



MARKNADSDOMSTOLEN

DOM

2011:28

2011-11-23

Dnr A 6/10

KÄRANDE

Uppsala Taxi 100 000 AB,
Gamla Uppsalagatan 46, 754 25 Uppsala
Ombud: advokaten E. E.,
Advokatfirman Delphi, Box 1432,
111 84 Stockholm och
chefsjuristen P. C.,
Stiftelsen Den Nya Valfärden, Box 5625,
114 86 Stockholm

SVARANDE

1. EuroPark Svenska Aktiebolag,
Box 47024, 100 74 Stockholm
Ombud: jur.kand. H. H. och
jur.kand. I. J.,
H & H Juridik AB,
Birger Jarlsgatan 2, 5 tr.,
114 34 Stockholm
2. Swedavia AB, (publ),
190 45 Stockholm-Arlanda,
Ombud: advokaten O. R. och
jur.kand. L. H.,
Advokatfirman C. KB, Box 1670,
111 96 Stockholm

SAKEN

Åläggande enligt konkurrenslagen
(2008:579)

Postadress
Box 2217
103 15 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 9

Telefon
08-412 10 30
E-post
mail@marknadsdomstolen.se
<http://www.marknadsdomstolen.se>

Telefax
08-21 23 35

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00 – 15:00
Lunchstängt
12:00 – 13:00

DOMSLUT

1. EuroPark Svenska Aktiebolags yrkande om avvisning lämnas utan bifall.
 2. Swedavia AB och EuroPark Svenska Aktiebolag åläggs vid vite av två miljoner (2 000 000) kr att upphöra med att ta ut en extra förbeställningsavgift om 25 kr för hög service, dvs. en skyltavgift.
 3. Uppsala Taxi 100 000 AB:s talan såvitt den avser uttagande av en förbeställningsavgift om 25 kr för normal service lämnas utan bifall.
 4. Vardera parten ska stå sina rättegångskostnader.
-

YRKANDEN M.M.

- 1 Uppsala Taxi 100 000 AB (Uppsala Taxi) har, såsom talan får förstås, yrkat att Marknadsdomstolen ska ålägga Swedavia AB (Swedavia) solidariskt med EuroPark Svenska Aktiefbolag (EuroPark) vid vite av två miljoner kr att, direkt eller indirekt via EuroPark eller annan utförare som utför motsvarande uppdrag som EuroPark, upphöra med att införa eller ta ut avgifter för förbeställd taxitrafik i form av en avgift för en förbeställningsdisk respektive en avgift för hämtning av kund vid ankomsthallen eller annan motsvarande eller liknande avgift.
- 2 Uppsala Taxi har, såsom talan får förstås, vidare yrkat att Marknadsdomstolen ska ålägga EuroPark solidariskt med Swedavia vid vite av två miljoner kr att inte ta ut avgifter för förbeställd taxitrafik i form av en avgift för en förbeställningsdisk respektive en avgift för hämtning av kund vid ankomsthallen eller annan motsvarande eller liknade avgift. Det solidariska ansvaret för EuroPark gäller dock inte om Swedavia via annan part inför eller tar ut avgifterna.
- 3 Swedavia har bestritt talan.
- 4 EuroPark har yrkat att talan mot EuroPark avvisas samt bestritt talan.
- 5 Uppsala Taxi har bestritt EuroParks yrkande om avvisning.
- 6 Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

BAKGRUND

- 7 Under 2010 delades myndigheten Luftfartsverket och dess flygplatsverksamhet överfördes till det statligt helägda bolaget Swedavia AB.
- 8 I mars 2010 infördes ett nytt fildelningsystem för taxibilar som hämtar strökunder vid terminal 5, det s.k. sjufilssystemet.
- 9 Under 2010 genomförde Swedavia en upphandling, som vanns av EuroPark, avseende bedrivande av taxiframkallning på Arlanda flygplats.

- 10 Taxibolag som önskar trafikera Arlanda flygplats måste erlægga en s.k. serviceavgift om 35 kr exkl. mervärdesskatt varje gång ett fordon passerar spärren för infart till den s.k. remote-parkeringen. I början av 2011 har det införts ytterligare två olika avgifter för förbeställda taxibilar. Om en kund önskar förbeställa taxi tillkommer en förbeställningsavgift om 25 kr exkl. mervärdesskatt för s.k. normal service, som innebär att kunden, vid en servicedisk på terminalen, anmäler att denne förbeställt taxi och att chauffören hämtar kunden vid servicedisken. Om en kund däremot önskar att chauffören möter denne, med en skylt, vid tullfiltret utgår en avgift för s.k. hög service. Denna avgift består av en förbeställningsavgift på 25 kr exkl. mervärdesskatt, som vid normal service, samt ytterligare en extra förbeställningsavgift på 25 kr exkl. mervärdesskatt, den s.k. skyltavgiften, totalt 50 kr exkl. mervärdesskatt.

GRUNDER

Uppsala Taxi

- 11 Som grund för åläggandet att inte införa eller ta ut avgifterna åberopas följande.
- 12 Swedavia och EuroPark har en dominerande ställning på de relevanta marknaderna. Det är marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxibilar på Arlanda flygplats. Swedavia har även en dominerande ställning på marknaden för inrättandet av ett kö- och framkallningssystem för taxibilar på Arlanda flygplats.
- 13 Införandet och uttagandet av avgifterna utgör missbruk av dominerande ställning i form av överprissättning alternativt oskäligen avtalsvillkor alternativt kopplingsförbehåll i strid mot 2 kap. 7 § konkurrenslagen (2008:579), KL, och artikel 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- 14 Enligt 6 kap. 1 § KL får ett åläggande enligt 3 kap. 2 § KL förenas med vite. Enligt 3 § viteslagen (1985:206) ska vitet fastställas till ett belopp som med hänsyn till omständigheterna och till vad som är känt om adressatens ekonomiska förhållanden och till vad som kan antas förmå denne att följa föreläggandet.

Swedavia

- 15 Införandet av nya rutiner utgör varken överprissättning, oskäligen avtalsvillkor eller något otillåtet kopplingsförbehåll. Det grundas i vart fall på objektiva godtagbara skäl. Swedavia

har inte missbrukat en dominerande ställning i strid mot 2 kap. 7 § KL eller motsvarande bestämmelse i EUF-fördraget, varför förutsättningar inte föreligger att meddela ett åläggande enligt 3 kap. 2 § KL.

