

# 2001-01-16: Dansk Taxi Forbund for Sønderborg Taxa ctr. Konkurrencerådet

## K E N D E L S E

afsagt af Konkurrenceankenævnet den 16. januar 2001 i sag j.nr. 00-110.529

Dansk Taxi Forbund for  
Sønderborg Taxa  
(direktør Søren Genet)

mod

Konkurrencerådet  
(fuldmægtig Line Hell Hansen)

Biintervenient:  
De Frie Vognmænd, Sønderborg  
(advokat Henrik Karl Nielsen)

### 1.

Ved klageskrift af 20. maj 2000 har Dansk Taxi Forbund på vegne Sønderborg Taxas Økonomiske Forening påklaget Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000, hvorefter den i Sønderborg Taxa's Økonomiske Forenings bestillingskontors vedtægts § 16, stk. 8, fastsatte bestemmelse, som forpligter alle tilsluttede vognmænd at benytte de af ledelsen fastsatte takster, anses for at være konkurrencebegrænsende og omfattet af konkurrencelovens § 6, stk. 1 og 3, og hvorefter der udstedes påbud til Sønderborg Taxa om at ophæve bestemmelsen i § 16, stk. 8, i bestillingskontorets vedtægt:

*"Vogne tilsluttet Sønderborg Taxa's Økonomiske Forenings bestillingskontor skal følge de takster m.v., som ledelsen fastsætter. Ledelsen må dog aldrig fastsætte takster m.v., der ligger over de af Sønderborg Kommune fastsatte maksimaltakster."*

Klager har nedlagt følgende påstand:

Taxakørsel er et offentligt reguleret erhverv og bestemmelsen om, at vogne tilsluttet det samme bestillingskontor skal udføre kørsel til takster fastlagt af bestillingskontorets ledelse og i overensstemmelse med det af kommunalbestyrelsen fastlagte takstreglement, er en direkte og nødvendig følge af den offentlige regulering, hvorfor taxikørsel er omfattet af konkurrencelovens § 2, stk. 2.

Konkurrencerådet har påstået stadfæstelse.

De Frie Vognmænd Sønderborg er indtrådt i sagen som biintervenient til støtte for Konkurrencerådet.

Konkurrenceankenævnet har ved kendelse af 5. juli 2000 bestemt, at klagen ikke tillægges opsættende virkning, jf. konkurrencelovens § 19, stk. 4.

## 2.

Det fremgår af sagen, at afgørelsen er baseret på en indhentet udtalelse fra Færdselsstyrelsen af 13. april 2000, hvori det bl.a. anføres:

### **"1. Taxilovgivningens bestemmelser om prisfastsættelse og tilslutningspligt:**

#### A.

Ifølge taxiloven, jf. bekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999 af lov om taxikørsel m.v., er de tilladelsesudstedende myndigheder, det vil sige Storkøbenhavns Taxinævn for så vidt angår København og Frederiksberg kommuner og kommunerne i Københavns Amt, og kommunalbestyrelserne i kommunerne uden for Storkøbenhavn, ifølge § 28 i taxibekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 220 af 31. marts 2000 om taxikørsel m.v. bemyndiget til at fastsætte maksimalpriser for udførelse af taxikørsel.

Bestemmelsen i § 28 har følgende formulering:

"Maksimaltakster, herunder eventuelle takster for timebetaling, samt eventuelle særlige tillæg til taksterne, fastsættes af kommunalbestyrelsen."

Bestemmelsen indebærer, at der ikke kan opkræves højere takster, herunder tillæg til taksterne, end fastsat af kommunalbestyrelsen. Taxivognmænd kan således opkræve betaling/takster, der højst svarer til maksimaltaksterne.

Bestemmelsen i § 28 i taxibekendtgørelsen er identisk med § 28 i hyrekørsels-bekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 401 af 14. september 1979 om hyrekørsel, der var gældende i perioden fra den 1. oktober 1979 til den 31. december 1997.

