

Svenska Taxiförbundet m.fl.
Att: Den nya välfärden
AA
Box 5625
114 86 STOCKHOLM

Påstått konkurrensproblem – avgifter för taxiframkallning m.m. på Arlanda flygplats

Konkurrensverkets beslut

Konkurrensverket kommer inte att utreda saken ytterligare.

Ärendet

Klagomålet

Svenska Taxiförbundet, Taxi 020 AB, Taxi Kurir i Stockholm AB och Taxi Stockholm 15 00 00 AB (Klagandebolagen) har i skrivelse som kom in till Konkurrensverket den 30 juli 2013 anfört att Swedavia AB (Swedavia) och APCOA Parking Sverige AB (APCOA), med tidigare firma EuroPark Svenska AB (EuroPark), missbrukar sin gemensamt dominerande ställning på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats genom att ta ut avgifter från taxibolagen som är oskäligen. Klagandebolagen har därför hemställt att Konkurrensverket utreder om avgiften utgör missbruk av dominerande ställning i strid med 2 kap. 7 § konkurrenslagen (2008:579), KL.

Bakgrund

Under hösten 2009 genomförde Swedavia en upphandling för att förse Arlanda och Bromma flygplats med entreprenörer för utförande av remote-hantering och uppställning av taxi på flygplatserna. Anbud lämnades av två företag, EuroPark (numera och nedan benämnt APCOA) och SEBE Flygets Långtidsparkering AB. Avtalet tilldelades APCOA. Enligt avtalet mellan Swedavia och APCOA har APCOA rätt att ta ut en avgift per taxirörelse. Avgiften ska täcka kostnader för drift och underhåll av de områden som berörs av taxihanteringen samt utgöra ersättning för nyttjande av flygplatsens taxiuppställningsytor.

De ifrågasatta avgifterna

Följande avgifter tas för närvarande ut avseende taxiframkallningen på Arlanda flygplats.

Adress 103 85 Stockholm
Besöksadress Torsgatan 11
Telefon 08-700 16 00
Fax 08-24 55 43
konkurrensverket@kkv.se

En *bomavgift* om 35 kronor tas ut varje gång ett fordon kör in på de för taxi avsedda ytorna (remote och taxifickor). Av dessa går 10 kronor i avgift till Swedavia, 0,85 kronor går till en fond för miljöåtgärder som kontrolleras av Swedavia och resterande utgör ersättning till APCOA.

En *förbeställningsavgift* om 25 kronor per tillfälle tas ut när kunden förbeställer en taxi. Hanteringen av förbeställningar sköts vid en disk i terminal 5 till vilken kunderna vänder sig för att bli anvisade till rätt taxibil. Förbeställningsavgiften utgör i sin helhet ersättning till APCOA.

En *miljöavgift* om 50 kronor per angöring tas ut av stora bilar som inte uppfyller Transportstyrelsens definition av miljöfordon. Normalt får avgående taxirörelser från Arlanda enbart utföras av miljötaxi. Av miljöavgiften tillfaller tre procent (1,50 kronor) APCOA och resterande (48,50 kronor) fonderas i Swedavias miljöfond.

Såvitt avser bomavgiften och förbeställningsavgiften har klagandebolagen inte ifrågasatt avgifterna som sådana, utan enbart avgifternas storlek. Vad beträffar miljöavgiften har klagandebolagen ifrågasatt både avgiften som sådan och dess storlek.

Konkurrensverkets utredning

På Konkurrensverkets begäran har Swedavia och APCOA lämnat in intäkts- och kostnadskalkyler för respektive avgift. Konkurrensverket har analyserat kalkylerna för att bedöma om det finns stöd för att avgifterna utgör missbruk av dominerande ställning.

Skäl för beslutet

Konkurrensverket bedömer i varje enskilt fall om den fråga som anmäls ska granskas närmare. Detta sker med utgångspunkt i myndighetens prioriteringspolicy. Vid prioriteringen väger Konkurrensverket in hur allvarligt problemet eller företeelsen är, hur viktigt det är att få ett vägledande avgörande samt om någon annan myndighet eller aktör är bättre lämpad att agera i frågan. I bedömningen vägs även in Konkurrensverkets förutsättningar att utreda och bevisa en överträdelse och möjligheten att effektivt ingripa mot problemet.

Enligt 2 kap. 7 § andra stycket 1 KL och artikel 102 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) kan missbruk särskilt bestå i att ett företag med dominerande ställning direkt eller indirekt påtvingar någon oskäligen inköps- eller försäljningspriser eller andra oskäligen affärsvillkor. EU-domstolen har i några fall framhållit att med "oskäligen inköps- eller försäljningspriser" i artikel 82 EG (numera artikel 102 FEUF) ska förstås ett alltför högt pris som inte står i något rimligt förhållande till det ekonomiska värdet av den transaktion som genom-

förts.¹ Av EU-domstolens praxis följer att ett första steg i analysen är att beräkna företagets vinstmarginal genom att jämföra försäljningspriset med självkostnaden. Om marginalen anses alltför hög ska det i ett andra steg bedömas om priset är oskäligt i jämförelse med priset på konkurrerande produkter. En referens vid bedömningen kan vara en utbytbar produkt som tillhandahålls av konkurrenter på samma marknad, det pris som dominanten tar ut på andra marknader eller det pris som andra företag tar ut för liknande produkter på andra marknader.

En utredning av ett företags vinstmarginal kräver en omfattande kostnadsanalys för att tillräckligt säkra slutsatser ska kunna dras huruvida priserna är oskäligen eller ej. Detta gäller i synnerhet när det företag som utreds tillhandahåller flera produkter eller tjänster och det därför är nödvändigt att göra en fördelning av samkostnader.