EuroPark

- 16 EuroPark är helt styrt av Swedavia. EuroParks osjälvständiga ställning i förhållande till Swedavia leder till att EuroPark inte kan anses som företag i konkurrenslagens mening och bolaget kan således inte bli föremål för åläggande enligt konkurrenslagen.
- 17 De omständigheter som framförts av Uppsala Taxi föreligger inte. EuroPark är en uppdrags- tagare som är helt styrd av Swedavia när det gäller såväl förbeställningsdisk som avgifter. Avgiften utgör inte överprissättning. EuroParks vinstmarginal är marginell. Det är inte heller oskäligen avtalsvillkor eller ett förbjudet kopplingsförbehåll. EuroPark är inte dominerande på aktuell marknad. Det uppkommer ingen utestängningseffekt i konkurrensrättslig mening.

UTVECKLING AV TALAN

Uppsala Taxi

- 18 Uppsala Taxi bildades 1926. Trafiken till och från Arlanda motsvarar ca 25 procent av bolagets totala omsättning. I stort sett alla Uppsala Taxis resor från Arlanda utgörs av förbeställda taxiresor. Bolaget har sedan 1980-talet erbjudit en förbeställningstjänst som inte kostar något för kunden. Uppsala Taxi har då med en namnskylt mött kund i ankomsthallen utanför det s.k. tullfiltret. Detta medförde att omedelbar kontakt skapades mellan passage- rare och chaufför och taxibilen fanns tillgänglig på plats som särskilt upplåtits för för- beställningsfordon.
- 19 Uppsala Taxi har på grund av den begränsade trafiken norrut inte rätt till en egen taxifil på Arlanda utan får dela på tre parkeringsplatser i en särskild fil för norrgående trafik. För kunder som reser från Arlanda till Uppsala är det viktigt att kunna förbeställa taxi då det är svårt att hitta en taxibil i den s.k. spontankön som är intresserad av att köra norrut. Den norrgående trafiken från Arlanda till Uppsala utgör ca sju procent av den totala trafik- volymen från Arlanda, varför det i regel inte är ekonomiskt försvarbart för Uppsala Taxi att

ha bilar som väntar på strökunder och det ligger inte heller i linje med Uppsala Taxis miljö-policy. Bolagets andel av den totala norrgående trafiken från Arlanda utgör fyra procent.

- 20 Swedavia, som tidigare var en del av Luftfartsverket, bildades den 1 april 2010. Bolaget är ett helägt statligt bolag som driver och äger 11 flygplatser i Sverige. I egenskap av flygplatsägare och markägare har Swedavia huvudansvaret för Arlanda flygplats. Swedavia har sedan ett antal år upphandlat en entreprenör, EuroPark, som ansvarar för taxihanteringen.
- 21 EuroPark är ett helägt dotterbolag till EuroPark Scandinavia AS, som i sin tur är en del av APCOA Parking AG, Europas största parkeringskoncern. EuroPark omsatte 225 miljoner kr 2009. EuroPark har hand om taxitrafiken och den s.k. taxiremoten på Arlanda. Det är EuroPark som är avtalspart med taxibolagen när det gäller nu aktuella avgifter. Hanteringen på Arlanda är en begränsad del av EuroParks verksamhet, som i huvudsak består av parkeringsverksamhet i olika delar av Sverige.
- 22 Taxibilar som trafikerar Arlanda har en skyldighet att ansluta sig till ett system som är knutet till taxiremoten. Denna utgör dels en fysisk parkering för taxibilar på Arlanda, dels ett datasystem som skapar en organiserad turordning bland taxibilarna. De taxibilar som trafikerar Arlanda är försedda med en transponder och vid infart får bilen ett könummer. En registrering görs när taxibilen lämnar Arlanda. De taxibilar som vill trafikera Arlanda har en skyldighet att ansluta sig till taxiremoten och är utlämnade till de villkor som Swedavia och EuroPark ställer upp.
- 23 Uppsala Taxi motsätter sig inte remoteavgiften som är 35 kr. Den kan dock jämföras med beloppet 16 kr som tas ut om man vill ta en taxi från Centralstationen i Stockholm och där kan den passagerare som inte vill betala påslaget lätt gå några meter bort och därmed slippa avgiften. På Arlanda finns inte något sådant alternativ.
- 24 Den 7 februari 2011 införde Swedavia och EuroPark ett nytt datasystem för förbeställd taxi och de anser sig ha rätt att ta ut avgifter för detta.
- 25 Av betydelse i målet är hur avgifterna är utformade och hur de påverkar Uppsala Taxi och dess kunder.
- 26 Tidigare betalade Uppsala Taxi 35 kr i remoteavgift för att få tillträde till Arlanda. Nu har det tillkommit ett påslag på 50 kr, alternativt 25 kr för att hämta förbeställningskunder. Om

en kund, precis som tidigare, hämtas med namnskylt vid det s.k. tullfiltret utgår således en avgift om 50 kr, som tas ut av EuroPark och Swedavia. Denna tjänst motsvarar den tjänst som Uppsala Taxi under lång tid har erbjudit sina kunder utan kostnad. Det finns ett billigare alternativ där kunden kan uppsöka och anmäla sin ankomst vid en servicedisk, som finns vid utgången till taxibilarna, varvid den förbeställda taxibilen kallas från remoteparkeeringen. Denna tjänst kostar 25 kr. Nackdelen är att kunden måste vänta ca fem minuter på en taxibil och därför inte får omedelbar kontakt med chauffören. Totalt innebär de nya avgifterna en kostnadsökning på 143 procent vid hämtning med namnskylt och 71 procent om man väljer att anmäla vid servicedisken. I förlängningen leder detta till ökade kostnader för slutkonsumenterna.

- 27 Uppsala Taxi tar en fast avgift om 460 kr som inkluderar ersättning för remoteavgiften om 35 kr. I dag läggs avgiften för ”skylthämtning” (50 kr) eller ”servicedisken” (25 kr) på det fasta priset.
- 28 Servicegraden för Uppsala Taxis kunder är densamma som tidigare för de kunder som hämtas ”med skylt” men sämre för de kunder som måste uppsöka servicedisken.
- 29 Utöver avgifterna på 50 kr respektive 25 kr innebär hanteringen av de nya avgifterna en betydande kostnadsökning och dubbelarbete för Uppsala Taxi när det gäller att hantera förbeställningar i det nya systemet. Det går inte att enbart lägga in uppgifterna i Swedavias och EuroParks system utan Uppsala Taxi måste lägga in uppgifterna i det egna systemet eftersom Swedavia och EuroPark kräver ett bokningsnummer. För att få bokningsnumret måste Uppsala Taxi skapa en bokning i sitt eget system. Uppsala Taxis system är anpassat för att vara så lätt och snabbt som möjligt och det tar mellan 1,5-2 minuter att lägga in uppgifterna. Dessa måste sedan på nytt, manuellt, läggas in i EuroParks och Swedavias system. Totalt tar det ca fem minuter att lägga in uppgifterna i de båda systemen. När ett plan har landat kallas taxibilen till terminalen. Problemet är att Uppsala Taxi manuellt måste kontrollera om planet landat tidigare eftersom det är lång eftersläpning i framkallningen. Denna bevakning tar tid från Uppsala Taxis operatörer och medför ökade kostnader.
- 30 Uppsala Taxi får inte fortsätta att hantera förbeställningstjänster som bolaget har gjort tidigare utan Uppsala Taxi måste rätta sig efter systemet om deras kunder önskar en förbeställningstjänst.