Trafikministeriet (tidligere Ministeriet for Offentlige Arbejder), der tidligere varetog hyrekørselslovgivningen har i en redegørelse af 28. oktober 1983 bl.a. meddelt Storkøbenhavns Taxinævn, at hyrekørselsloven byggede på det princip, at den enkelte tilladelsesindehaver er en selvstændig næringsdrivende, og at bestillingskontorets eneste opgave er at formidle kontakten mellem den selvstændige vognmand og publikum.

Ministeriet udtalte videre, at taksterne for taxikørsel i medfør af lovgivningen alene er fastsat som maksimaltakster, inden for hvilke den enkelte tilladelsesindehaver suverænt og uden styring af nævn og eller bestillingskontor kan fastsætte den takst, han ønsker at køre til.

#### B.

Indehavere af taxitilladelser i kommuner, hvor antallet af taxitilladelser er fastsat til 10 eller derover, skal ifølge § 10, stk. 1, i taxiloven oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor.

Kapitel 4 i taxibekendtgørelsen indeholder nærmere bestemmelser om bestillingskontorers oprettelse og drift.

Disse bestemmelser er - bortset fra bestemmelserne i § 18 stk. 2, 3 og 4, om godkendelse af et konkurrerende bestillingskontor, om tidsbegrænsning af godkendelser - og om ansvarlige ledere, indholdsmæssigt identiske med bestemmelserne herom i den tidligere hyrekørselsbekendtgørelse.

Taxibekendtgørelsen omfatter endvidere en standardvedtægt for bestillingskontorer, som skal lægges til grund ved udarbejdelse af vedtægter for de enkelte bestillingskontorer, der regulerer forholdet mellem bestillingskontorerne og de tilsluttede tilladelsesindehavere. Tilsvarende bestemmelser fandtes i hyrekørselsbekendtgørelsen.

C.

Tilslutningspligten indebærer, at indehavere af taxitilladelser er forpligtede til at modtage og effektuere bestillinger på taxikørsel, der indgår til det pågældende bestillingskontor. Tilsluttede tilladelsesindehavere kan ikke på egen hånd drive forretning gennem modtagelse og effektivering af telefonbestilte kørselsopgaver.

Bestillingskontorer er forpligtede til at fordele bestillinger på kørselsopgaver ligeligt blandt tilsluttede tilladelsesindehavere. Dette indebærer, at specielle ønsker (bestillinger), der ikke har reel betydning i forhold til gennemførelsen af en kørselsopgave, f.eks. ønsker om at blive betjent af en bestemt chauffør, at blive befordret i et køretøj af nærmere angivet type, størrelse, farve m.v., skal tilsidesættes i det omfang, at dette strider imod gennemførelsen af princippet om ligelig fordeling af kørselsopgaver.

I det omfang, der ikke udføres telefonbestilte kørselsopgaver, er tilsluttede tilladelsesindehavere berettigede til at udføre "gadetur", det vil sige kørselsopgaver efter direkte ordre fra kunder ved anrøb/tegngivning eller ved henvendelse til en ledig taxi på en holdeplads.

Ved direkte bestilling kan kunder vælge frit mellem ledige taxier. Kunder er ikke forpligtede til at vælge den taxi, der holder forrest i en række, og kan således få tilfredsstillet eventuelle præferencer med hensyn til særlige køretøjer, chauffører m.v.

D.

Som anført under punkt C reguleres forholdet mellem bestillingskontorer og tilsluttede tilladelsesindehavere gennem vedtægterne for bestillingskontorerne.

Disse vedtægter skal udarbejdes på grundlag af standardvedtægt for bestillingskontorer, der indgår som bilag 3 til taxibekendtgørelsen.

...

Taxilovgivningen tager ikke stilling til, hvorledes takster og tillæg til taksterne internt fastsættes i bestillingskontorerne.

E.

Inden for de i medfør af § 28 i taxibekendtgørelsen fastsatte rammer er indehavere af taxitilladelser således frit stillet med hensyn til fastsættelse af takster og tillæg til disse.

