december 2005 fra konsulent Trine Bugge Wollenberg, Dansk Taxi Råd, hvor det er anført:

"Kære Alle

Hermed følger tilrette clearingsaftale, brev 2 som er skrivelse til vognmændene, brev 3 til TaxaMotor. Brev 1, der er info til kunderne vil blive fremsendt af Lars." (Christiansen, Konkurrencestyrelsens tilføjelse).

140. Af det fremsendte udkast til orienteringsskrivelse til vognmændene, som er dateret *"Virum, den 22. december 2005"*, fremgår bl.a.:

"VIGTIG INFORMATION

Stop for bonclearing med TaxaMotor

*I bestræbelserne på fortsat udvikling af vort kontosystem har TaxiNord indledt et nærmere samarbejde med Amager Øbro Taxi, BVH Taxa, Codan Taxi, Taxa 4x35 og Vest-Taxa med det formål at øge sikkerheden ved kørsel på kredit samt generelt at udbygge kontosystemet i overensstemmelse med kundernes fremtidige ønsker. TaxaMotor har valgt at stå uden for dette samarbejde. Dette betyder, at clearing med TaxaMotor ophører med virkning **fra 1. januar 2006**. TaxaMotor – bonner anvendt efter denne dato vil derfor **ikke** blive indløst."*

141. Denne skrivelse blev udsendt til vognmændene af Taxi Nord den 22. december 2005 og af Taxa 4x35, Codan Taxi og Vest-Taxa den 23. december 2005.

142. Forinden mødet den 21. december 2005 har Troels Vest Hansen (Taxa 4x35) i en mail til Lars Christiansen (Taxi Nord) dateret 21. december 2005 kl. 02.13 skrevet følgende:

"Kære Lars

Jeg har aftalt møde med Finn Sell og Per Larsen (Amager-Øbro Taxi, Konkurrencestyrelsens tilføjelse) i dag onsdag den 21. december kl. 14.00, da der ikke var andre muligheder. De har afregningsdag om tirsdagen i Amager Øbro Taxi. Vi kan aftale nærmere strategi på mødet i DTR kl. 09.00. Vi har desuden tidligere aftalt, at den 1. marts 2006 er det kun elektronisk clearing, der er gældende. Det kan meget vel blive et godt argument i hele denne sag."

143. Efter mødet den 21. december 2005, hvortil Amager-Øbro Taxi ikke var indkaldt, havde Troels Vest Hansen, formand for Taxa 4x35 og formand for Region Hovedstaden i DTR som nævnt aftalt møde med Amager-Øbro Taxi kl. 14.00.

144. Efter dette møde skrev Amager-Øbro Taxi et brev til Troels Vest Hansen på vegne BVH Taxa, Codan Taxi, Taxa 4x35, Taxi Nord og Vest-Taxa, hvilket brev ligeledes blev sendt til Storkøbenhavns Taxinævn, Taxa Motor og HTS.

145. Af brevet, der er dateret 22. december 2005, fremgår:

"Ny clearingaftale af taxiboner i København.

Den 21. december 2005 kl. 14.00 blev Amager-Øbro Taxi, af Troels Vest Hansen, stillet overfor en ny aftale om clearing af taxiboner i København. Alle taxicentraler i København skal indgå en ny aftale hvor TaxaMotor er blevet udelukket. Fristen for at svare på dette blev sat til den 22. december 2005. Altså 1 dags frist og ordningen skal allerede gælde fra 1. januar 2006. TaxaMotor vil få en frist på 9 dage til ophør. Det blev meddelt os at hvis vi ikke siger ja til aftalen vil vi også blive holdt udenfor clearingsaftalen. Vi har fået tilbudet selvom vi ikke på nuværende tidspunkt er helt klar med vor elektroniske clearing.

Denne nye ordning vil efter vor mening bringe kaos i Københavns taxierhverv, hvor kunderne vil blive taget som gidsler.

Vi finder dette tiltag både moralsk og juridisk forkert, men vi ser os tvunget til at deltage af hensyn til servicen overfor taxikunder i København og af hensyn til taxibranchens ry og omdømme.

Vi føler at dette tiltag er en straffeaktion overfor TaxaMotor fordi de ved hjælp af rabatter har taget en stor kunde fra et andet taxiselskab, et taxiselskab der selv i mange år har givet samme kunde rabatter. Vi har også fået overbragt udkast til brev til TaxaMotor, hvor der står at TaxaMotor har valgt at stå udenfor. Dette er ikke sandt.

Vi vil som sagt nødtvungen deltage i den nye clearingsaftale men vil arbejde for at TaxaMotor også kommer med og vi vil støtte TaxaMotor i alle deres bestræbelser for at komme med i aftalen.

Vi forventer i øvrigt at Storkøbenhavns Taxinævn vil medvirke til at forhindre denne forringelse af servicen overfor taxikunderne og at TaxaMotor vil indbringe den nye clearingsaftale for Konkurrencestyrelsen.

*Med venlig hilsen
Amager-Øbro Taxi
Finn Sell"*

146. Det forhold omkring rabat til en stor kunde, som efter Amager-Øbro Taxi's opfattelse er den egentlige årsag til udelukkelsen af Taxa Motor, drejer sig om et udbud, som blev gennemført af DSB i foråret 2005, og hvor Taxa Motor vandt udbudet og dermed afløste Codan Taxi som mangeårig leverandør af taxikørsel til DSB.

147. At der kan være flere grunde til den skete opsigelse af Taxa Motor fremgår af et referat fra bestyrelsesmøde i Dansk Taxi Råd afholdt den 22. august 2005. På mødet drøfter de tilstedeværende de problemer, der er opstået på DTR's generalforsamling i april 2005, hvor Taxa Motor og Amager-Øbro Taxa stemte imod et forslag til vedtægtsændring. På et spørgsmål fra Peter Kjærgaard, Odense Taxa, om der ville komme udmeldelser af DTR svarede John Lindbom (formand for DTR og formand for Codan Taxi)[50]:

"Han fandt det svært at vurdere, men var samtidigt af den opfattelse, at kom der udmeldelser fra et eller begge selskaber (Taxa Motor og Amager Øbro Taxa, Konkurrencestyrelsens tilføjelse), måtte det samlede Dansk Taxi Råd efterfølgende overveje sanktioner i forbindelse med det nødvendige daglige samarbejde med de to selskaber. Der måtte eksempelvis arbejdes for at de aftaler der måtte blive indgået med leverandører til erhvervet, fik en form for eksklusivbestemmelse. Han fandt afslutningsvist, at det kunne være en god idé, hvis udvekslingen af boner skete udenom de selskaber, der ikke var med i Dansk Taxi Råd."