- 31 De nya avgifterna kan inte motiveras med några ökade kostnader för EuroPark och Swedavia. I vart fall inte några objektivt motiverade kostnader. Av skyltavgiften går 97 procent till en miljöfond. Det kan inte ses som en kostnad. En förklaring till avgiftshöjningarna lämnades i en artikel i Upsala Nya Tidning i vilken Swedavias kommunikationschef förklarar att det kostar stora pengar att lägga asfalt och mycket av de höjda avgifterna har att göra med att Swedavia har fått betala höga juristarvoden efter att taxibolagen har dragit Swedavia inför Marknadsdomstolen. Detta visar att de inte har objektivt godtagbara skäl för avgifterna.
- 32 Av Swedavias upphandlingsunderlag framgår att 900 000 bilar passerade Arlanda 2009. 100 000 färre bilar passerade 2010. Intäkten från remoteavgiften uppgår till 32 miljoner kr. Av dessa betalar EuroPark 10 kr per bil till Swedavia. Swedavia får ungefär 9 miljoner kr från remoteavgiften och EuroPark det övriga. Sedan tillkommer intäkterna från förbeställningstjänsten.
- 33 Swedavia och EuroPark är företag med självständig ställning. EuroPark är en av Swedavia upphandlad entreprenör som hanterar bl.a. taxiparkeringarna och taxiköerna på Arlanda. EuroPark har en självständig ställning i förhållande till Swedavia. Det är EuroPark och inte Swedavia som ingår avtal med taxibolagen angående villkoren för tillträde till Arlanda. EuroPark, vars främsta verksamhet är parkeringsverksamhet i hela Sverige, kan på intet sätt ses som en agent för Swedavia och del i Swedavias ekonomiska enhet.
- 34 Att EuroPark har en självständig ställning följer av de kommersiella villkoren i Swedavias upphandling avseende taxiframkallning till Stockholm Arlanda. När det gäller upphandlingen kan konstateras att i de kommersiella villkoren nämns inte något om inrättandet av servicedisk eller förbeställningstjänst. Hade inrättandet av förbeställningstjänsten varit något som Swedavia krävt hade det framgått. När det gällde förbeställd taxi var det i kravspecifikationen ett s.k. ”skall-krav” att lämna ett förslag på lösning, men det var däremot inte ett ”skall-krav” att inrätta en disk på terminalen. I de administrativa bestämmelserna nämns inte heller att man ska specificera en förbeställningstjänst eller en servicedisk. Ej heller anges i kravspecifikationen något om inrättandet av en servicedisk eller en förbeställningstjänst. I kravspecifikationen anges att entreprenören har rätt att ta ut en avgift för förbeställd taxi.
- 35 Uppsala Taxi har valt att stämma båda monopolisterna som samverkar för att inte hamna i en situation där bolaget vinner framgång med ett förbud mot endera Swedavia eller EuroPark och att aktuellt bolag sedan låter den andra parten införa eller utkräva de omtvistade

avgifterna. Uppsala Taxi har därför varit tvunget att stämma både Swedavia och EuroPark. Både Swedavia och EuroPark ansvarar för systemet med de nya avgifterna. Även om Swedavia äger flygplatsen så har bolaget utsett EuroPark till den som administrerar systemet och den som ingår avtal med taxibolagen. Härtill kommer risken att en dom mot enbart Swedavia inte blir effektiv, eftersom den inte är verkställbar mot Uppsala Taxis avtalspart EuroPark.

Swedavia

- 36 Den stora förändringen på Arlanda och terminal 5 har varit införandet av det nya fildelningssystemet för strötaxikunder som skedde den 23 mars 2010. Detta system och systemet med förhandsbeställningar interagerar och påverkar varandra.
- 37 Swedavia, f.d. Luftfartsverket, är ett statligt bolag som har i uppdrag att äga, driva och utveckla 11 flygplatser, bl.a. Stockholm Arlanda Airport. Swedavia har ett långtgående ansvar för att säkerställa flygplatsens tillgänglighet och att den fungerar effektivt och tillfredsställande för alla dess intressenter. Swedavias roll är att underlätta resande, affärer och möten. Nöjda kunder är grunden för Swedavias affärer och resenärerna är därför utgångspunkt för allt Swedavia gör.
- 38 Swedavia har omfattande myndighetskrav på sig, inte minst vad gäller miljön. Swedavia har ett omfattande miljöåtagande att säkerställa att man ligger under ett absolut utsläppstak. Överskrids detta får man börja inskränka flygtrafiken. Marktransporter är således viktiga och står för 54 procent av utsläppen på Arlanda. Miljötaxi är en väsentligt bättre transportform för att klara utsläppstaket än den skadliga privatbilismen. Sedan den 1 juli 2011 tillåts därför endast miljötaxi på Arlanda. Resa med taxi är det viktigaste substitutet för den som är van att köra med privatbil.
- 39 På Arlanda förekommer två typer av körningar, dels hämtning av strökunder som 2010 utgjorde ca 84 procent av trafiken, dels förbeställd taxitrafik som utgjorde ca 16 procent. Generellt kännetecknas förbeställd taxi av att kunden bokar en förbeställd taxiresa hos valfritt taxiföretag. På Arlanda har en separat parkering använts, dvs. de ordinarie taxifilerna för strökunder har inte använts. Tjänsten utnyttjas även av företagstaxi och limousinföretag. År 2002 var det 90 000 förbeställda taxiresor och 2010 uppgick de till 210 000 förbeställda taxiresor. Det är således en tjänst som har haft en stadig tillväxt under lång tid.