Færdselsstyrelsen har ikke kendskab til den "praktiske" prisfastsættelse i taxierhvervet, hvorfor styrelsen i sagens anledning har rettet telefonisk henvendelse til Storkøbenhavns Taxinævn.

Sekretariatschef Jørgen Kjær, Storkøbenhavns Taxinævn, har oplyst, at samtlige bestillingskontorer i Storkøbenhavn lægger taxinævnets maksimaltakster til grund ved kørselsopgaver, der ikke udføres ifølge aftaler om større kørselsarrangementer, f.eks. kørsel for lægevagten, hvor der kan være tale om ydelse af kredit, der ofte er kombineret med en favorabel finansieringsordning eller – i visse tilfælde - kørsel eller ventetid til en lavere pris.

Jørgen Kjær har videre oplyst, at spørgsmålet om takstfastsættelse – bortset fra det tilfælde, der var genstand for Sø- og Handelsrettens afgørelse af 22. marts 1985 – efter hans opfattelse ikke har givet anledning til problemer i bestillingskontorerne

## 2. Vurdering af konkurrenceforhold i relation til udførelse af taxikørsel i Sønderjyllands Amt:

### A.

Vedtægten for Sønderborgs Taxas Økonomiske Forenings bestillingskontor er forelagt i uddrag, hvorfor det ikke er muligt at foretage en egentlig analyse af denne. Det bemærkes i øvrigt, at det ikke fremgår, hvorvidt vedtægten er godkendt af Sønderborg Kommune.

Såfremt det antages, at vedtægten er godkendt af kommunen, skal de tilsluttede tilladelsesindehavere i henhold til § 16, stk. 8, i vedtægten følge de af bestillingskontorets ledelse fastsatte takster m.v, der ifølge samme bestemmelse ikke må overstige de af kommunen fastsatte maksimaltakster. Denne bestemmelse ses ikke umiddelbart at være i strid med bestemmelser i taxiloven eller i taxibekendtgørelsen.

Det bemærkes videre, at det efter Færdselsstyrelsens opfattelse må være hensigtsmæssigt navnlig i henseende til kundebetjeningen, at der ved telefonisk bestilling af kørselsopgaver kan orienteres udtømmende om prisen for en konkret kørselsopgave ved oplysning om starttakst, kilometertakst, ventetidstakst m.v.

Denne mulighed foreligger ikke i det omfang, hvor tilladelsesindehavere tilsluttet samme bestillingskontor, lægger forskellige takster til grund for deres ydelser.

Dette indebærer, at kunder, der telefonisk bestiller kørselsopgaver ved samme bestillingskontor, uanset at de måtte have en formodning for at der var "enhedspriser" indenfor det samme bestillingskontor, faktisk kan komme til at betale varierende priser, alt afhængigt af hvilke vognmænd, der udfører de pågældende opgaver.

Det bemærkes i denne forbindelse, og som anført i afsnit i C i dette notat, at der på grund af lighedsprincippet for fordeling af telefonbestilte kørselsopgaver ikke er mulighed for at bestille og få tilstillet en bestemt vognmand til at udføre en kørselsopgave, men derimod kun en "vilkårlig" vognmand tilsluttet bestillings-kontoret, som er i stand til at udføre den pågældende bestilte opgave.

Det bemærkes endelig, at den aktuelle sag ikke omfatter oplysninger om andre gensidigt bebyrdende kontraktsforhold mellem bestillingskontoret og de tilsluttede tilladelsehavere, hvorved tilladelsesindehaverne eventuelt kan have delegeret retten til at fastsætte takster til bestillingskontorets ledelse.

B.

Færdselsstyrelsen kan på det foreliggende grundlag ikke vurdere, hvorvidt vedtægterne for Dansk Taxi Forbund faktisk indebærer konkurrencebegrænsende elementer i relation til prisfastsættelse for taxikørsel, idet det samtidig bemærkes, at Færdselsstyrelsen har noteret sig forbundets oplysninger, om at taxier tilsluttet Dansk Taxi Forbund faktisk udfører kørselsopgaver, der er opnået via licitationer, til priser, som ligger under de kommunalt fastsatte maksimaltakster.

