

K E N D E L S E

afsagt af Konkurrenceankenævnet den 16. januar 2001 i sag j.nr. 00-111.311

Dansk Taxi Forbund,
Centralforeningen af Taxiforeninger,
Bestillingskontorenes Sammenslutning,
Københavns Taxa og
Dansk Taxi Råd som repræsentant for disse samt
for Rådets øvrige medlemmer
(advokat Per Jørgensen)

mod

Konkurrencerådet
(fuldmægtig Benedikte Havskov Hansen)

1. Ved klageskrift af 23. maj 2000 har Dansk Taxa Råd m.fl. påklaget en af Konkurrencerådet den 26. april 2000 truffet afgørelse vedrørende clearing af taxiboner udstedt af det enkelte taxiselskab/bestillingskontor.

Det fremgår bl.a. den påklagede afgørelse:

- ” Clearing af firma-taxibon'er*
17. *Betaling af taxikørsel kan bl.a. ske ved benyttelse af firma-taxibon'er. Firma-taxibon'er udstedes af de enkelte bestillingskontorer til faste kunder, som i stedet for at skulle betale kontant ved hver enkelt tur, betaler med en firma-taxibon, der fungerer som en check. De udstedte bon'er bliver herefter samlet og afregnet med kunden, f.eks. en gang hver måned. Den samlede fakturaudskrivning er en facilitet som i sig selv er med til at gøre firma-taxibon'er attraktive i forhold til f.eks. postgirobon'er. Hertil kommer bl.a. kreditgivningselementet, mulighed for at udspecificere en række oplysninger og at der kan tilknyttes specielle rabataftaler.*
 18. *For det udstedende bestillingskontor er der markedsføringsmæssige fordele ved at udstedelse af firma-taxibon'er. Bestillingskontorets navn bliver udbredt og bon'erne kan være loyalitetsskabende.*
 19. *Da firma-taxibon'er hviler på en aftale mellem kunden og et bestemt bestillingskontor om hvorledes afregningen skal foregå, kan ingen andre end det udstedende bestillingskontor indløse firma-taxibon'en. Det betyder, at en firma-taxibon, der*

bruges i en taxi tilsluttet et andet bestillingskontor, kun kan indløses ved fremsendelse til det udstedende bestillingskontor med anmodning om refusion.

20. *Indenfor taxibranchen har det længe været praksis, at sådanne firma-taxibon'er bliver sendt til det udstedende selskab, som betaler beløbet til det bestillingskontor, som har haft turen, og derefter afregner det udstedende selskab selv med kunden. Denne praksis bygger på indbyrdes mundtlige aftaler, og har i en årrække været gældende for stort set alle selskaber. Det er praksis, at clearingen af bon'er er gratis for begge parter, eller at der forlanges et lille beløb for indløsning til dækning af de forbundne omkostninger. Styrelsen har af BS [Bestillingskontorenes Sammenslutning] fået oplyst, at hvis et bestillingskontor har forsøgt at kræve et gebyr for indløsning af en firma-taxibon er bestillingskontoret blevet udelukket fra ordningen indtil dette krav er trukket tilbage."*

Dansk Taxi Råd har oplyst, at ifølge en rundspørge blandt medlemmerne sker ca. 50% af betalingerne for taxikørsel kontant, ca. 15% med Dankort eller kreditkort, ca. 30% ved egne taxiboner og ca. 5 % ved fremmede taxiboner samt en mindre del med giroboner og øvrige betalingsmidler.

Det fremgår af den påklagede afgørelse, at sagen er rejst efter klage fra Det Kooperative Fællesforbund på vegne Dantaxi over, at Bestillingskontorenes Sammenslutning har nægtet at indgå aftale med Dantaxi om clearing af taxaboner. Dantaxi er et bestillingskontor godkendt af Århus Kommune med 23 tilsluttede vogne, som står uden for taxivognmændenes organisationer – Dansk Taxiforbund, hvis medlemmer råder over 2300 vogne, herunder 210 vogne tilknyttet Århus Taxa, Centralforeningen af Taxiforeninger, hvis medlemmer råder over 1200 vogne, herunder 40 vogne tilknyttet Århus Mini Taxi, og Bestillingskontorenes Sammenslutning. Om Dantaxis manglende adgang til clearing af taxiboner hedder det i den påklagede afgørelse:

- "27. *Når Dantaxi udelukkes fra denne praksis med indbyrdes clearing af bon'er betyder det, at Dantaxi bliver påført to typer af problemer.*
- *Kunder med firma-taxibon'er udstedt af Dantaxi har ikke mulighed for at bruge disse bon'er som betaling i andre taxier. Kunden må altså bruge alternativ betalingsform, når kunden benytter andre taxiselskaber. Firma-taxibon'er udstedt af Dantaxi er derfor langt fra så fleksibelt et betalingsmiddel som bon'er fra de andre selskaber. Dantaxi er derved forhindret i at tilbyde sine kunder den samme tjeneste, udstedelse af firma-taxibon'er til brug i alle taxier, som andre selskaber kan.*
 - *Kunder med firma-taxibon'er udstedt af andre selskaber kan ikke bruge disse som betaling i en Dantaxi-vogn, fordi de udstedende selskaber afviser at indløse dem, når Dantaxi anmoder om refusion. Kunder, der ønsker at køre med Dantaxi, er altså tvunget til enten at betale med Dantaxi-bon'er eller benytte alternative betalingsmidler. Det betyder, at betalingen i en Dantaxi-vogn ikke er så fleksibel som*

i enhver anden taxi. Dantaxi er dermed forhindret i at yde samme service, i form af accept af bon'er fra andre selskaber, som ethvert andet selskab ellers kan tilbyde.

...

33. *Klagesagen berører markedet for clearing af firma-taxibon'er.*

...

43 *Det relevante geografiske marked for clearing af firma-taxibon'er er Danmark.*

...

47. *Ophygningen af et marked for clearing af firma-taxibon'er er samfundsmæssigt en god idé, der specielt kommer erhvervskunderne til gode. Et velfungerende marked for clearing af firma-taxibon'er er nødvendig for, at konkurrencen indenfor markedet for taxikørsel kan foregå på lige vilkår. Derimod, er det direkte skadeligt for konkurrencen, hvis et enkelt selskab udelukkes fra dette marked, idet virksomheden derved vil blive påført begrænsninger, der betyder, at taxikunder ikke kan tilbydes samme service hos det pågældende selskab, som man ellers kan tilbyde hos alle andre selskaber. En udelukkelse betyder altså, at selskabet forhindres i at konkurrere på samme markedsvilkår som de øvrige selskaber, hvilket i sidste ende går ud over kunderne.*

...

48. *Bestillingskontorerne, som er tilsluttet DTF eller CAT og bestillingskontorerne i BS samt Københavns Taxa skønnes at have en markedsandel på mindst 90% af markedet for clearing af firma-taxibon'er. Dette skøn bygger på, at firma-taxibon'er langt overvejende udstedes af bestillingskontorer, og at ovennævnte bestillingskontorer udgør stort set alle danske bestillingskontorer i Danmark bortset fra Dantaxi. Ca. 4400 vogne er tilsluttet et bestillingskontor, hvoraf 23 er tilsluttet Dantaxi.*

49. *Konkurrencestyrelsen vurderer, at de omfattede selskaber tilsammen har en dominerende stilling på markedet. Dette følger specielt af, at der på markedet for clearing af firma-taxibon'er ikke er konkurrence, idet indløsning kun kan ske hos det udstedende selskab. Ligeledes er selskaberne i det store og hele geografisk opdelt, og kun i begrænset omfang i indbyrdes konkurrence på markedet for taxikørsel. Ovennævnte selskaber har således i det store og hele samme stilling overfor andre bestillingskontorer og vognmænd på markedet for clearing af taxibon'er, som et enkelt fælles selskab ville have.*

50. *Ifølge konkurrencelovens § 11 er det forbudt for en eller flere virksomheder at misbruge en dominerende stilling på det danske marked.*

51. *Konkurrencestyrelsen anser, at de ovennævnte selskabers afslag på at indgå en clearingaftale med Dantaxi er en anvendelse af ulige vilkår overfor handelspartnere, der derved stilles ringere i konkurrencen. Dette er i strid med forbudet i konkurrencelovens § 11, stk. 2, nr. 3, jf. § 11, stk. 1. Særligt herfor taler, at omtalte bestillingskontorer ikke overfor Konkurrencestyrelsen har kunnet give nogen form for objektivt justificerbare begrundelser for afslagene."*

Den påklagede afgørelse går ud på:

"5. *Det meddeles Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger, Bestillingskontorerens Sammenslutning samt de bestillingskontorer, som udsteder firma-taxibon'er, at de bestillingskontorer, der udsteder firma-taxibon'er, og*

tilsluttede vognmænd, kollektivt har dominerende stilling på markedet for clearing af firma-taxibon'er.