148. Peter Kjærgaard svarede hertil:

"Var enig med John Lindbom, men fandt dog samtidigt, at det kunne afstedkomme et væld af problemer. Ikke mindst tankerne om et stop for udveksling af boner."

149. Den hektiske aktivitet blandt de implicerede virksomheder resulterer i, at Codan Taxi, Taxa 4x35, Taxi Nord og Vest-Taxa den 23. december 2005 afsender stort set identiske opsigelsesskrivelser til Taxa Motor med følgende ordlyd[51]:

"I bestræbelserne på at forbedre sikkerheden ved kreditkørsel på kontokort samt generelt at forbedre kreditfaciliteterne for (de respektive taxiselskabers navn, Konkurrencestyrelsens tilføjelse) taxi's kunder har vi indgået et nærmere forpligtende samarbejde med en række taxiselskaber. Dette indebærer, at vi med virkning fra 1. januar 2006 bringer den gensidige clearing med TaxaMotor til ophør."

150. Taxi Nord anfører dog herudover som slutbemærkning, at *"Bonner anvendt inden denne dato vil naturligvis blive afregnet på sædvanlig vis."*

151. BVH Taxa følger op med en mail dateret 3. januar 2006. Mailen havde følgende ordlyd[52]:

"Det skal også fra BVH Taxa's side bekræftes, at vi heller ikke tager imod Jeres taxabonner i vores biler, samt at vores kunder heller ikke længere kan benytte vores bonner i Jeres Taxier."

152. BVH Taxa har på et møde med Konkurrencestyrelsen forklaret, at de anvender samme IT-system, herunder i vognene, som Taxa 4x35. Derfor følte de sig nødsaget til at følge samme adfærd som Taxa 4x35, fordi de teknisk ikke ville kunne klare med Taxa Motor på Taxa 4x35's system, når Taxa 4x35 ikke længere cleared med Taxa Motor.

Konklusion – samordnet praksis

153. Det kan på denne baggrund konkluderes, at Codan Taxi, Taxa 4x35, Taxi Nord og Vest-Taxa under mødet den 21. december 2005 har drøftet den fælles og enslydende opsigelse af Taxa Motor, at parterne har koordineret afsendelsen af opsigelsesskrivelsen til Taxa Motor og orienteringsbrevet til vognmændene, og at parterne har sendt stort set identiske opsigelsesskrivelser til Taxa Motor og orienteringsskrivelser til vognmændene.

154. Det kan endvidere konkluderes, at BVH Taxa har været indkaldt til mødet den 21. december 2005, at BVH Taxa efter de øvrige selskabers opsigelse af Taxa Motor har afsendt en mail, hvori de anfører, at de *"heller ikke"* vil klare med Taxa Motor.

155. Slutteligt kan det konkluderes, at alle 5 taxiselskaber samme dag som gennemførelsen af den koordinerede opsigelse af Taxa Motor den 23. december 2005 har underskrevet en aftale om elektronisk clearing, hvor Taxa Motor ikke er med.

156. Konkurrencestyrelsen finder det på denne baggrund dokumenteret, at der er sket en samordning mellem Taxa 4x35, Codan Taxa, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa, og at der er årsagsforbindelse mellem samordningen og parternes efterfølgende koordinerede opsigelse af det gensidige clearingsamarbejde med Taxa Motor.

157. Parterne har ikke bestridt at have koordineret opsigelsen af clearingsamarbejdet. Tværtimod har Taxa 4x35 i sit høringssvar anført, at *"Det er korrekt, at opsigelsen er koordineret."*[53] Selskaberne er dog af den opfattelse, at Taxa Motor selv er skyld i opsigelsen, og at der nu med opsigelsen af clearingsamarbejdet er skabt konkurrence i branchen, i og med at clearingsamarbejdet nu ikke omfatter alle taxiselskaber i Storkøbenhavn.

158. Konkurrencestyrelsen finder derimod ikke, at Amager-Øbro Taxi har deltaget i den samordnede praksis. Dette støtter Konkurrencestyrelsen på flere forhold. For det første har Amager-Øbro Taxi ikke deltaget i mødet den 21. december 2005, hvor opsigelsen af Taxa Motor blev drøftet. For det andet har Amager-Øbro Taxi ikke opsagt sit clearingsamarbejde med Taxa Motor, idet de to selskaber fortsat clearer bilateralt. For det tredje har Amager-Øbro Taxi forinden underskrivelsen af den nye aftale om elektronisk clearing klart protesteret mod de andre selskabers kollektive opsigelse af clearingsamarbejdet overfor Taxa Motor.

159. Det skal herefter vurderes, om den samordnede praksis har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen.

160. Det forhold, at Taxa Motor udelukkes fra det gensidige clearingsamarbejde, betyder, at Taxa Motors taxiboner og kontokort ikke længere har samme anvendelighed og brugbarhed for kunderne. En Taxa Motor-kunde har efter opsigelsen af clearingsamarbejdet ikke samme muligheder for at kunne anvende sine Taxa Motor taxiboner, når kunden ønsker at praje en taxi på gaden eller at få en taxi på en holdeplads, hvis der ikke er en Taxa Motor-vogn til stede. Dermed oplever Taxa Motors kunder, at Taxa Motors taxiboner og kontokort har en forringet fleksibilitet og dermed en mindre brugsværdi.