Det bemærkes endelig, at formuleringen af bestemmelsen i § 2, stk. 1, i Love for Sønderjyllands Amts Taxiforening efter Færdselsstyrelsens opfattelse ikke er en direkte eller en nødvendig følge af taxilovgivningen."

3.

Under sagens behandling for Ankenævnet har klager i skrivelse af 30. juni 2000 rettet henvendelse til Færdselsstyrelsen, som har besvaret denne henvendelse således i skrivelse af 24. august 2000:

"Med henvisning til Færdselsstyrelsens skrivelse af 13. april 2000 til Konkurrencestyrelsen bilagt notatet "Prisfastsættelse for taxikørsel udført af taxier tilsluttet bestillingskontorer" har Dansk Taxi Forbund ved skrivelse af 2. juli 2000 gjort gældende, at Konkurrencestyrelsen fejlagtigt har fortolket Færdselsstyrelsens notat af 13. april 2000 som en afgørelse i henhold til § 2, stk. 4, i konkurrenceloven.

...

Færdselsstyrelsen skal i denne anledning meddele følgende:

...

På grundlag af det anførte i Færdselsstyrelsens notat, herunder bestemmelsen i § 28 i taxibekendtgørelsen, hvorefter indehavere af taxitilladelser frit – med respekt af og inden for de af den pågældende kommunalbestyrelse fastsatte maksimaltakster og eventuelle særlige tillæg til disse – kan fastsætte priser for udførelse af taxikørsel og dertil hørende serviceydelser, finder Færdselsstyrelsen ikke grundlag for at antage, at taxierhvervet, der selvsagt kan betegnes som offentligt reguleret virksomhed, er omfattet af bestemmelser, der umiddelbart eller som en nødvendig følge heraf udelukker tilladelsesindehavere fra at konkurrere indbyrdes om markedsandele.

På grundlag af det anførte i Færdselsstyrelsens notat, herunder bestemmelsen i § 28 i taxibekendtgørelsen, hvorefter indehavere af taxitilladelser frit – med respekt af og inden for de af den pågældende kommunalbestyrelse fastsatte maksimaltakster og eventuelle særlige tillæg til disse – kan fastsætte priser for udførelse af taxikørsel og dertil hørende serviceydelser, finder Færdselsstyrelsen ikke grundlag for at antage, at taxierhvervet, der selvsagt kan betegnes som offentligt reguleret virksomhed, er omfattet af bestemmelser, der umiddelbart eller som en

nødvendig følge heraf udelukker tilladelsesindehavere fra at konkurrere indbyrdes om markedsandele.

For så vidt angår . . . Trafikministeriets skrivelse af 28. oktober 1983 til Storkøbenhavn Hyrevognsnævn bemærkes, at Færdselsstyrelsen kan tilslutte sig det af ministeriet anførte om forholdet mellem indehavere af taxitilladelser og bestillingskontorer, idet det samtidig bemærkes, at det af styrelsen anførte vedr. bestemmelsen i § 16, stk. 8, i vedtægten for bestillingskontoret Sønderborg Taxi alene er baseret på det forhold, at bestemmelsen ikke umiddelbart ses at være i strid med ordlyden af bestemmelser i taxiloven eller taxibekendtgørelsen.

Det bemærkes videre for god ordens skyld, som det også er anført i første afsnit i punkt 2.A. i Færdselsstyrelsens notat, at det ikke har været muligt at foretage en egentlig analyse i sin helhed af vedtægten for det pågældende bestillingskontor, hvorfor det blandt andet ikke har været muligt at afgøre, hvorvidt ordlyden af § 16, stk. 8, første led "ledelsen fastsætter", skal fortolkes således, at bestillingskontoret fastsætter takster og tillæg til disse på grundlag af forudgående overenskomst med de tilsluttede tilladelsesindehavere.