- 40 Effektiviseringen av fildelningssystemet trädde i kraft den 23 mars 2010. Detta system har prövats av Marknadsdomstolen i avgörandet MD 2011:2. Systemet syftar till att säkerställa ökat genomflöde av taxitrafiken för att snabbare kunna plocka upp strökunder, dvs. de dryga 80 procent av resenärerna, som när de kommer fram till flygplatsen, går ut och väljer ett taxibolag utan förbeställning. Det är stora volymer och det är avgörande för effektiviteten att strökunderna kan få en snabb och effektiv service. Ett led i ombyggnaden var att tidigare parkeringsplatser för den förbeställningstjänst som fanns reducerades något för att få plats med de sju filerna för strökunder.
- 41 Innan de nya avgifterna infördes sköttes all administration av respektive taxiföretag där en chaufför tilldelades uppdraget att möta viss passagerare. Swedavia hade ingen information om hur många förbeställda taxibilar som fanns. Taxiföretaget/chauffören meddelade remoten med vilken flight kunden skulle ankomma. Parkering skedde på härför avsedda parkeringsplatser, 26 stycken, och alla kunder möttes i ankomsthallen. Efter införandet av sjufilssystemet i mars 2010 uppgår antalet parkeringsplatser för förbeställd taxi till 23 stycken. Det hände att chaufförer kom till ankomsthallen i god tid och gjorde ”andra saker” alltmedan bilen stod parkerad. Långa parkeringstider uppstod. Förbeställd taxi kom att uppta plats främst från friåkarna eftersom deras magasinsfiler togs i anspråk. För att säkerställa effektiviteten i filsystemet för strökunder hade Swedavia att tillse att förbeställningstjänsten inte blockerade flödet i sjufilssystemet. Systemet påverkade taxifilerna negativt och det finns ett fysiskt begränsat utrymme. Systemet medförde två huvudsakliga problem, dels ett ineffektivt trafikflöde, dels trängsel i ankomsthallen.
- 42 I ankomsthallen uppfattade resenärer det stora antalet chaufförer som störande och bagage-transporter hindrades.
- 43 Vidare förekom problem med missbruk av auktoriseringssystemet, dvs. taxibilar som inte ville ansluta sig till remotesystemet utan i stället valde att parkera i parkeringsgaraget var- efter chaufförer gick till ankomsthallen för att ”ragga” kunder. Missbruket ökade när kravet på miljötaxi infördes, eftersom bilar som inte uppfyllde kravet för miljötaxi kunde köra till Arlanda men inte längre kunde få en körning från Arlanda. Någon form av auktoriseringssystem som gör det möjligt för Swedavia att kunna kontrollera chaufförers behörighet erfordrades. I och med det nya systemet infördes ett krav på att bära en bricka som visar att chaufförerna har rätt att vistas i ankomsthallen.

- 44 Det var således inte möjligt att fortsätta med det system som gällde för förbeställd taxi. Alternativa lösningar var att antingen bygga fler parkeringsplatser eller en större ankomsthall, införa ett totalförbud för förbeställningar, att endast ge vissa företag tillåtelse, att endast ge tillåtelse för viss andel av taxikörningarna eller att effektivisera systemet. Swedavia valde det sista alternativet.
- 45 Det nya systemet, som varit i drift sedan februari 2011, infördes efter upphandling. Kraven framgår av förfrågningsunderlaget och det var viktigt vem som kunde tillhandahålla den mest effektiva och prisvärda tjänsten. Genom att det skedde en upphandling i konkurrens har Swedavia förhandlat ner den kostnad som skulle uppstå för resenärer och taxibolag.
- 46 I det nya systemet rapporterar taxiföretagen in sina förbeställningar till EuroPark som sköter administrationen. Allt syftar till att effektivisera genomströmningen i parkeringsfickorna och minska antalet mötande chaufförer i ankomsthallen. Det är viktigt för de bolag som inte har tillgång till några taxifickor på Arlanda och som därför uteslutande är hänvisade till en förbeställningstjänst, t.ex. taxi från Västerås och Enköping. Av omsorg om sådana resenärer och bolag har Swedavia känt sig föranlåten att säkerställa att en förbeställningstjänst finns.
- 47 Det nya systemet innebär att taxifilerna och förbeställningstjänsten fungerar bättre samtidigt som möjligheten att förbeställa taxi finns kvar. Alla taxibolag behandlas lika. Efter mindre inkörningsproblem fungerar systemet tillfredsställande.
- 48 I systemet finns två servicenivåer, dels normal service, dels hög service. Normal service innebär att kunden går till en förbeställningsdisk och uppger sitt bokningsnummer. EuroPark kallar en taxi, från det aktuella företaget, från remoten. Taxibilen parkeras på avsedd parkeringsplats och chauffören möter kunden vid förbeställningsdisken. Avgiften, 25 kr exklusive mervärdesskatt för normal service, tillfaller EuroPark för att täcka kostnaderna för tjänsten. Hög service innebär att EuroPark kallar en taxi från det aktuella företaget från remoten och taxibilen parkeras på avsedd parkeringsplats. Chauffören går till förbeställningsdisken och får där en bricka, varefter chauffören möter kunden i ankomsthallen. Vid denna tjänst står bilen typiskt sett parkerad under längre tid. Kostnaden för denna tjänst är 50 kr exklusive mervärdesskatt. De första 25 kronorna går till EuroPark för att täcka bolagets kostnader. Av de resterande 25 kr går tre procent till EuroPark och 97 procent till en miljöfond. Den kan inte användas för att betala advokaträkningar eller dylikt icke taxi relaterat.

- 49 Det nya systemet innebär en effektivare genomströmning både i taxifickorna och för förbeställd taxi. EuroPark vet i förväg när antalet förbeställningar är stort och kan anpassa sin bemanning. En viss chaufför är inte heller längre bunden till en viss kund. Det minskar även trängseln i ankomsthallen eftersom det är färre chaufförer som väntar. Vidare möjliggör utfärdandet av brickan en kontroll för att hindra missbruk.

EuroPark

- 50 EuroPark ansluter sig till vad Swedavia har framfört.
- 51 EuroPark är inte part i målet.
- 52 EuroPark är en ledande aktör inom parkeringsservice. Bolaget är etablerat i Sverige, företrädesvis i storstadsregionerna. Bolaget har 200 anställda och närmare 1 000 parkerings- och övervakningsuppdrag.
- 53 EuroPark är ett helägt dotterbolag till det norska företaget EuroPark Scandinavia AS och tillhör sedan 1999 bolagen APCOA Parking AG som är Europas största parkeringskoncern. Det finns en bred erfarenhet och hög kompetens inom alla typer av parkeringslösningar. Den totala verksamheten omfattar ca 4 100 parkeringsanläggningar och ca 1 200 000 p-platser.

BEVISNING

- 54 Parterna har åberopat skriftlig bevisning, bl.a. avtal mellan EuroPark och Swedavia angående taxihanteringen vid Arlanda flygplats, de kommersiella villkoren i Swedavias upphandling avseende taxiframkallning till Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma flygplats, kravspecifikationen till upphandlingen och de administrativa bestämmelserna till upphandlingen.
- 55 På Uppsala Taxis begäran har hållits förhör under sanningsförsäkran med B. F., styrelseordförande för Uppsala Taxi, samt vittnesförhör med G. T., personalchef och växelansvarig vid Uppsala Taxi, och G. O., vd för Taxi Kurir Uppsala.
- 56 På begäran av Swedavia har hållits vittnesförhör med T. K., produktutvecklare för marktransporter vid Swedavia, O. A., regionchef EuroPark, och C. A., teknikansvarig EuroPark.