161. Også i forhold til Taxa Motors tilsluttede vognmænd og taxichauffører, som også er bestillingskontorets kunder, har udelukkelsen fra clearingsamarbejdet betydning i form af tabt omsætning, idet de fremover ikke kan yde samme service overfor kunder, som har taxiboner og kontokort udstedt af andre selskaber. Sådanne kunder vil derfor fravælge Taxa Motor-vogne, når de fx skal praje en taxi på gaden eller vælge en vogn på en holdeplads, fordi kunden ikke længere kan anvende sin taxibon eller kontokort i en Taxa Motor-vogn.

162. Konkurrenceankenævnet tillagde netop dette forhold vægt i den tidligere sag om udelukkelsen af Dantaxi fra det gensidige clearingsamarbejde, idet Ankenævnet udtalte, at *"Ved en kundes overvejelser om tilslutning til et taxiselskabs taxibonordning må det antages at være af væsentlig betydning, om vedkommende taxiselskabs boner er lige så anvendelige som generelt betalingsmiddel ved taxikørsel som øvrige taxiselskabers boner."*[54]

163. For Taxa Motor indebærer udelukkelsen af clearingsamarbejdet, at Taxa Motor ikke kan yde samme service i forhold til sine kunder som hidtil, og dermed at selskabets produkt bliver mindre attraktivt. Taxa Motor bliver derved stillet ringere i konkurrencen om firmakunder i forhold til de øvrige taxiselskaber, og på længere sigt kan det forventes, at kunderne – såvel virksomheder som vognmænd m.v. – vil fravælge Taxa Motor som aftalepart og bestillingskontor for i stedet at vælge et af de andre taxiselskaber, som deltager i clearingsamarbejdet.

164. Taxa Motor har i lighed med flere af de øvrige storkøbenhavnske taxiselskaber afgivet tilbud, når større virksomheder og institutioner m.v. har udbudt aftaler om levering af taxikørsel, jf. også pkt. 146 ovenfor om udbudet fra DSB. Udelukkelsen af Taxa Motor fra clearingsamarbejdet kan også have den effekt, at der bliver færre tilbudsgivere og dermed risiko for mindre priskonkurrence til skade for kunderne i forbindelse med fremtidige udbud.

165. Et clearingsamarbejde kræver gensidighed mellem flere bestillingskontorer, og som følge af de lovgivningsmæssige autorisationskrav, der begrænser antallet af bevillinger og oprettelsen af nye bestillingskontorer, er det ikke umiddelbart muligt at etablere et alternativ til det eksisterende clearingsamarbejde i Storkøbenhavn.

166. I kraft af at den foretagne opsigelse netop har til formål at udelukke Taxa Motor fra at deltage i det gensidige clearingsamarbejde, og i kraft af at udelukkelsen har til følge, at Taxa Motor stilles ringere i konkurrencen med de taxiselskaber, som deltager i clearingsamarbejdet, finder Konkurrencestyrelsen, at den samordnede praksis udgør en konkurrencebegrænsning.

167. I lyset af at Taxa Motor repræsenterer godt 14 pct. af taxabevillingerne i Storkøbenhavn og [] pct.[55] af den samlede omsætning på taximarkedet i Storkøbenhavn, finder Konkurrencestyrelsen, at den samordnede praksis mærkbart begrænser konkurrencen.

168. Det er på denne baggrund Konkurrencestyrelsens vurdering, at Taxa 4x35, Codan Taxa, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa's samordnede praksis er i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3.

Bagatelgrænse og fritagelse

169. Efter konkurrencelovens § 7, stk. 1 finder forbudet i konkurrencelovens § 6 ikke anvendelse, såfremt de deltagende virksomheder falder under de i § 7, stk. 1 nr. 1 og 2 nævnte bagatelgrænser.

170. De deltagende virksomheder har tilsluttet godt 70 pct. af de udstedte bevillinger i Storkøbenhavn og har således en markedsandel på væsentligt over 10 pct. som anført i § 7, stk. 1, nr. 1. Den samlede omsætning på markedet for taxikørsel i Storkøbenhavn var i 2005 godt [] mia.kr.[56] og omsætningen på clearingmarkedet var i 2005 ca. [] mio.kr., og omsætningen [57] ligger således over bagatelgrænsen i § 7, stk. 1, nr. 2.

171. Efter konkurrencelovens § 8 finder forbudet i § 6 ikke anvendelse, hvis en samordnet praksis opfylder de kumulative betingelser, som er anført i § 8, stk. 1, nr. 1-4.

172. Konkurrencestyrelsen finder, at udelukkelsen af Taxa Motor fra deltagelse i det gensidige clearingsamarbejde hæmmer effektiviteten i distributionen af tjenesteydelser til skade for forbrugerne, og allerede af denne grund finder Konkurrencestyrelsen ikke, at betingelserne i § 8, stk. 1 er opfyldt.

Kollektivt dominerende stilling

173. Efter konkurrencelovens § 11 er det forbudt for en eller flere virksomheder m.v. at misbruge en dominerende stilling. Konkurrenceloven forudsætter således, at forbudet i § 11 kan finde anvendelse, når den dominerende stilling tilsammen besiddes af flere virksomheder[58].

174. Det er i EU-praksis, som er vejledende ved fortolkningen af forbudet i konkurrencelovens § 11[59], fastslået, at kollektiv dominans kan foreligge, hvor to eller flere uafhængige virksomheder på et marked har en sådan økonomisk forbindelse eller indbyrdes økonomisk relation, at virksomhederne fremtræder som en kollektiv enhed i forhold til deres konkurrenter, forretningsforbindelser og forbrugerne[60]. Det er et væsentligt element ved vurderingen af om kollektiv dominans

foreligger, at den effektive konkurrence mellem de berørte virksomheder på det relevante marked i det væsentlige er neutraliseret som følge af den indbyrdes økonomiske relation[61].

175. Konkurrenceankenævnet har i 2001 stadfæstet Konkurrencerådets afgørelse i en tilsvarende sag om udelukkelse fra samarbejde om clearing af taxiboner[62]. I denne sag blev et taxiselskab, Dantaxi, nægtet deltagelse i clearingsamarbejdet af de bestillingskontorer, som udstedte taxiboner, og af deres respektive brancheorganisationer.