Det i Færdselsstyrelsens notat anførte om bestemmelsen i § 16, stk. 8, i vedtægten for Sønderborg Taxas økonomiske Forenings Bestillingskontor relaterer sig således alene og umiddelbart til ordlyden af taxalovgivningens bestemmelser.

Færdselsstyrelsen finder ikke grundlag for at genoptage sagen overfor Konkurrencestyrelsen."

#### **4. Dansk Taxa Forbunds argumentation**

Klager har oplyst, at Sønderborg Taxas Økonomiske Forening har 30 medlemmer med tilsammen 30 taxier. Foreningen har for en del år siden oprettet et bestillingskontor. Foruden de 30 medlemmer er der til bestillingskontoret tilsluttet yderligere 3 vognmænd med tilsammen 3 taxier. Disse vognmænd er ikke medlem af den økonomiske forening og kaldes i det daglige for indlejer vognmænd al den stund, de lejer sig ind i bestillingskontoret. De 3 indlejere har dannet den forening (De Frie Vognmænd), der har rejst klagen ved Konkurrencestyrelsen.

Konkurrencerådets afgørelse er efter klagers opfattelse stærkt fordrejet i forhold til Færdselsstyrelsens høringssvar af 13. april 2000, idet Konkurrencerådet i sin afgørelse kun har anvendt de dele af Færdselsstyrelsens høringssvar, der er i nøje overensstemmelse med den bedømmelse, som Konkurrencestyrelse forinden havde foretaget. De dele af Færdselsstyrelsens høringssvar, der taler imod Konkurrencestyrelsens holdninger, er fuldt og helt ignoreret. Dermed har Konkurrencerådet afsagt kendelse om Sønderborg Taxa på forkerte forudsætninger og med forkert resultat.

Færdselsstyrelsen fastslår ikke, at den enkelte tilladelsesindehaver suverænt og uden styring af nævn og/eller bestillingskontor kan fastsætte den takst, han ønsker at køre til. Var det tilfældet, ville Færdselsstyrelsens konklusion i høringssvaret vedrørende bestemmelsen i vedtægten for Sønderborg Taxas bestillingskontor § 16, stk. 8, om ens takster næppe lyde:

*"Denne bestemmelse ses ikke umiddelbart at være i strid med bestemmelser i taxiloven eller i taxibekendtgørelsen."*

At der i Færdselsstyrelsens høringssvar ikke er den selvmodsigelse, som Konkurrencestyrelsens udlægning af høringssvaret faktisk betinger, er beroende på den kendsgerning, som Færdselsstyrelsens høringssvar da også flere steder henviser til, at der med virkning fra 1. januar 1998 er sket ændringer i reguleringen af taxierhvervet. Blandt ændringerne er bl.a. ændringer i den af Færdselsstyrelsen udarbejdede standardvedtægt for bestillingskontorer.

Det var i forlængelse af disse ændringer, at bestemmelsen i § 16, stk. 8, blev indført i vedtægten, og efterfølgende godkendt af Kommunalbestyrelsen i Sønderborg.

Færdselsstyrelsens høringssvar redegør i øvrigt meget udførligt for, hvorfor der i forbindelse med taxier tilsluttet et bestillingskontor, som direkte følge af taxilovens tilslutningspligt, ikke kan ske konkurrence på pris mellem vogne tilsluttet samme bestillingskontor.

Konkurrencestyrelsens håndtering af sagen er ikke tilfredsstillende. Konkurrencerådets afgørelse bygger på notatet fra Færdselsstyrelsen, som er baseret på en henvendelse af 30. marts 2000 fra Konkurrencestyrelsen, i hvilken man beder om Færdselsstyrelsens foreløbige bemærkninger til et notat udarbejdet af Konkurrencestyrelsen. Som Færdselsstyrelsen har udtalt i skrivelsen af 24. august 2000, har Færdselsstyrelsen ikke i notatet foretaget en egentlig analyse i sin helhed af vedtægten for det pågældende bestillingskontor, hvorfor det i Færdselsstyrelsens notat anførte om bestemmelsen i § 16, stk. 8, i vedtægten for Sønderborg Taxas økonomiske forenings bestillingskontor relaterer sig alene og umiddelbart til ordlyden af taxilovgivningens bestemmelser. Der har således ikke foreligget en afgørelse som krævet efter konkurrencelovens § 2, stk. 4.