6. *Det meddeles endvidere, at Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger, Bestillingskontorernes Sammenslutning og Københavns Taxa, der organiserer den overvejende del af de bestillingskontorer, som udsteder firma-taxibon'er, ligeledes kollektivt har en dominerende stilling på markedet for clearing af firma-taxibon'er.*
7. *Det meddeles Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger, Bestillingskontorernes Sammenslutning samt bestillingskontorer, som udsteder firma-taxibon'er, at nægtelse af indløsning af egne firma-taxibon'er overfor andet bestillingskontor eller anden taxivognmand og nægtelse af modtagelse af firma-taxibon udstedt af andet taxiselskab, udgør et misbrug omfattet af forbudet i konkurrencelovens § 11, stk. 1, jf. § 11, stk. 2, nr. 3, med mindre nægtelsen sker på saglige, rimelige og objektive vilkår, som håndhæves konsekvent. Det medfører, at Dansk Taxi Forbunds, Centralforeningen af Taxivognmænds, Bestillingskontorernes Sammenslutnings og Københavns Taxa's nægtelse af at indgå clearingsaftale med Dantaxi på medlemmernes vegne anses for at udgøre et misbrug af dominerende stilling på markedet for clearing af firma-taxibon'er.*
8. *Konkurrencerådet udsteder i medfør af konkurrenceloven § 16, stk. 1, nr. 4 påbud til Dansk Taxi Forbund, Centralforeningen af Taxiforeninger, Bestillingskontorets Sammenslutning og Københavns Taxa om ikke at medvirke til på deres medlemmers vegne, at nægte at indløse egne udstedte firma-taxibon'er og at nægte at modtage firma-taxibon'er fra andre taxiselskaber med mindre nægtelsen sker på baggrund af vilkår, som anvendes overfor andre bestillingskontorer og vognmænd, og der yderligere er saglige, rimelige og objektive. Påbudet skal være efterkommet senest den 1. august 2000.*
9. *Konkurrencerådet udsteder i medfør af konkurrencelovens § 16 stk. 1 nr. 4, påbud til Odense Taxa, Radio-Codan Bilen, Århus Mini Taxi og Københavns Taxa om at indløse egne udstedte firma-taxibon'er indsendt af Dantaxi, på de samme saglige, rimelige og objektive vilkår, som anvendes overfor andre bestillingskontorer og vognmænd.*
10. *Konkurrencerådet udsteder i medfør af konkurrencelovens § 16, stk. 1, nr. 4, påbud til Roskilde Taxa og Ringsted Taxa om at modtage firma-taxibon'er fra Dantaxi på de samme saglige, rimelige og objektive vilkår, som anvendes overfor andre bestillingskontorer og vognmænd."*

2. Parternes påstande:

Klagerne har påstået ophævelse af de udstedte påbud.

Konkurrencerådet har principalt påstået stadfæstelse, subsidiært i medfør af konkurrencelovens § 16, stk. 1, nr. 1.

Konkurrenceankenævnet har ved afgørelse af 5. juli 2000 bestemt, at klagen ikke tillægges

opsættende virkning, jf. konkurrencelovens § 19, stk. 4.

3. Reguleringen af taxikørsel

Ifølge § 18, stk. 6, i bekendtgørelse nr. 220 af 31. marts 2000 om taxikørsel m.v. skal vilkårene for taxivognmænds tilslutning til et bestillingskontor findes i en vedtægt i overensstemmelse med den i bilag 3 til bekendtgørelsen indeholdte standardvedtægt for bestillingskontorer. Det hedder i denne standardvedtægt bl.a.:

*"F. Bestemmelser, der ikke må være indeholdt i vedtægten:
Bestemmelser, der forpligter den enkelte tilladelsesindehaver til at yde kundekredit. Dog kan det pålægges tilladelsesindehaveren at modtage de af bestillingskontoret godkendte betalingsmidler, såfremt disse umiddelbart efter modtagelsen af tilladelsesindehaveren kan forlanges indløst hos bestillingskontoret, således at den økonomiske risiko ved kreditordningen og de administrative omkostninger i forbindelse hermed er tilladelsesindehaveren uvedkommende."*