- 57 På EuroParks begäran har förhör under sanningsförsäkran hållits med B. L., vd för EuroPark Svenska AB, samt vittnesförhör med O. A., regionchef EuroPark.

DOMSKÄL

Avvisningsyrkandet

- 58 Marknadsdomstolen har under målets handläggning vid två tillfällen, den 19 januari 2011 respektive den 23 mars 2011, genom särskilda beslut lämnat EuroParks yrkanden om avvisning av Uppsala Taxis talan utan bifall. Marknadsdomstolen finner inte skäl att nu göra annan bedömning. Bolagets senaste yrkande om avvisning ska således lämnas utan bifall.

Fråga om missbruk av dominerande ställning

- 59 I 2 kap. 7 § första stycket KL anges att missbruk från ett eller flera företags sida av en dominerande ställning på marknaden är förbjudet.
- 60 Det i målet påstådda missbruket består enligt Uppsala Taxi i att Swedavia och EuroPark den 7 februari 2011 införde nya rutiner och nya avgifter för förbeställning av taxi från Arlanda flygplats vilket har inneburit överprissättning alternativt oskäliga affärsvillkor alternativt kopplingsförbehåll.

Relevant marknad och dominerande ställning

- 61 Fastställande av en dominerande ställning förutsätter att den relevanta marknaden avgränsas, vilket sker genom att dels produktmarknaden, dels den geografiska marknaden bestäms.
- 62 Den relevanta *produktmarknaden* omfattar alla varor eller tjänster som på grund av sina egenskaper, sitt pris och den tilltänkta användningen av konsumenterna betraktas som utbytbara. Den *geografiska marknaden* omfattar det område inom vilket berörda företag tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna och som kan skiljas från angränsande geografiska områden framför allt på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren.
- 63 Uppsala Taxi har anfört dels att den i målet relevanta marknaden utgörs av marknaden för tillhandahållandet av ett kö- och framkallningssystem vid Arlanda flygplats, dels att denna marknad får anses bestå av två närliggande delmarknader, nämligen marknaden för in-

rättandet av ett kö- och framkallningssystem vid Arlanda flygplats (där Swedavia är verksam) och marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem vid Arlanda flygplats i förhållande till taxibolag (där Swedavia och dess exklusiva uppdragstagare EuroPark är verksamma).

- 64 Swedavia har vidgått att den relevanta marknaden utgörs av marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats och att bolaget på denna marknad har en dominerande ställning. Motsvarande gäller även de eventuella delmarknader till den relevanta marknaden som identifieras i målet.
- 65 EuroPark har bestritt att bolaget är dominerande på en relevant marknad.
- 66 Uttrycket ”flera företag” i 2 kap. 7 § KL och i artikel 102 EUF innebär att en dominerande ställning kan innehas av två eller flera ekonomiska enheter som i juridiskt hänseende är oberoende av varandra, förutsatt att de ur ekonomisk synvinkel uppträder eller agerar tillsammans på en särskild marknad, som en kollektiv enhet (dom den 16 mars 2000 i de förenade målen C-395/96 P och C-396/96 P, Compagnie maritime belge transports SA, Compagnie maritime belge SA och Dafra-Lines A/S mot Europeiska kommissionen, REG 2000 s. I-01365, punkt 35-36).

Marknadsdomstolens bedömning

- 67 Marknadsdomstolen har i bl.a. avgörandena MD 2001:9 och MD 2011:2 angående fildelningssystem för taxitrafik på Arlanda flygplats avgränsat den relevanta marknaden till marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats.
- 68 Swedavia, som ägs av staten, ska enligt sin bolagsordning driva och förvalta statens flygplatser, bl.a. Arlanda flygplats. Swedavia får anses kontrollera tillträdet till marknaden för tillhandahållande av infrastruktur för transporter av personer till och från terminalområdena på Arlanda flygplats i sin egenskap av flygplatshållare (jfr MD 2005:27).
- 69 Swedavia har som framhållits ovan godtagit att bolaget är verksamt på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats och att bolaget är dominerande på denna marknad.

- 70 Swedavia har upphandlat den fysiska hanteringen av taxitrafiken på Arlanda flygplats och därvid ingått avtal med EuroPark. Såvitt framgår av de kommersiella villkoren har EuroPark åtagit sig att bedriva taxiframkallning i enlighet med Swedavias i förfrågningsunderlaget angivna krav, förutsättningar, villkor och mål.
- 71 Av kravspecifikationen i Swedavias upphandling framgår bl.a. följande beträffande förbeställd taxi: ”Följande hantering av förbeställd taxi **skall** gälla på Stockholm Arlanda Airport.
- Entreprenör tillåts etablera en disk på terminal (enbart terminal 5), övriga terminaler förses med disk beroende på framtida trafikökning. Vid denna disk anmäler sig kunden och bilen kallas ned till terminal. Flygplatsen önskar att antalet mötande chaufförer i terminal skall minskas och synliggöras.
- I anbudet **skall** ett förslag på lösning redovisas.
- Entreprenören har rätt att ta ut en serviceavgift för denna hantering, vilken **skall** presenteras i anbudet.
- Förbeställningsavgiftens ändamål är att möjliggöra för entreprenör att bemanna funktionen, funktionen skall vara it baserad (it systemet), det **skall** även vara möjligt att koppla upp detta mot andra system. I anbudet **skall** extra kostnad för hantering av förbeställd taxi redovisas, entreprenör har rätt att ta ut en avgift för denna funktion.”
- 73 Av utredningen i målet framgår att Swedavia har bestämt den ram inom vilken dess entreprenör ska bedriva hanteringen av taxitrafiken på Arlanda flygplats samt att entreprenören haft viss möjlighet att delvis medverka i den närmare utformningen av villkoren för verksamheten ifråga.
- 74 Genom avtalet med Swedavia har EuroPark kontroll över kö- och framkallningssystemet på Arlanda flygplats. EuroPark och Swedavia har således gemensamt ett monopol på en marknad som kan definieras som marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats.
- 75 Mot bakgrund av vad som i målet upplysts om förhållandena mellan Swedavia och EuroPark måste de anses ha en gemensamt dominerande ställning på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats.