Konsekvensen heraf er bl.a., at Konkurrencerådet må drage egne konklusioner på baggrund af Færdselsstyrelsens notat. Derved giver Konkurrencerådet sig selv større råderum i forhold til, hvad et regulært høringssvar ville afstedkomme.

At Konkurrencerådet samtidig opnår en situation, hvor den manglende adgang til legalitets-prøvelse af et høringssvar efter Konkurrencelovens § 2, stk. 4, reelt omgås, synes i sig selv stærkt kritisabelt, og bør – sammenholdt med den øvrige håndtering af sagen – i sig selv afstedkomme, at Konkurrenceankenævnet underkender Konkurrencerådets afgørelse.

I øvrigt giver Konkurrencerådets indlæg anledning til at påpege betydningen af problemstillingen vedrørende kundernes opfattelse af afsætningsstedets identitet. I relation til taxikørsel gennem et bestillingskontor gælder således, at lovgivningen kræver, at tilladelsesindehaverne tilslutter sig et bestillingskontor, og at bestillingskontoret skal fordele bestillingerne på kørsler ligeværdigt mellem de tilsluttede vogne, således som det fremgår af Færdselsstyrelsens notat. Kunderne kan med andre ord ikke bestille en specifik taxi og kan derfor heller ikke påregne, at en eventuelt annonceret pris rent faktisk er den pris, de vil blive opkrævet efter endt tur.

Taxivognmænds adgang til at deltage i konkurrence med sygetransportselskaber, minibusselskaber, busselskaber og taxivognmænd, der ikke er omfattet af pligten til at samarbejde i et bestillingskontor mv., således som det har foregået gennem de seneste mere end tredive år i forbindelse med bl.a. offentlige licitationer, vil, med en stadfæstelse af Konkurrencerådets afgørelse, kunne forekomme tvivlsom.

Væsentligste forskel mellem taxivognmænd omfattet af pligten til at samarbejde i et bestillingskontor og ovennævnte konkurrenter er, at taxivognmanden skal benytte sin taxitilladelse i

et samarbejde med andre. Situationen er således meget lig den situation som Konkurrencestyrelsens "Vejledning: Forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler (maj 1998)" beskriver på side 8:

*"Endelig er interne aftaler i andelsvirksomheder undtaget fra forbudet, hvis aftalerne er begrænset til det, der er nødvendigt for at sikre en tilfredsstillende drift af andelsselskaber, herunder en vis fælles styrke, når der indgås kontrakter med andre parter."*

## **5. Konkurrencerådets argumentation**

Konkurrencerådet har oplyst, at Rådets afgørelse af 26. april 2000 udspringer af en klage indgivet til Konkurrencestyrelsen af Foreningen De Frie Vognmænd Sønderborg. Klagen og nærværende ankesag er en del af en verserende ankesag for Vester Landsret. Retssagen omhandler spørgsmålet, om der i vedtægterne for Sønderborg Taxa's økonomiske forenings bestillingskontor er hjemmel til at pålægge Foreningen De Frie Vognmænd disciplinærbod for manglende forevisning af taxameterattest, herunder hvorvidt det er i strid med konkurrence-reglerne at fastsætte bindende takster for taxikørsel.

Retten i Sønderborg udtalte i sin dom af 25. november 1999, at der ikke under sagen var *"frembragt tilstrækkeligt grundlag for at tage stilling til sagsøgerens indsigelse om, at den fastsættelse af takster for hyrevognskørsel, der er indeholdt i § 16, stk. 8, i sagsørgtes vedtægter, som følger det af kommunen fastsatte takstreglement, er omfattet af konkurrencelovens § 6 og derfor ulovlig, da dette, forinden indbringelse for domstolen, skal behandles efter konkurrencelovgivningens bestemmelser"*.