176. Konkurrenceankenævnet fandt, at *"Clearingsordningen indebærer, at deltagerne udgør en enhed med hensyn til muligheden for at opnå taxikørsel mod taxibon, og at de i deres indbyrdes konkurrenceforhold har neutraliseret adgangen til at benytte taxibons som betalingsmiddel ved taxikørsel."*

177. Ankenævnet slog på denne baggrund fast, at deltagerne i taxibonclearingordningen på markedet for taxikørsel havde etableret et sådant kollektivt samarbejde vedrørende adgangen til at benytte det enkelte taxiselskabs taxiboner som generelt betalingsmiddel ved taxikørsel, at deltagerne havde en kollektivt dominerende stilling på det relevante marked.

178. Situationen i nærværende sag er ganske parallel til den sag, som Konkurrencerådet og Konkurrenceankenævnet har taget stilling til. I nærværende sag findes der mellem de storkøbenhavnske taxiselskaber et samarbejde om gensidig clearing af hinandens taxiboner og kontokort, som har stået på i en årrække. Endvidere er der mellem de storkøbenhavnske taxiselskaber indgået en egentlig aftale om etablering af gensidig elektronisk clearing af taxiboner og kontokort.

179. De 5 storkøbenhavnske taxiselskaber, som har udelukket Taxa Motor fra det gensidige clearingsamarbejde, repræsenterer tilsammen godt 70 pct. af taxabevillingerne i Storkøbenhavn, og repræsenterer vognmænd, der står for [] pct.[63] af omsætningen på markedet for taxikørsel i Storkøbenhavn og ca. [] pct. af omsætningen på clearingmarkedet i Storkøbenhavn. På denne baggrund finder Konkurrencestyrelsen, at Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa besidder en kollektivt dominerende stilling på det afgrænsede relevante marked.

Misbrug

180. Konkurrencerådet og Konkurrenceankenævnet fandt i den ovenfor nævnte sag om Dantaxi, at nægtelse af at lade et taxiselskab deltage i det gensidige clearingsamarbejde uden saglig begrundelse herfor udgør misbrug i strid med konkurrenceovens § 11, stk. 1.

181. Konkurrenceankenævnet lagde i denne forbindelse vægt på, at deltagelse i det gensidige clearingsamarbejde er af væsentlig betydning for et taxiselskab, idet ankenævnet udtalte, at *"Ved en kundes overvejelser om tilslutning til et taxiselskabs taxibonordning må det antages at være af væsentlig betydning, om vedkommende taxiselskabs boner er lige så anvendelige som generelt betalingsmiddel ved taxikørsel som øvrige taxiselskabers boner. Samtidig udgør taxibonkørsel en væsentlig del af den samlede kørsel."*

182. Konkurrencestyrelsen finder på denne baggrund, at Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa's enslydende opsigelse af det gensidige clearingsamarbejde med Taxa Motor ved skrivelser af 23. december 2005 som udgangspunkt udgør et misbrug af disse taxiselskabers kollektivt dominerende stilling.

183. Det er i denne forbindelse en skærpende omstændighed, at opsigelsen af det langvarige samarbejde er sket med et meget kort varsel i forbindelse med en højtid.

184. Derimod finder Konkurrencestyrelsen ikke, at Amager-Øbro Taxa har deltaget i det udøvede misbrug. Amager-Øbro Taxa ikke har deltaget i den kollektive opsigelse af clearingsamarbejdet, og Amager-Øbro Taxa clearer efter det oplyste fortsat bilateralt med Taxa Motor. At Amager-Øbro Taxa har underskrevet aftalen om elektronisk clearing mellem Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa, BVH Taxa og Amager-Øbro Taxa kan ikke ændre herpå, idet Amager-Øbro Taxa forinden underskrivelsen klart protesterede mod den kollektive opsigelse og tilkendegav, at de ville arbejde for at Taxa Motor blev genoptaget i clearingsamarbejdet.

185. Det skal herefter vurderes, om der foreligger en saglig begrundelse for taxiselskabernes adfærd i forbindelse med opsigelsen af det gensidige clearingsamarbejde overfor Taxa Motor⁶⁴.

186. Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa har i selve opsigelsen anført som begrundelse, at *"I bestræbelserne på at forbedre sikkerheden ved kreditkørsel på kontokort samt generelt at forbedre kreditfaciliteterne for (de respektive taxiselskabers navn, Konkurrencestyrelsens tilføjelse) kunder har vi indgået et nærmere forpligtende samarbejde med en*

række taxiselskaber. Dette indebærer, at vi med virkning fra 1. januar 2006 bringer den gensidige clearing med TaxaMotor til ophør."

187. BVH Taxa har i mailen af 3. januar 2006 ikke anført nogen begrundelse for opsigelsen, der i øvrigt sker uden varsel. BVH Taxa anfører således blot, at "Det skal også fra BVH Taxa's side bekræftes, at vi heller ikke tager imod Jeres taxabonner i vores biler, samt at vores kunder heller ikke længere kan benytte vores bonner i Jeres Taxier."

188. Disse formuleringer giver ikke megen vejledning i, hvad der reelt er årsagen til opsigelsen af samarbejdet, og kan i sig selv ikke anses for en saglig begrundelse.

189. Dette skal også ses i lyset af, at parterne på mødet den 21. december 2005 drøfter såvel opsigelsen af clearingsamarbejdet med Taxa Motor som formuleringen af den skriftlige aftale om elektronisk clearing, hvilken aftale parterne underskriver samme dag, som opsigelsesskrivelserne sendes til Taxa Motor. Parterne har ved formuleringen af selve aftalen været opmærksomme på det vigtige i at tage stilling til spørgsmål om misligholdelse og opsigelsesadgang m.v., jf. citatet af aftalen pkt. 53 ovenfor. Det er bemærkelsesværdigt, at parterne ikke på tilsvarende vis har været opmærksomme på disse spørgsmål i forbindelse med opsigelsen af clearingsamarbejdet overfor Taxa Motor.