Missbruk

- 76 Enligt 2 kap. 7 § andra stycket 1 KL kan missbruk särskilt bestå i att ett företag med dominerande ställning direkt eller indirekt påtvingar någon oskäligen inköps- eller försäljningspriser eller andra oskäligen affärsvillkor.
- 77 Europeiska unionens domstol (EU-domstolen) har uttalat att begreppet missbruk är ett objektiva begrepp som omfattar sådana beteenden av ett företag med dominerande ställning som kan påverka strukturen hos en marknad där konkurrensen redan är försvagad just till följd av det ifrågasatt företags existens och som, genom att andra metoder används än sådana som räknas till normal konkurrens om varor och tjänster på grundval av de ekonomiska aktörernas transaktioner, medför att hinder läggs i vägen för att den på marknaden ännu existerande konkurrensen upprätthålls eller utvecklas (dom den 3 juli 1991 i mål C-62/86, AKZO Chemie BV mot Europeiska gemenskapernas kommission, REG 1991, s. I-3359, punkt 69).
- 78 Vidare har EU-domstolen i ett förhandsavgörande framhållit bl.a. att artikel 102 EUF inte endast avser förfaranden som direkt kan skada konsumenterna utan också missbruk som, genom att det undergräver konkurrensen, kan leda till skada för konsumenterna samt att det av fast rättspraxis framgår att dominerande företag har ett särskilt ansvar för att inte genom sitt beteende skada en effektiv och icke snedvriden konkurrens inom den gemensamma marknaden (dom den 17 februari 2011 i mål C-52/09, Konkurrensverket mot Telia-Sonera Sverige AB, punkt 24).
- 79 Det framgår av EU-rättspraxis att det, vid fastställande av en överträdelse av artikel 102 EUF, inte behöver vara styrkt att missbruket i fråga har haft någon konkret inverkan på berörd marknad. Det räcker i det avseendet med att det är styrkt att det missbruk som ett företag med dominerande ställning har gjort sig skyldigt till tenderar att begränsa konkurrensen.
- 80 Det har i EU-rättspraxis vidare angivits att ett missbruk genom utnyttjande av en dominerande ställning kan antas föreligga om innehavaren av en dominerande ställning har utnyttjat de möjligheter som följer av denna för att uppnå handelsfördelar som inte skulle ha uppnåtts om det rått en normal och tillräckligt effektiv konkurrens. Till denna kategori hör särskilt fall då ett företag som innehar en sådan ställning kräver ett pris för sina tjänster som är oskäligt eller som inte står i något rimligt förhållande till det ekonomiska värdet av den

tjänst som tillhandahålls. EU-domstolen har i några fall framhållit att med ”oskäligen inköps- eller försäljningspriser” i artikel 82 EG (numera artikel 102 EUF) ska förstås ett alltför högt pris som inte står i något rimligt förhållande till det ekonomiska värdet av den transaktion som genomförts (jfr dom den 14 februari 1978 i mål 27/76, United Brands Company och United Brands Continental BV mot Europeiska gemenskapernas kommission, REG 1978, s. 207 punkt 250).

- 81 EU-domstolen har i målet United Brands mot kommissionen i fråga om det rör sig om ett alltför högt pris uttalat att det ”[...] skulle till exempel kunna bedömas på ett objektivt sätt genom att försäljningspriset för ifrågakvarande produkt jämförs med produktens självkostnadspris, en jämförelse som skulle utvisa vinstmarginalens storlek, [...]”

I så fall skulle det göras en bedömning av om det finns en alltför stor brist på överensstämmelse mellan den kostnad som faktiskt har burits och det pris som faktiskt utkrävts och, om det visar sig vara så, skulle det undersökas om det är fråga om ett påtvingande av ett oskäligt pris, antingen i fråga om priset i sig eller i förhållande till priserna på konkurrerande produkter.

Andra metoder är tänkbara - och den ekonomiska teorin har utformat flera metoder - som ger kriterier för när en produkt har ett oskäligt pris.” (dom den 14 februari 1978 i mål 27/76, United Brands Company och United Brands Continental BV mot Europeiska gemenskapernas kommission, REG 1978, s. 207 punkt 251-253).

- 82 Uppsala Taxi har i målet gjort gällande att fråga är om ett missbruk i form av överpris-sättning alternativt oskäligen avtalsvillkor alternativt kopplingsförbehåll.

- 83 Uppsala Taxi har därvid hävdad i huvudsak att Swedavia och EuroPark inte visat att avgifterna är kostnadsmotiverade, att det har framkommit att bolagen vid beräkningen av avgifternas storlek även beaktat kostnader för advokatarvoden, att det inte finns någon reell möjlighet för Uppsala Taxi att endast använda filen för strökunder för norrgående trafik och att kostnaderna är irrelevanta eftersom Uppsala Taxi inte behöver tjänsterna.

- 84 B. F., styrelseordförande för Uppsala Taxi, har berättat bl.a. följande. Förbeställd taxi är populärt därför att det inte finns möjlighet för kunder som ska åka norrut från Arlanda flygplats att ta en taxi i filerna för strökunder. Så gott som all Uppsala Taxis trafik från Arlanda flygplats är förbeställd. Det är företagsekonomiskt och miljömässigt orimligt att köra till Arlanda flygplats på vinst och förlust. Förbeställd taxitrafik har ökat precis som Swedavia funnit och kostnaden för förbeställd taxi har, i och med det nya systemet, ökat

med två helårstjänster. Den tjänst som Uppsala Taxi erbjudit är densamma som tjänsten för hög service i det nya systemet. Uppsala Taxi har aldrig tagit något betalt för förbeställd taxi.

- 85 G. T., personalchef och växelansvarig vid Uppsala Taxi, har uppgivit att införandet av det nya systemet har orsakat merkostnader om cirka 700 000 kr, att kunderna blev upprörda över de nya avgifterna och att personal i taxiväxeln har fått ägna mycket tid åt att förklara förhållandena.
- 86 G. O., vd för Taxi Kurir Uppsala, har berättat att det nya systemet har inneburit merkostnader, att Taxi Kurir Uppsala har samma rutiner som tidigare för förbeställd taxi men i dag måste betala för tjänsten och att kunder har ifrågasatt och undrat varför de ska betala för denna.
- 87 Swedavia – å sin sida – har hävdade att Uppsala Taxi inte behöver utnyttja förbeställningstjänsten utan har möjlighet att använda en fil för strökunder och att Swedavia har haft att ta hänsyn till trafik som inte har tillgång till några ströfiler, utan endast förbeställd taxi, t.ex. trafik från Enköping.
- 88 EuroPark, som hänvisat till vad Swedavia har anfört, har vidhållit att det inte är fråga om något missbruk.
- 89 T. K., produktutvecklare för marktransporter på Swedavia, har berättat bl.a. följande. Intäkterna från taxinäringen är marginella. Varje trafikslag, även taxi, ska täcka sin egen kostnad. Vid hämtning av resenärer på Arlanda flygplats måste man ha en miljöklassad taxibil. När det nya sjufilssystemet, som står för 85 procent av trafiken, infördes fick flygplatsen mindre yta att tillgå för förbeställd taxi. Det är enligt taxibranschen viktigt att förbeställda taxibilar kan erbjudas. Ett system med bättre genomströmningshastighet erfordrades varför en av förutsättningarna vid upphandlingen var att entreprenören skulle lämna förslag på hur den förbeställda trafiken skulle hanteras. Swedavia önskade begränsa möjligheten för taxichaufförer att möta vid tullfiltret bl.a. på grund av risken för att chaufförer som inte körde miljötaxi skulle parkera på platser utanför remotesystemet på Arlanda och sedan gå in i hallen och ”ragga” kunder. Att låta skriva ut en bricka som chaufförerna måste bära inne i hallen var ett sätt att identifiera behöriga chaufförer. Det fanns även ett ekonomiskt incitament eftersom Swedavia trodde att en avgift på ytterligare 25 kr skulle minimera antalet chaufförer i hallen. Swedavia hade tidigare haft problem med resenärer som möttes av en mur av chaufförer i ankomsthallen. Förändringen har inneburit att den tid som för-