Konkurrensverket har i aktuellt ärende analyserat de kalkyler som Swedavia och APCOA har lämnat in avseende sina respektive intäkter och kostnader för hanteringen av taxi på Arlanda år 2012.

Såvitt avser bomavgiften visar analysen att Swedavias intäkt om 10 kronor per bombetalning inte täcker företagets kostnader. Swedavia har uppgett att företaget valt att absorbera denna förlust i syfte att hålla nere priserna på taxiresor till och från Arlanda flygplats. APCOAs intäkter från bomavgiften inklusive miljöavgiften täcker däremot företagets kostnader för denna del av framkallningssystemet år 2012, men APCOAs vinstmarginal är enligt Konkurrensverkets bedömning inte anmärkningsvärt hög.

Förbeställningsavgiften genererade däremot en relativt hög marginal för APCOA år 2012, om denna avgift bedöms isolerat. De felkällor som finns i en kalkyl som görs separat för respektive avgift kan dock ge stora procentuella utslag och variationer mellan olika år. Detta gäller i synnerhet för förbeställningsavgiften, som omsättningsmässigt utgör en relativt sett liten andel av hela omsättningen från taxihanteringsverksamheten. En analys av de sammanslagna intäkterna och kostnaderna för framkallningssystemet som helhet, visar enligt Konkurrensverkets bedömning inte på en anmärkningsvärt hög vinstmarginal för APCOA. Detta talar emot att prioritera ärendet och göra en fullständig kostnadsanalys.

Såvitt gäller miljöavgiften kan det vid bedömningen av frågan om det föreligger ett oskäligt högt pris ges ett visst utrymme för ett avgiftsuttag som åstadkommer en sådan styrning av trafiken att erforderlig säkerhet och ordning kan uppnås och miljöhänsyn beaktas (MD 2005:27). Miljöavgiften utgör enligt Swedavia ett ekonomiskt styrmedel för att begränsa antalet bilar som inte är miljöklassade. Swedavia har inga direkta tillkommande kostnader för hanteringen av dessa bilar.

¹ Jfr bl.a. dom den 14 februari 1978 i mål 27/76, *United Brands Company och United Brands Continental BV mot kommissionen*, punkt 250.

Swedavia har angett att miljöavgiften syftar till att begränsa men inte utestänga användningen av stora taxibilar som inte är miljöklassade. Ett totalt förbud skulle enligt Swedavia ha fått till effekt att tillgängligheten till flygplatsen för rörelsehindrade personer skulle ha begränsats och att kundefterfrågan från sällskap med mycket bagage inte skulle uppfyllas. Storleken på miljöavgiften fastställdes mot bakgrund av detta syfte och med beaktande av att nivån skulle fungera som ett ekonomiskt styrmedel på sådant sätt att antalet storbilar i vart fall inte skulle öka på flygplatsen. Samtidigt uppger Swedavia att företaget har beaktat att de resenärer som vill eller måste använda storbilarna inte indirekt ska belastas med en orimlig tillkommande kostnad.

Enligt Swedavias statistik har miljöavgiften medfört att antalet storbilar minskat påtagligt sedan avgiften infördes år 2011². Premieringen av miljötaxibilar vid flygplatsterminalerna är enligt Swedavia den åtgärd som har haft störst effekt på koldioxidutsläppet från marktransporter till och från Arlanda. Swedavia har uppgett att intäkten från miljöavgiften uppgick till 3,3 miljoner kronor år 2012 för att minska till drygt 2,4 miljoner kronor år 2013. Mot bakgrund av att miljöavgiften således har medfört avsedda miljömässiga effekter samt att intäkterna från avgiften har minskat finner Konkurrensverket inte heller i denna del att det finns tillräckliga skäl för en fortsatt utredning.

Sammantaget bedömer Konkurrensverket att det saknas tillräckliga skäl för att prioritera en fortsatt utredning av ärendet. Ärendet skrivs således av från vidare handläggning.

Konkurrensverkets beslut att inte utreda saken vidare innebär inte ett ställningstagande till om förfarandet strider mot konkurrensreglerna.

Särskild talan

Konkurrensverkets beslut att inte utreda det påtalade konkurrensproblemet ytterligare kan inte överklagas. Detta följer av 7 kap. 1 § KL.

De företag som berörs av beslutet kan däremot på egen hand väcka talan vid domstol för att få saken prövad enligt 3 kap. 2 § KL. Ett berört företag kan t.ex. vara det företag som påtalat ett visst förfarande för Konkurrensverket, om företagets rättsställning påverkas av verkets beslut eller om beslutet får påtaglig verkan för företaget.

² Det genomsnittliga antalet körningar per månad med storbilstaxi har minskat från 6 835 år 2011 till 3 637 år 2014. Detta kan jämföras med det genomsnittliga totala antalet bompassager per månad, som år 2011 uppgick till 90 436 och år 2014 har ökat till 96 003.

Särskild talan om missbruk av dominerande ställning enligt 2 kap. 7 § KL eller enligt artikel 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt väcks genom ansökan om stämning vid Marknadsdomstolen.

Detta beslut har fattats av biträdande enhetschefen Trine Osen Bergqvist. Föredragande har varit konkurrenssakkunnige Owe Gärdin.

Trine Osen Bergqvist

Owe Gärdin

Detta beslut publiceras på Konkurrensverkets webbplats

Kopia till:
Swedavia AB
APCOA Parking Sverige AB