190. Under Konkurrencestyrelsens møder med de respektive taxiselskaber og til dels i høringsvarene har parterne fremført følgende begrundelser for opsigelserne:

Begrundelse	Codan Taxi	Vest-Taxa	Taxi Nord	Taxa 4x35
Manglende accept af kontokort	X		X	
Manglende indfrielse af gæld		X	X	
Krav om returnering af boner	X	X		X
Manglende evne til elektronisk clearing				X

191. Om de enkelte begrundelser skal Konkurrencestyrelsen anføre følgende:

Manglende accept af kontokort

192. Codan Taxi og Taxi Nord har anført, at Taxa Motors vogne i højere grad end andre taxiselskabers tilsluttede vogne har nægtet at acceptere de kontokort, som taxiselskaberne har udstyret deres bedste kunder med, og at dette efter deres mening har været en bevidst strategi, som Taxa Motor har pålagt sine vognmænd at følge. Ifølge Codan Taxi er problemet især, at Taxa Motor har bestemt, at deres vognmænd ikke må køre med fluesmækker i bilerne. Derved forhindres vognmanden i at modtage et kontokort som betaling, idet Taxa Motor vognenes betalingsudstyr ikke har kunnet håndtere Codan Taxi's forskellige kontokort.

193. Codan Taxi har således fremlagt kopi af en skrivelse til Taxa Motor dateret 19. april 2005, hvori Codan Taxi anfører, at

"Codan Taxi har gentagende gange modtaget klager fra vores kunder over, at TAXAMOTOR's vogne ikke vil modtage de af os udstedte personlige betalingskort. Vi skal derfor opfordre til, at aftalen om clearing mellem centralerne på det kraftigste indskræpes overfor vognmænd og chauffører. Den nuværende situation er helt uholdbar for Codan Taxi og vores kunder."

194. Heroverfor har Taxa Motor anført, at Taxa Motor - i lighed med de øvrige taxiselskaber - var i gang med at forberede sig på elektronisk clearing, hvormed problemet med læsning af andre taxiselskabers kontokort ville være løst. Taxa Motor har endvidere anført, at der i henhold til den i 2004 indgåede aftale om elektronisk clearing var aftalt frist for etablering af elektronisk clearing til den 1. marts 2006, og at Taxa Motor ville have kunnet overholde denne frist. Slutteligt har Taxa Motor anført, at clearingsamarbejdet for hovedpartens vedkommende angår clearing af taxiboner og for en noget mindre del angår kontokort, og at der ikke har været problemer med taxibonerne.

195. Ifølge de oplysninger, som Konkurrencestyrelsen har indsamlet, ser det ud til, at indførelsen af kontokort generelt har givet nogle problemer som følge af, at de enkelte vognes betalingsudstyr ikke har kunnet læse de pågældende kort.

196. Det fremgår således af en mail fra Taxi Nord fra 14. april 2005 afsendt til 7-9-13 Bilen (nu Taxa 4x35), Amager-Øbro Taxi, BVH Taxi, Codan Taxi, Taxi-Vest, Taxa 4x35 og Taxa Motor, at

"Vi har gennem den sidste uge haft flere henvendelser fra vores kunde DTU om, at flere selskaber ikke vil anerkende vores plastik kontokort. I henhold til clearingsaftalen, anmoder vi derfor om, at hvert selskab indskærper over for førerne, at TaxiNord's plastkort naturligvis er et gyldigt betalingsmiddel i enhver Storkøbenhavnsk Taxi."

197. Det fremgår dog også af en intern orienteringsskrivelse fra en af Taxi Nord's kunder, at Taxi Nord's kontokort ikke kan benyttes i Taxa Motors vogne, hvorfor medarbejderne opfordres til ikke at benytte Taxa Motors vogne.

198. Bortset fra Taxa Motor har selskaberne dog tilsyneladende talt sig til rette om at få løst problemet, enten ved at anvende fluesmækker eller ved at få tilpasset deres kortlæsere, så kortene har kunnet accepteres på lige fod med andre kreditkort.

199. Det er i sagens natur en forudsætning for et clearingsamarbejde, at deltagerne inden for visse rammer accepterer hinandens betalingsmidler. Clearing af kørsel mod betaling med kontokort udgør dog efter det oplyste en mindre del af clearingsamarbejdet, idet langt hovedparten af clearing sker efter kunders brug af papirboner, som alle deltagerne i samarbejdet efter det oplyste fuldt ud har accepteret.

200. Codan Taxi har fremlagt en enkelt reklamation og Taxi Nord har fremlagt en generel skrivelse til alle de storkøbenhavnske taxiselskaber og en intern orientering fra en kunde. Konkurrencestyrelsen finder dog ikke, at Codan Taxi og Taxi Nord hermed har sandsynliggjort, at det anførte problem skulle have et større omfang, herunder også i lyset af at langt hovedparten af clearingen sker ved kunders brug af taxiboner, der ikke har voldt parterne problemer.

201. Set i lyset heraf og af, at parterne havde sat frist til den 1. marts 2006 for indførelse af gensidig elektronisk clearing, og at etablering af elektronisk clearing efter det oplyste ville indebære, at Taxa Motors kortlæsere ville kunne læse de øvrige taxiselskabers kontokort, finder Konkurrencestyrelsen ikke, at dette argument udgør en saglig eller rimelig begrundelse for opsigelse af samarbejdet i december 2005.

Manglende indfrielse af gæld

202. Vest-Taxa og Taxi Nord har anført, at Taxa Motor gentagne gange har undladt at opfylde sine betalingsforpligtelser i forbindelse med clearingsamarbejdet, og at Taxa Motor i perioder løbende har haft en forfalden gæld af betydelig størrelse til de to selskaber. Begge selskaber har fremlagt dokumentation i form af kontoudtog. Taxa Motor har indfriet gælden til de to selskaber i januar 2006.

203. Heroverfor har Taxa Motor anført, at det er generel praksis blandt taxiselskaberne, at betaling ikke altid sker til tiden, og at Taxi Nord har været det eneste selskab, som nogenlunde betaler til tiden. Taxa Motor har således dokumenteret, at selskabet har haft større tilgodehavender hos bl.a. Taxa 4x35, Codan Taxi og BVH Taxa i løbet af 2005 og starten af 2006. Dette er heller ikke bestridt af parterne. Alle økonomiske mellemværender mellem Taxa Motor og henholdsvis Taxi Nord, Vest-Taxa, Codan Taxi og Taxa 4x35 er dog udlignet i løbet af januar 2006. Derimod har Taxa Motor fortsat et større tilgodehavende hos BVH Taxa, hvilket tilgodehavende den 23. februar 2006 er overgivet til advokat til inddrivelse.