4. Klagernes argumentation

Konkurrencerådet har fastlagt produktmarkedet til "clearing af firma-taxiboner". Fastlæggelsen af et marked må imidlertid forudsætte, at der er et produkt – en vare eller en tjenesteydelse – som mod vederlag afsættes af en eller flere udbydere til et antal kunder. Gebyrfri eller gebyrforbundet refusion af en taxibon udgør ikke et sådant produkt. Da der kun er en mulig udbyder af ydelsen "refusion", nemlig det udstedende selskab, er der ikke tale om et marked, hvor aftagerne kan opnå nogen form for valgfrihed mellem udbyderne.

Det fremgår af den påklagede afgørelse pkt. 27 og 47, at det marked, hvorpå konkurrencen reelt ønskes fremmet, er markedet for taxikørsel. Fastlæggelsen af det relevante marked som markedet for clearing af firma-taxiboner er udtryk for en konstruktion, der har til formål at indsnævre grundlaget for den konkurrencemæssige bedømmelse, således at der ses bort fra substitutionsmuligheder i form af andre betalingsmidler.

Det relevante produkt er befordring mod betaling med firma-taxibon, og det er i høj grad substituerbart med produkterne "befordring mod kontantbetaling", "befordring mod giro-taxa-

bon" osv. Der henvises til præmis 33 i EF-domstolens afgørelse i sagen Oscar Bronner GmbH & Co. KG mod Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GmbH & Co. KG m.fl., sag C-7/97, Saml 1998 I-7791. Den foreliggende situation kan ligestilles med deltagelse i en distributionsstruktur, idet der i begge tilfælde er tale om en konkurrents optagelse i et eksisterende system.

Clearingsordningen kan ikke sammenlignes med clearingssystemer indenfor pengeinstituttsektoren, idet betalingsinstrumenterne i pengeinstituttsektoren er lovmæssige omsætningspapirer, som pengeinstitutterne er forpligtet til at indløse.

Det følger af litra F standardvedtægten for bestillingskontorer, at ingen taxivognmand kan tilpligtes at modtage en fremmed firma-taxibon. Den enkelte vognmand kan således hverken af sit eget eller andre selskaber tilpligtes at modtage andre selskabers firma-taxiboner

De involverede foreninger og forbund kan ikke betragtes under ét for så vidt angår spørgsmålet om markedsdominans. Clearingsordningen administreres individuelt af de enkelte udstedende selskaber efter individuelle regelsæt. Klagerne præsenterer sig ikke som en enhed på et marked for clearing af taxiboner. De er uafhængige deltagere i en række samarbejder om clearing af taxiboner. Der er ingen gensidig afhængighed parterne imellem. En enkelt parts ændring af vilkårene for clearing vil alene have betydning for denne parts clearingsmuligheder hos samarbejdspartnere, men ikke indebære afsmitning på clearingsaftaler mellem andre parter. Hvert enkelt udstedende selskab må derfor betragtes som en selvstændig aktør på markedet. Konkurrencelovens § 11 bør kun undtagelsesvis anvendes overfor en flerhed af uafhængige virksomheder, der hver for sig ikke opfylder betingelsen om dominerende stilling. De involverede taxiselskaber er konkurrenter på markedet for taxikørsel, og de har ikke nogen økonomisk forbindelse med hinanden i øvrigt. Derfor kan konkurrencelovens § 11 ikke finde anvendelse.

Det bestrides, at de enkelte selskabers afvisning af clearingssamarbejde med Dantaxi udgør et misbrug i konkurrenceretlig forstand. Et adfærdsmønster henhører ikke under konkurrencemyndighederne, medmindre det har en betydning for konkurrencen på et marked. Kørsel af kunder, der benytter fremmede firma-taxiboer, udgør en særdeles beskedent del af den samlede