Den foreliggende klage drejer sig alene om, hvorvidt fastsættelse af ens takster er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering og dermed omfattet af konkurrencelovens § 2, stk. 2.

Færdselsstyrelsen er den myndighed, som i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4, skal træffe afgørelse om, hvorvidt konkurrencebegrænsningen er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering. Konkurrencestyrelsen anmodede Færdselsstyrelsen om bl.a. at oplyse, hvorvidt vedtægterne for en række bestillingskontorer, herunder Sønderborg Taxa's økonomiske forenings bestillingskontor, udgør en konkurrencebegrænsning, der er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering. Konkurrencerådet har ikke draget egne konklusioner ud fra Færdselsstyrelsens notat.

Færdselsstyrelsen udtalte sig herom ved fremsendelse af notatet af 13. april 2000. Færdselsstyrelsen har i notatet citeret en redegørelse fra Trafikministeriet dateret 28. oktober 1983, hvor det er anført, at: *"□taksterne for taxikørsel i medfør af lovgivningen alene er fastsat som maksimaltakster, inden for hvilke den enkelte tilladelsesindehaver suverænt og uden styring af nævn og/eller bestillingskontor kan fastsætte den takst, han ønsker at køre til"*.

Det fremgår heraf, at det alene er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering, at der er fastsat maksimaltakster. Fastsættelse af bindende takster i øvrigt kan derimod ikke anses at være en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

Redegørelsen af 28. oktober 1983 fra Trafikministeriet er udarbejdet til Storkøbenhavns Hyrevognsnævn i forbindelse med en sag, hvori Sø- og Handelsrettens afsagde dom den 22. marts 1985. Sagen omhandlede eksklusion af 3 vognmænd fra et bestillingskontor, fordi de anvendte



lavere takster end de af Storkøbenhavns Hyrevognsnævn fastsatte takster. Af redegørelsen fremgår det bl.a., at *"hyrevognsloven bygger på det helt fundamentale princip, at den enkelte bevillingshaver er selvstændig næringsdrivende, og at bestillingskontorets eneste opgave er at formidle kontakten mellem den selvstændige vognmand og publikum"*, og at *"taksterne for hyrekørsel i medfør af lovgivningen alene er fastsat som maksimaltakster, inden for hvilken den enkelte bevillingshaver suverænt og uden styring af nævn eller bestillingskontor kan fastsætte den takst, han ønsker at køre til"*. I Sø- og Handelsrettens præmisser udtales: *"Da et bestillingskontors opgave alene er at formidle kontakten mellem vognmand som selvstændig næringsdrivende og publikum, og da der alene er fastsat højestepriser, inden for hvilken vognmanden selv kan fastsætte sin takst, var den nævnte udelukkelse fra bestillingskontoret med lukning af radioforbindelsen ulovlig"*.

Dommen bygger således på en forudsætning om, at den enkelte vognmand selv kan fastsætte sine takster – under iagttagelse af maksimaltaksten.

Færdselsstyrelsen udtalte i øvrigt, at *"Taxilovgivningen tager ikke stilling til, hvorledes takster og tillæg til taksterne internt fastsættes i bestillingskontorerne"*. *"Færdselsstyrelsen finder ikke grundlag for at genoptage sagen overfor Konkurrencestyrelsen."*

Færdselsstyrelsens udtalelse om, at bestemmelsen i vedtægtens § 16, stk. 8, ikke umiddelbart ses at være i strid med bestemmelser i taxiloven eller i taxibekendtgørelsen, medfører ikke, at konkurrencebegrænsningen også er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering. Udtalelsen om, hvorvidt vedtægtsbestemmelsen er i overensstemmelse med taxilovgivningen eller ej, har derfor ingen betydning for nærværende sag.