204. Der er ingen tvivl om, at manglende opfyldelse af økonomiske forpligtelser i et clearingsamarbejde må anses som en rimelig grund til at reagere. Det vil i den forbindelse kunne anses som en proportional reaktion at fremsende skriftlige rykkere, stille krav om sikkerhedsstillelse, og i sidste instans at advare om, at fortsat misligholdelse vil kunne føre til ophør med clearing.

205. Sådanne beføjelser er da også indføjjet i den skriftlige aftale om elektronisk clearing, som de øvrige parter udenom Taxa Motor har indgået i december 2005. Det fremgår således af aftalen, at et selskab er berettiget til at kræve garantistillelse af et eller flere af de øvrige selskaber.

206. Taxi Nord og Vest-Taxa har dog på intet tidspunkt foretaget sådanne skridt, og ej heller i forbindelse med selve opsigelsen af samarbejdet er den forsinkede betaling anført som begrundelse.

207. I lyset heraf, i lyset af at Taxa Motor selv har haft store tilgodehavender hos flere af de andre selskaber, og i lyset af at Taxa Motors gæld til Taxi Nord og Vest-Taxa er indfriet umiddelbart efter opsigelsen af clearingsamarbejdet, finder Konkurrencestyrelsen ikke, at dette forhold udgør en saglig begrundelse for opsigelse af clearingsamarbejdet.

208. Det er da også værd at bemærke, at Taxi Nord og Vest-Taxa ikke har genoptaget clearingsamarbejdet med Taxa Motor, efter at Taxa Motor har indfriet sin gæld til disse selskaber.

Krav om returnering af taxiboner

209. Codan Taxi og Vest-Taxa har anført, at Taxa Motor har et særligt system, der indebærer, at man tilbyder firmakunderne at skanne deres boner, så kunderne samtidig med afregningen får en specifikation af, hvilke kørsler der er foretaget. Det vil sige, at Taxa Motors boner skal returneres i forbindelse med clearing, hvilket har været administrativt besværligt for de øvrige taxiselskaber. Tilsvarende er fremført af Taxa 4x35 i det endelige høringsvar.

210. Heroverfor har Taxa Motor anført, at den service med skanning af taxiboner, som selskabet hidtil har ydet sine kunder, ikke vil kunne ydes, når den elektroniske clearing er gennemført, medmindre kunderne benytter Taxa Motors egne taxier. Når den elektroniske clearing er gennemført, vil det derfor ikke være nødvendigt for andre taxiselskaber at returnere de benyttede taxiboner til Taxa Motor, hvilket Taxa Motor efter det oplyste har meddelt sine firmakunder.

211. Set i lyset heraf og i lyset af at parterne ikke har dokumenteret tidligere at have protesteret over dette forhold, samt set i lyset af at dette forhold ej heller er anført som begrundelse i den skriftlige opsigelse, finder Konkurrencestyrelsen ikke, at forholdet kan udgøre en saglig begrundelse for opsigelsen.

212. Konkurrencestyrelsen tillægger det i denne forbindelse også vægt, at der i den aftale om elektronisk clearing, som er indgået mellem de øvrige taxiselskaber udenom Taxa Motor i december 2005 er anført, at selskaberne vil kunne kræve et administrationsgebyr. Et sådant administrationsgebyr kunne netop være relevant at pålægge parter, som stiller specielle krav til den administrative håndtering af taxibonner i clearingsamarbejdet, men noget sådant er efter det oplyste ikke forsøgt overfor Taxa Motor inden opsigelsen.

Manglende evne til elektronisk clearing

213. Taxa 4x35 har anført, at for Taxa 4x35 er der kun ét krav forbundet med at deltage i clearingsamarbejdet, og det er, at man kan og vil klare elektronisk. Kan og vil man dét, er der intet til hinder for at komme med i aftalen. Taxa 4x35 mener imidlertid ikke, at Taxa Motor kan og vil opfylde vilkårene for clearing, og dette er Taxa 4x35's begrundelse for opsigelsen. Taxa 4x35 har ikke nærmere dokumenteret de påberåbte vilkår for clearing.

214. Heroverfor har Taxa Motor oplyst, at selskabet i november 2005 har gennemført tilretning af sit IT-system, således at dette blev kompatibelt med Taxa 4x35's system, og Taxa Motor har i december 2005 clearet elektronisk med Taxa 4x35.

215. Taxa 4x35 har heroverfor i sit indledende høringsvar anført, at Taxa Motor uden varsel og uden at have foretaget testkørsel den 22. december 2005 sendte en fil med data til clearing, men at det opgjorte tilgodehavende var forkert, fordi der var fejl i opsætningen af de elektroniske data. Fejlen bestod efter det oplyste i, at der eksempelvis var anvendt 5 cifre til notanummer, hvor der ifølge specifikationerne skulle være 6 cifre. Dette resulterer i forkerte saldooplysninger.

216. Heroverfor har Taxa Motor oplyst, at Taxa 4x35 har indfriet det korrekte tilgodehavende i januar 2006, og at Taxa 4x35 ikke på noget tidspunkt har gjort Taxa Motor opmærksom på de nævnte fejl i opsætningen af de elektroniske data. Taxa Motor har endvidere oplyst, at de nævnte fejl i opsætningen meget nemt kan tilrettes i overensstemmelse med specifikationen, således at saldooplysningerne vises korrekt.

217. I lyset heraf må den fremførte begrundelse afvises.

218. Det skal i øvrigt nævnes, at Amager-Øbro Taxi deltager i den skriftlige aftale om elektronisk clearing, som parterne har indgået i december 2005, uagtet at Amager Øbro på daværende tidspunkt ikke havde etableret elektronisk clearing og heller ikke med sikkerhed ville kunne nå dette inden fristen den 1. marts 2006. Det tilføjes i denne forbindelse, at Amager-Øbro Taxi fortsat ikke kan klare elektronisk.