omsætning, nemlig 5 %. Dantaxis mulighed for at klare firma-taxiboner med andre selskaber har derfor ingen betydning for den konkurrencemæssige situation. Der henvises også i denne forbindelse til ovennævnte afgørelse fra EF-Domstolen, Oscar Bronner GmbH & KG mod Mediaprint Zeitungs- og Zeitschriftverlag GmbH & Co. KG præmis 38, 45, og 46. Det er i nærværende sag ikke påvist, at det for Dantaxi er absolut nødvendigt at have adgang til clearing af taxiboner med de øvrige selskaber, hvorfor betingelserne for anvendelse af § 11 ikke ses opfyldte. Det er ikke i taxireguleringen fundet afgørende, at der er fri omsætningsmulighed for firma-taxiboner. Derimod fastslår den nævnte standardvedtægt, at den enkelte vognmand, udover modtagelse af eget bestillingskontors firma-taxiboner, skal have mulighed for selv at afgøre, til hvilke kunder han ønsker at yde kredit. En gennemførelse af Konkurrencerådets afgørelse vil medføre, at de modtagende vognmænd og selskaber får status af tvangskreditor over for et hvilket som helst udstedende selskab.

Det bestrides, at det påklagede forhold kan subsumeres under konkurrencelovens § 11, stk. 2, nr. 3. og at betingelserne for at pålægge klagerne at indgå aftale om clearing af firma-taxiboner med Dantaxi i henhold til essential facilities-doktrinen, jf. konkurrencelovens § 16, stk. 1, nr. 4, er opfyldt.

5. Konkurrencerådets argumentation

Betaling med firma-taxiboner lader sig ikke i nævneværdigt omfang substituere af kontantbetaling og betaling med Dankort. De kunder, der benytter sig af firma-taxabon'erne, er udelukkende ansatte i virksomheder, som finder det bekvemt ikke at lade de ansatte råde over firmaets kontante midler eller firmaets Dankort, og som ønsker en samlet afregning, kreditgivning og eventuel rabat til virksomheden. Disse kunder har ikke andre muligheder for at betale end at benytte firma-taxibon'er, fordi de ganske enkelt ikke er udstyret med andre betalingsmidler. Det er derfor afgørende for de 35% af taxakunderne, som benytter sig af firma-taxibon'er, at bon'erne generelt accepteres. Men det er mindst lige så afgørende for hyrevognschaufførerne, at de herefter kan være sikre på, at bon'erne er generelt indløselige.

Sagen angår udelukkelse af et taxiselskab fra at deltage i en clearingsordning. Det marked, hvorpå misbruget finder sted, er markedet for clearing af taxibon'er. Det relevante marked er

derfor markedet for clearing af firma-taxibon'er og ikke markedet for taxikørsel. For vognmanden, der er tilknyttet Dantaxi, er der ingen substitutionsmuligheder. Hvis han vil give sine kunder den samme service, som de kan få i alle andre vogne – nemlig at betale med firma-taxibon'er udstedt af et andet bestillingskontor – kan vognmanden kun indkræve beløbet hos det udstedende selskab, og det er det, han udelukkes fra. Misbruget består i nægtelse af optagelse i en clearingsordning, og markedet skal fastlægges under hensyn hertil som markedet for den ydelse, Dantaxi udelukkes fra.

Læren om kollektiv dominans forudsætter alene, dels at de pågældende virksomheder præsenterer sig som en enhed på markedet, dels at konkurrencen mellem dem på det relevante marked i det væsentlige er elimineret. Klagerne – der alle er omfattet af clearingordningen – fremtræder som en helhed på markedet. Det er i den forbindelse uden betydning, at refusionen administreres individuelt af de enkelte selskaber. Det afgørende er den gensidige praksis om at klare hinandens firma-taxiboner, og det er som led i denne praksis, at de deltagende vognmænd/bestillingskontorer fremtræder som en enhed. Mellem parterne i clearingsordningen består en afhængighed, som svarer til den, der kendetegner en oligopolistisk markedssituation, idet en aktørs beslutning om iværksættelse af tiltag vil påvirke de øvrige deltageres handlemåde.

Den kollektivt dominerende stilling misbruges ved, at vognmænd tilsluttet Dantaxi – og kun disse vognmænd – udelukkes fra at deltage i clearingsordningen uden saglig, rimelig eller objektiv begrundelse. Klagerne udøver derved et misbrug, i form af ulige vilkår for ydelser af samme værdi, jf. konkurrencelovens § 11, stk. 2, nr. 3.