beställda taxibilar står parkerade för att invänta en kund har minskats och att det inte förekommer några stora ansamlingar av väntande förbeställda bilar som inte får plats i parkeringsfickorna. Avgiften 25 kr för normal service har fastställts efter förhandlingar mellan Swedavia och EuroPark och utifrån Swedavias och EuroParks kostnader för bemanning. Swedavia har inte full kostnadstäckning för de kostnader som finns. Kostnader för normal service är bl.a. EuroParks kostnader för bemanning av huset där förbeställningsdisken finns och hyreskostnader för husen på terminal 4 och 5 där Swedavia står för kostnaderna.

- 90 T. K. har vidare anfört. När det gäller avgiften för den högre servicenivån, 25 kr, har avgiftens storlek bestämts i en dialog mellan Swedavia och EuroPark under upphandlingen. EuroPark föreslog 50 kr men Swedavia ansåg att det var för mycket och ”drog ner” den till 25 kr. Kostnaden för att ställa ut en bricka är 85 öre. Överskottet, 24 kr 15 öre, ska gå till en miljöfond över vilken Swedavia har rådigheten men pengarna ligger hos EuroPark. Pengarna fonderas för miljöåtgärder som ska återgå till taxinäringen. Fonden bekostar inte betalning av advokatkostnader. Taxiföretag måste ha avtal med EuroPark för att få plocka upp kunder på Arlanda flygplats, vilket är ett sätt att skydda kunder mot t.ex. för höga priser. Vid ett kringgående av detta måste möjlighet finnas att kontrollera chaufförens identitet. Bär chauffören en bricka vet man att denne är behörig. Det är Swedavia som fattar besluten men vid en förändring förs en dialog med EuroPark och taxibranschen.
- 91 O. A., regionchef på EuroPark, har berättat bl.a. följande. Förbeställd taxi utgör ca 20 procent av trafiken. Avsikten med det nya systemet har varit att öka genomströmningens frekvensen och motverka ”raggande” chaufförer, vilket det också haft effekt på. Diskussioner om förbeställningstrafiken har förts mellan Swedavia och EuroPark sedan 2006. EuroPark begärde 25 kr för varje bil som använde sig av förbeställningsdisken. För denna service har EuroPark en kostnad för fyra taxivårdar och två personer som arbetar extra samt utvecklingskostnader för ett datasystem. För att chaufförer skulle kunna gå till tullfiltret och möta resenärer skulle EuroPark få ytterligare 25 kr. Av detta skulle EuroPark få behålla 85 öre för att täcka kostnaden för en bricka som föraren ska ha på sig vid mötet av kund vid tullfiltret. Resterande del, 24 kr och 15 öre, skulle gå till miljöbefrämjande åtgärder för taxi på Arlanda flygplats. Från början begärde EuroPark en högre avgift men efter förhandlingar med Swedavia bestämdes avgiften till 25 kr. Om systemet inte fanns skulle det innebära att EuroPark måste hålla taxibilar kvar på remoten till dess att det finns lediga platser på de 23 reserverade platserna för förbeställd taxi vilket leder till dålig service

gentemot kunder och taxiföretag. Om EuroPark inte fick ta betalt skulle systemet inte kunna utvecklas.

- 92 B. L., vd för EuroPark, har berättat bl.a. följande. Efter förhandlingar mellan Swedavia och EuroPark kom bolagen överens om priset. De stora kostnaderna för EuroPark var personalkostnader. Vidare krävdes investeringar i IT-system enligt de krav som Swedavia ställt. EuroPark hade att sätta en avgift som gav en rimlig avkastning. Avgiften för normal service tillfaller EuroPark. Av avgiften som avser den högre servicegraden tillfaller 85 öre EuroPark och resterande del ett balanskonto för kommande investeringar rörande miljöförbättrande åtgärder men även för andra förbättringsåtgärder för taxinäringen. Det är Swedavia som anger när fonden ska användas. Avgifterna ligger fast till 2016. När det gäller avgiften i sig har EuroPark räknat på bl.a. personalkostnader och även på en del advokatkostnader. Vidare fick EuroPark skära ner på vinsten när avgiften för högre service reducerades till 25 kr. EuroPark ville ta ut en högre avgift eftersom Swedavia hade problem med ”raggande” taxichaufförer. Systemet med en bricka innebär att EuroParks taxivärddar kan köra iväg obehöriga taxichaufförer.

Marknadsdomstolens bedömning

- 93 Marknadsdomstolen bedömer först om förhållandena kan anses utgöra *oskäligen avtalsvillkor* på sätt Uppsala Taxi påstått.
- 94 Enligt Uppsala Taxi har det nya systemet inneburit att företaget påförts såväl nya arbetsuppgifter som kostnader samt att det är fråga om en tjänst som företaget inte efterfrågat.
- 95 Swedavia och EuroPark har hänvisat till att införandet av det nya sjufilessystemet inneburit färre uppställningsplatser för förbeställd taxitrafik, att s.k. magasinshyllor för företag i sjufilessystemet tagits i anspråk när det förekom många förbeställda taxibilar, att förbeställd taxi har ökat, att ökad genomströmningshastighet och effektivitet i systemet har erfordrats och att det nya systemet för förbeställd taxi har införts för att skapa ordning, öka kapaciteten och genomströmningen, minska behovet av uppställningsplatser, öka effektiviteten och minska väntetiderna för att på så sätt öka nöjdheten bland taxiförtagarna och kunderna.
- 96 Swedavia och EuroPark har vidare uppgett, när det gäller uttaget av en avgift för *normal service*, att Swedavia inte har full kostnadstäckning och att avgiften ska täcka EuroParks kostnader för att tillhandahålla tjänsten. Uppgifterna är inte vederlagda.