Konklusion – misbrug

219. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa's enslydende formulering i opsigelsesskrivelserne af 23. december 2005 ikke er nogen egentlig begrundelse for opsigelsen af det gensidige clearingsamarbejde, men reelt mere er en beskrivelse af parternes formål med indgåelse af en ny skriftlig aftale om clearing. Der er ej heller givet nogen begrundelse for, hvorfor Taxa Motor ikke kan deltage i denne nye skriftlige aftale om clearing.

220. På den baggrund kan den i opsigelsesskrivelserne angivne begrundelse ikke siges at udgøre en saglig begrundelse for opsigelsen af det gensidige clearingsamarbejde.

221. Af de ovenfor nævnte grunde, i lyset af forløbet op til og i forbindelse med opsigelsen af clearingsamarbejdet og i lyset af at, de begrundelser, som parterne efterfølgende har fremført på møder med Konkurrencestyrelsen og i høringssvarene, i nogen grad synes at have karakter af efterrationaliseringer, vurderer Konkurrencestyrelsen endvidere ikke, at disse begrundelser kan udgøre saglige begrundelser for opsigelsen af det gensidige clearingsamarbejde.

222. Konkurrencestyrelsen henser særligt til, at John Lindbom på et møde i DTR allerede i sommeren 2005 foreslog at udelukke Taxa Motor (og Amager-Øbro Taxa) fra clearinggen, jf. pkt. 147 ovenfor, til det af Amager-Øbro Taxa i brev af 22. december 2005 anførte, jf. pkt. 145 ovenfor, og at Troels Vest Hansen i mail af 21. december 2005 har anført, at fristen den 1. marts 2006 meget vel kunne bruges som begrundelse i denne sag, jf. pkt. 142 ovenfor.

223. Det er på denne baggrund Konkurrencestyrelsens vurdering, at Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa har misbrugt deres kollektivt dominerende stilling på det afgrænsede relevante marked.

Påbud

224. I medfør af konkurrencelovens §§ 6, stk. 4 og 11, stk. 4 påbyder Konkurrencerådet Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa

senest den 1. juli 2006 at genoptage det gensidige clearingsamarbejde med Taxa Motor Bestillingskontor A/S på vilkår, som er saglige, rimelige og ikke-diskriminerende, og som er identiske med de vilkår, som selskaberne/foreningerne gensidigt anvender overfor hinanden, og

senest den 1. juli 2006 at indsende dokumentation til Konkurrencestyrelsen for, at påbudet er opfyldt.

Samlet konklusion

225. På baggrund af de for Konkurrencestyrelsen foreliggende oplysninger er det styrelsens vurdering, at Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa's koordinerede, enslydende og samtidige opsigelse af det mangeårige gensidige clearingsamarbejde overfor Taxa Motor er udtryk for en konkurrencebegrænsende samordnet praksis i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3.

226. Det er endvidere Konkurrencestyrelsens vurdering, at parternes adfærd i forbindelse med opsigelsen af det gensidige clearingsamarbejde overfor Taxa Motor udgør misbrug af Sammenslutningen Københavns Taxa/Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord, Vest-Taxa og BVH Taxa's kollektivt dominerende stilling på det afgrænsede relevante marked.

[1] Taxa 4x35, Codan Taxi, Taxi Nord og Vest-Taxa er alle bestillingskontorer oprettet i henhold til § 10 i lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999, herefter taxiloven. I det følgende benævnes bestillingskontorerne taxiselskaber.

[2] Opsigelsen er fremsendt af Formand Troels Vest Hansen på vegne Taxa 4x35, som er et bestillingskontor henhørende under foreningen Sammenslutningen Københavns Taxa.

[3] Jf. nedenfor i pkt. 18.

[4] Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000 Klage over afslag på clearingaftale med Dantaxi.

[5] Jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 16. januar 2001 Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger m.fl. mod Konkurrencerådet.

[6] I det følgende tilsammen benævnt Taxa 4x35.

[7] Opsigelsesskrivelserne indgår som bilag 1 a-d. Ikke offentliggjort.

[8] Mailen indgår som bilag 2. Ikke offentliggjort.

[9] Jf. bilag 9 s. 2 under Ad pkt. 8.

[10] Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000 Klage over afslag på clearingaftale med Dantaxi.

[11] Jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 16. januar 2001 Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger m.fl. mod Konkurrencerådet.

[12] Vest-Taxa drives sammen med Codan Taxi.