EF-domstolens afgørelse i Bronnersagen er baseret på, at det ikke var godtgjort, *”at det ikke er økonomisk rentabelt at opbygge endnu en udbringningsordning med henblik på distribution af dagblade, hvis oplag svarer til oplaget for de dagblade der bringes ud gennem eksisterende ordning”* og er derfor uden relevans i nærværende sag. Dantaxi kan ikke opbygge sin egen clearingsaftale – dem, der skal klare med, er jo netop deltagerne i den eksisterende ordning.

Misbruget er af væsentlig betydning for Dantaxi, fordi det er nødvendig at være med i clearingsordningen, hvis deres ordning med taxiboner skal have et reelt indhold og stille dem

lige i konkurrencen om firmakunder.

Det er Konkurrencerådets principale opfattelse at clearingsordningen udgør en infrastruktur-facilitet, som potentielle konkurrerende virksomheder er afskåret fra selv at opbygge, og som må anses for nødvendig for at kunne udbyde en vare eller en tjenesteydelse, i dette tilfælde taxikørsel jf. konkurrencelovens § 16, stk. 1, nr. 4.

Der foreligger ingen praksis om anvendelsen af konkurrencelovens § 16, stk. 1, nr. 4. I lovbemærkningerne, FT 1996/97, tillæg A, s. 3674, er indeholdt en eksemplifikation af en virksomheds eksisterende infrastrukturfaciliteter, hvortil adgang vil kunne være nødvendig for en anden virksomhed for at kunne udbyde en vare eller tjenesteydelse. Der er nævnt en række infrastruktur anlæg så som elnet, havn eller lufthavn. Rådet gør gældende, at begrebet omfatter mere end blot infrastruktur anlæg, jf. udtrykket "facilitet", og derfor også omfatter clearingsordninger som den foreliggende.

Såfremt Ankenævnet måtte finde at clearingssystemet ikke er en nødvendig infrastruktur-facilitet, gøres det subsidiært gældende, at påbud til klagerne kan udstedes i medfør af konkurrencelovens § 11, stk. 3, jf. § 16, stk. 1, nr. 1. Henførsel herunder ændrer ikke sagens identitet, men er et rent retligt subsumtionsspørgsmål. Der er efter loven klart hjemmel til at udstede et påbud, hvorefter aktørerne på et marked skal ophøre med at medvirke til, at der udøves, henholdsvis ophøre med selvstændigt at udøve, en adfærd, som indebærer, at en aktør udelukkes fra deltagelse i en ordning som den foreliggende

6. Konkurrenceankenævnets bemærkninger

Når bortses fra Dantaxi, deltager samtlige taxiselskaber/bestillingskontorer, som opererer med taxiboner for faste kunder, i en clearingsordning, hvorefter de gensidigt indløser hinandens boner. Deltagerne i ordningen udfører således taxikørsel mod modtagelse af såvel egne som fremmede taxiboner, og ordningen må anses for etableret ud fra de deltagende taxiselskabers fælles interesse i, at adgangen til at benytte taxibons som betalingsmiddel for taxikørsel er så fri og udbredt som mulig. 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.

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.

På denne baggrund finder Ankenævnet, at deltagerne i taxibonclearingsordningen på markedet for taxikørsel har etableret et sådant kollektivt samarbejde vedrørende adgangen til at benytte det enkelte taxiselskabs taxiboner som generelt betalingsmiddel ved taxikørsel, at deres nægtelse af at lade Dantaxi deltage i clearingsordningen uden saglig begrundelse herfor udgør misbrug af kollektiv dominans i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 1, Ankenævnet finder endvidere, at de påklagede påbud er hjemlede i konkurrencelovens § 11, stk. 4. Det er herved uden betydning, om misbruget dækkes af et af eksemplerne på misbrug i den ikke-udtømmende angivelse heraf i § 11, stk. 3, og også uden betydning, om påbudet dækkes af et af eksemplerne på påbud i den ikke-udtømmende angivelse heraf i § 16, stk. 1. Ankenævnet stadfæster herefter den påklagede afgørelse med den bemærkning, at de meddelte påbud er hjemlet i konkurrencelovens § 11, stk. 4, jf. stk. 1.

Herefter bestemmes:

Konkurrencerådets afgørelse af 26. april 2000 stadfæstes.

Ole Jess Olsen

Jens Fejø

Børge Dahl

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Konkurrenceankenævnet, den 16. januar 2001.

Ulrik Friis