- 97 Bevisbördan för att det föreligger ett missbruk ligger på den som påstår detta, dvs. i detta fall Uppsala Taxi.
- 98 I avgörandet MD 2005:27 konstaterade Marknadsdomstolen att i rätten att driva en allmän flygplats måste anses ingå en skyldighet att se till att det finns en infrastruktur för kommunikationer till och från flygplatsen i den mån detta ansvar inte åvilar annan. Swedavia ansvarar för att infrastrukturen på Arlanda flygplats fungerar. EuroPark har efter ett upphandlingsförfarande erhållit uppdraget att handha taxitrafiken på Arlanda flygplats. Swedavia har således ett ansvar för att flygplatsen är tillgänglig för taxitrafik och då även för sådan taxitrafik som inte omfattas av möjligheten att använda det s.k. sjufilssystemet, bl.a. taxitrafik norrut, och har härför anlitat EuroPark.
- 99 Av utredningen i målet får anses framgå att syftet med införandet av förbeställningstjänsten har varit att bl.a. effektivisera flödet av taxitrafik på Arlanda.
- 100 Mot bakgrund av vad som framkommit i målet och med hänsyn till det begränsade utrymme som finns på Arlanda flygplats anser Marknadsdomstolen att införandet av en förbeställningstjänst och uttagandet av en avgift för *normal service* inte utgör ett oskäligt avtalsvillkor.
- 101 Såvitt avser avgiften om 25 kr för *hög service*, dvs. skyltavgiften, har den bestämts efter en förhandling mellan Swedavia och EuroPark. 85 öre av denna avgift avser kostnad för en bricka som har till ändamål att underlätta identifieringen av behöriga chaufförer i ankomsthallen och den resterande delen av avgiften tillförs en ”miljöfond” som handhas av EuroPark men med beslutanderätt för Swedavia. Det har dock inte givits någon närmare förklaring till hur medlen i denna fond redovisas i de båda bolagen.
- 102 När det gäller uttaget av avgiften för *hög service* saknar denna enligt Marknadsdomstolens mening erforderligt samband med förbeställd taxitrafik. Det har i målet inte heller framkommit några omständigheter som tillfredställande visar att avgiften leder till ökad effektivitet och kortare väntetider för att därmed öka nöjdheten bland taxiföretag och kunder. Det kan inte uteslutas att eventuella ordningsproblem kan lösas på annat sätt än som nu skett.
- 103 Mot bakgrund av det nu anförda måste det anses oskäligt att påtvinga Uppsala Taxi den aktuella skyltavgiften inom ramen för *hög service*. Enligt Marknadsdomstolens mening har det i denna del visats föreligga sådana omständigheter att såväl Swedavias som EuroParks

åtgärder är att anse som ett missbruk av en dominerande ställning. Swedavia och EuroPark ska därför åläggas att upphöra med att ta ut den aktuella avgiften om 25 kr för hög service, dvs. skyltavgiften.

- 104 Marknadsdomstolen övergår därefter till att bedöma huruvida det kan vara fråga om missbruk av dominerande ställning i form av *överprissättning* alternativt *kopplingsförbehåll* när det gäller förbeställningsavgiften om 25 kr för normal service.
- 105 I fråga om *överprissättning* kan anmärkas att Marknadsdomstolen i avgörandet MD 2005:27 har uttalat bl.a. att för att en prissättning inte ska kunna anses som oskälig bör avgifterna bestämmas utifrån de kostnader som tjänsten i fråga förorsakar och avgifterna sättas i rimlig relation till kostnaderna samt till det ekonomiska värdet av tjänsten. Domstolen har vidare framhållit att det därvid kan ges ett visst utrymme för ett avgiftsuttag som åstadkommer en sådan styrning av trafiken att erforderlig säkerhet och ordning kan uppnås och miljöhänsyn beaktas.
- 106 Som framhållits ovan ligger bevisbördan för att det föreligger ett missbruk på den som påstår detta, dvs. i detta fall Uppsala Taxi. Bolaget har beträffande frågan om överprissättning bl.a. hänvisat dels till en artikel i Upsala Nya Tidning där det framgår att avgifterna ska användas till att bl.a. täcka advokatkostnader, dels till förhören med B. F. och G. T., dels ock pekat på att det är irrelevant vilka kostnader som det är frågan om eftersom Uppsala Taxi inte behöver tjänsten.
- 107 Enligt Marknadsdomstolens mening är utredningen i denna del av målet inte sådan att det föreligger tillräckligt underlag för att kunna konstatera att de av Uppsala Taxi påtalade förhållandena kan anses utgöra överprissättning. Marknadsdomstolen finner således att Uppsala Taxi inte visat fog för att det på grund av överprissättning föreligger ett missbruk av dominerande ställning när det gäller förbeställningsavgiften om 25 kr för normal service.
- 108 Vad slutligen gäller frågan om *kopplingsförbehåll* anser Marknadsdomstolen att vad som förekommit i målet inte visar att ett otillåtet kopplingsförbehåll är för handen när det gäller förbeställningsavgiften om 25 kr för normal service.

Sammanfattning

- 109 Sammanfattningsvis har Marknadsdomstolen funnit att förfarandet med att ta ut den aktuella avgiften för hög service (skyltavgiften) vid en tillämpning av KL, innebär att såväl Swedavia som EuroPark missbrukat en dominerande ställning samt att Uppsala Taxis yrkande såvitt det avser uttagande av förbeställningsavgift för normal service ska lämnas utan bifall.

Tillämpning av artikel 102 i EUF-fördraget (tidigare artikel 82 i EG-fördraget)

- 110 Av rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget framgår att om medlemsstaternas konkurrensmyndigheter eller de nationella domstolarna tillämpar den nationella konkurrensrätten på ett sådant missbruk som är förbjudet enligt artikel 82 i fördraget, ska de även tillämpa artikel 82 i fördraget (artikel 3).
- 111 Marknadsdomstolen finner att omständigheterna i målet är sådana att även artikel 102 i fördraget ska tillämpas på nu aktuellt förfarande. Enligt Marknadsdomstolens mening står det i förevarande fall klart att den tillämpning Marknadsdomstolen i det föregående gjort av KL är förenlig med artikel 102. En tillämpning av artikel 102 leder således till samma resultat som en tillämpning av 2 kap. 7 § KL.

Vite

- 112 Uppsala Taxi har yrkat att vitesbeloppet ska sättas till 2 miljoner kr.
- 113 Enligt 3 § lagen (1985:206) om viten ska ett vite fastställas till ett belopp som med hänsyn till vad som är känt om adressatens ekonomiska förhållanden och till omständigheterna i övrigt kan förmå denne att följa det föreläggande som är förenat med vitet.
- 114 Marknadsdomstolen finner att vitet i det aktuella fallet bör fastställas till yrkat belopp, 2 miljoner kr.

Rättegångskostnader

- 115 Med hänsyn till utgången i målet får parterna anses ha ömsom vunnit och förlorat i sådan mån att vardera parten ska stå sina rättegångskostnader.

På Marknadsdomstolens vägnar



C H Fallenius

Ledamöter: Christer Fallenius, ordförande, Anna-Lena Järvstrand, Jonas Häckner och Astri Muren. Enhälligt

Sekreterare: Elisabeth Sundlöf