- [13] BVH Taxa har indgået administrations- og serviceaftale med Taxa 4x35, og Taxa 4x35 har indgået aftale om overtagelse af BVH Taxa med virkning fra 1. juni 2006.
- [14] Jf. § 12, stk. 5 og § 13 i bekendtgørelse nr. 220 af 31. marts 2000, herefter taxibekendtgørelsen.
- [15] Mødereferatet indgår som bilag 3. Ikke offentliggjort
- [16] Taxa 4x35 har rejst indsigelse mod Taxa Motors oplysning om, at Taxa Motor har etableret elektronisk clearing med Taxa 4x35, hvilket dog efter Konkurrencestyrelsens vurdering er dokumenteret, jf. nedenfor pkt. 213-218.
- [17] Aftalen indgår som bilag 4. Ikke offentliggjort
- [18] Jf. lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999, herefter taxiloven.
- [19] Jf. bekendtgørelse nr. 220 af 31. marts 2000, herefter taxibekendtgørelsen.
- [20] Jf. taxilovens §§ 5, 13 og taxibekendtgørelsens kap. 3.
- [21] Jf. taxilovens §§ 2, 15.
- [22] Jf. taxilovens § 2.
- [23] Jf. taxilovens § 10 og bekendtgørelsens kap. 4. Undtaget er dog vognmænd, der har fået særlig fritagelse af den pågældende kommune samt vognmænd i kommuner med under 10 bevillinger.
- [24] Jf. taxibekendtgørelsens § 18.
- [25] De to afgørelser indgår som underbilag til bilag 6.
- [26] Jf. taxibekendtgørelsens § 24.
- [27] Jf. taxibekendtgørelsens § 28.
- [28] Fremlagt som bilag 5. Ikke offentliggjort
- [29] Fremlagt som bilag 6. Ikke offentliggjort
- [30] Fremlagt som bilag 7. Ikke offentliggjort
- [31] Fremlagt som bilag 8. Ikke offentliggjort
- [32] Fremlagt som bilag 9. Ikke offentliggjort
- [33] Fremlagt som bilag 10. Ikke offentliggjort
- [34] Fremlagt som bilag 11. Ikke offentliggjort
- [35] Jf. bilag 9, s. 22 under Ad pkt. 134.
- [36] Bekendtgørelsen afløses pr. 1. juni 2006 af bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006, der indeholder de samme regler som de beskrevne.
- [37] Andelen for clearingsamarbejdet er udregnet på baggrund af tal fra Taxa Motor, Taxa 4x35 og Taxi Nord. De tre selskabers individuelle andele af clearingsamarbejdet er vægtet med deres omsætning. Selskabernes andel af den samlede omsætning på markedet for taxikørsel i Storkøbenhavn er godt [] pct.
- [38] Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000 Klage over afslag på clearingaftale med Dantaxi og Konkurrenceankenævnets kendelse af 16. januar 2001 Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger m.fl. mod Konkurrencerådet.
- [39] Det anførte understreges af den i Taxa 4x35's hørings svar, bilag 9, nævnte højesteretsdom gengivet i Ufr 2003.2342, hvor en aftale mellem et bestillingskontor og en firmakunde om, at forbrugt taxikørsel skulle afregnes samlet af den økonomiske forening, som ejede og drev bestillingskontoret, blev tillagt afgørende vægt i forhold til hensynet til de vognmænd, som havde meldt sig ud af den økonomiske forening.
- [40] Jf. pkt. 59 ovenfor.
- [41] Undtaget er dog vognmænd, der har fået særlig fritagelse af den pågældende kommune samt vognmænd i kommuner med under 10 bevillinger.
- [42] Jf. Trafikministeriets rapport Overvejelser om regelforenkling og bedre konkurrence på taximarkedet, Foreløbigt udkast 30.03.04 (seneste udgave), s. 29.
- [43] Jf. Storkøbenhavns Taxinævns Årsberetning 2005.
- [44] Storkøbenhavn omfatter Københavns og Frederiksberg Kommuner og kommunerne i Københavns Amt.
- [45] Fx udgjorde Taxa 4x35 og Taxi Nord's omsætning ved kørsel med start- og slutpunkt udenfor Storkøbenhavn i 2005 tilsammen [] mio.kr. og dermed udgjorde disse kørsler en meget beskedent del af de to selskabers samlede omsætning på clearingmarkedet i 2005, som udgjorde [] mio.kr.
- [46] Jf. Sag 48/69 ICI mod Kommissionen, Konkurrenceretten i EU af Andreas Christensen m.fl., 2. udg., s. 88.
- [47] Jf. FT 1996/1997, tillæg A, s. 3658 h.sp., Konkurrenceretten i EU af Andreas Christensen m.fl., 2. udg., s. 89.
- [48] Jf. Sag C-49/92 P, Anic Partecipazioni mod Kommissionen, præmis 118, og sagerne C-204/00 P, Ålborg Portland m.fl. mod Kommissionen præmis 132.
- [49] Jf. Sagerne C-204/00 P, Ålborg Portland m.fl. mod Kommissionen, præmis 132, og Konkurrenceretten i EU af Andreas Christensen m.fl., 2. udg., s. 95-96.
- [50] Referatet indgår som bilag 12. Ikke offentliggjort
- [51] Jf. bilagene 1 a - d.
- [52] Jf. bilag 2.
- [53] Jf. bilag 9 s. 2 under Ad pkt. 8.
- [54] Jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 16. januar 2001.
- [55] Taxa Motor har oplyst en omsætning i 2005 på [] mio. kr., medens den samlede omsætning på taxamarkedet i Storkøbenhavn er skønnet til [] mio. kr. i 2005. Den samlede omsætning er estimeret fra Storkøbenhavns Taxinævns årlige såkaldte "endetsundersøgelse". Nævnets årlige undersøgelse er baseret på indkaldelse af trafikbøger fra 20 % af bevillingerne dækkende de sidste seks måneder af det pågældende år. Den samlede omsætning bliver så omsætning pr.

bevilling x 2 x gns. antal bevillinger. Omsætningen for 2005 er udregnet fra omsætning pr. bevilling i 2004 tillagt 10 %.

[56] Jf. den umiddelbart ovenfor nævnte endetalsundersøgelse fra Storkøbenhavns Taxinævn.

[57] Den samlede omsætning på clearingmarkedet er skønnet på baggrund af tal fra Taxa Motor, Taxa 4x35 og Taxi Nord, jf. note 37 ovenfor.

[58] Jf. FT 1999/2000, tillæg A, s. 6812 h.sp.

[59] Jf. FT 1999/2000, tillæg A, s. 6812 v.sp.

[60] Jf. Forenede sager C-395/96 P og C-396/96 P, Compagnie maritime belge SA og Dafra-Lines A/S mod Kommissionen (CEWALL II), præmis 41-45.

[61] Jf. FT 1999/2000, tillæg A, s. 6812-6813.

[62] Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000 Klage over afslag på clearingaftale med Dantaxi og Konkurrenceankenævnets kendelse af 16. januar 2001 Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger m.fl. mod Konkurrencerådet.

[63] For Taxa Motors vedkommende udgør selskabets tilknyttede bevillinger ca. 14 pct. af det samlede antal bevillinger og selskabets tilknyttede vognmænds samlede omsætning udgør ca. [] pct. af den samlede omsætning i Storkøbenhavn. Hvis det antages, at selskaberne er nogenlunde lige effektive, kan det skønnes, at omsætningsandelen for 70 pct. af bevillingerne også udgør [] pct. af den samlede omsætning i Storkøbenhavn.

[64] Konkurrenceankenævnet har i den i note 5 ovenfor nævnte kendelse ved bedømmelsen af misbruget udtrykkeligt anført, at der ikke forelå en saglig begrundelse for nægtelsen af at lade Dantaxi deltage i clearingordningen.