Færdselsstyrelsens udtalelse om, at det *"må være hensigtsmæssigt navnlig i henseende til kundebetjeningen, at der ved telefonisk bestilling af kørselsopgaver kan orienteres udtømmende om prisen for en konkret kørselsopgave"*, er ikke ensbetydende med, at der er tale om en konkurrencebegrænsning, som er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

Afsnit B i Færdselsstyrelsens udtalelse omhandler vedtægterne for Dansk Taxi Forbund. Færdselsstyrelsen bemærker afslutningsvis i dette afsnit, at *"□formuleringen af bestemmelsen i § 2, stk. 1, i Love for Sønderjyllands Amts Taxiforening efter Færdselsstyrelsens opfattelse ikke er en direkte eller nødvendig følge af taxilovgivningen"*. § 2, stk. 1, i Love for Sønderjyllands Amts Taxiforening forpligter alle vognmænd, der er medlem af Centralforeningen af Taxiforeninger (CAT), til at benytte de af kommunen fastsatte maksimaltakster. § 2, stk. 1, lyder: *"Foreningens formål er at samle alle taxivognmænd i amtet til varetagelse af fælles interesser, samt søge tilvejebragt det bedst mulige samarbejde erhvervets udøvere imellem og bekæmpe al usund konkurrence, herunder at taxameteret altid skal udvise de max. priser, som er godkendt af kommunerne i amtet"*.

Efter Færdselsstyrelsens skrivelse af 24. august 2000, hvori Færdselsstyrelsen afviser, at der er grundlag for at genoptage sagen, og hvori det udtrykkeligt er anført, at Færdselsstyrelsen *"kan tilslutte sig det af ministeriet anførte om forholdet mellem indehavere af taxitilladelser og bestillingskontorer"*, må det være åbenbart, at Færdselsstyrelsen med svaret af 13. april 2000 har truffet afgørelse i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4, og konkluderet, at der ikke er tale om en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering, når der fastsættes bindende takster. Konkurrencerådet har således ikke draget egne konklusioner.

Til det af klager i øvrigt anførte bemærkes, at forpligtelsen til at tilslutte sig et bestillingskontor, alene betyder, at bestillingskontoret skal fordele bestillinger på kørselsopgaver ligeligt blandt tilsluttede tilladelsesindehavere. Der kan således ikke drages nogen paralleller mellem andelsselskaber og taxivognmænd, der er tilsluttet et bestillingskontor.

## **6. De Frie Vognmænd Sønderborgs argumentation**

Et bestillingskontors eneste formål efter lovgivningen er at fungere som telefoncentral. Vognmændenes opkrævning af betaling fra kunder og de priser, som vognmændene anvender, er bestillingskontoret uvedkommende.

## **7. Konkurrenceankenævnets bemærkninger**

Konkurrencerådet har ved den påklagede afgørelse lagt til grund, at Færdselsstyrelsens høringsvar af 13. april 2000 indeholdt en af Færdselsstyrelsen i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4, truffet afgørelse, hvorefter den vedtægtsbestemmelse, som sagen angår, ikke er en direkte eller nødvendig følge af den offentlige regulering af taxikørsel. I hvert fald efter Færdselsstyrelsens udtalelse af 24. august 2000 finder Ankenævnet ikke tilstrækkeligt grundlag for at kritisere dette.

Konkurrencerådet – og dermed også Ankenævnet – har ingen beføjelse til at efterprøve en sådan afgørelse truffet af vedkommende myndighed, men Konkurrencerådet har uprøvet skullet lægge Færdselsstyrelsens afgørelse til grund for sin afgørelse. En prøvelse af Færdselsstyrelsens afgørelse henhører under domstolene.

Da der herefter ikke er grundlag for at tage klagers påstand til følge, stadfæster Ankenævnet den påklagede afgørelse.

### **Herefter bestemmes:**

Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000 stadfæstes.

Ole Jess Olsen      Jens Fejø  
Børge Dahl«