

Ansökan om stämning

Kärande

Konkurrensverket, 103 85 STOCKHOLM

Svarande

Skelleftebuss Aktiebolag, 556041-2370, Box 377, 931 24 SKELLEFTEÅ

Ombud: Advokaten AA, AGL Advokater HB, Box 3152,
103 63 STOCKHOLM

Saken

Förbud mot konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet enligt
3 kap. 27 § konkurrenslagen (2008:579)

Yrkanden

1. Konkurrensverket yrkar att Skelleftebuss Aktiebolag, 556041-2370, ska förbjudas att bedriva säljverksamhet i form av beställningstrafik där annan än Skellefteå kommun är beställare. Skellefteå kommun ska ha upphört med denna säljverksamhet senast sex (6) månader efter att dom vunnit laga kraft.
2. Konkurrensverket yrkar att förbudet ska förenas med vite om en miljon (1 000 000) kronor.

Grunder

1. Skelleftebuss Aktiebolag (Skelleftebuss) bedriver säljverksamhet som omfattas av 1 kap. 5 § första stycket konkurrenslagen (2008:579), KL.
2. Skellefteå kommun har ett direkt dominerande inflytande över Skelleftebuss genom ägarskap. Bestämmelsen i 3 kap. 27 § KL ska därför, enligt 3 kap. 28 § KL, tillämpas på Skelleftebuss.
3. Skelleftebuss bedriver säljverksamhet på marknaden för beställnings- trafik med buss som utgår från Skellefteå kommun. Denna säljverksamhet hämmar, eller är ägnad att hämma, förekomsten av en effektiv konkurrens på marknaden.
4. Verksamheten är inte förenlig med lag i den bemärkelse som avses i 3 kap. 27 § 3 st. KL.

Innehåll

Utveckling av grunderna för talan	4
Allmänt om Skelleftebuss verksamhet	4
Offentlig säljverksamhet.....	5
Säljverksamhet i företag.....	6
Offentlig aktör	6
Relevant marknad	6
Produktmarknad.....	7
Geografisk marknad	9
Marknadsandelar på den relevanta marknaden	11
Inträdeshinder	12
Konkurrensbegränsning.....	13
Allmänt.....	13
Skelleftebuss fördelar som offentlig aktör.....	14
Andra aktörer intresserade av marknaden	14
Marknadsförutsättningarna för nyetablering.....	16
Effekterna av Skelleftebuss närvaro på marknaden	16
Verksamhetens förenlighet med lag	16
Kommunal kompetens.....	16
Kommunala bolag	17
Kommunal kompetens på grund av speciallag.....	18
Allmän kompetens	18
Begränsningar i den kommunala kompetensen.....	19
Undantag	21
Sammanfattning.....	23
Vite	23
Bevisuppgift	24

Utveckling av grunderna för talan

Allmänt om Skelleftebuss verksamhet

5. Skelleftebuss ska enligt sin bolagsordning bedriva tätortstrafik inom Skellefteå centrum samt äga och förvalta fast och lös egendom. Bolaget ska dessutom, som entreprenör till bl.a. Länstrafiken i Västerbotten AB, bedriva busstrafik på marknadsmässiga villkor. Bolagets ändamål är att skapa en god trafikförsörjning i kommunen.¹
6. Skelleftebuss verksamhet består huvudsakligen av regional och interregional linjetrafik. Åt Skellefteå kommun kör företaget skolskjutsar, färdtjänst, beställningstrafik samt stadstrafik i Skellefteå tätort. Därutöver driver företaget verksamheten i ett antal busstationer och erbjuder beställningstrafik gentemot andra än Skellefteå kommun.
7. *Linjetrafik* är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje enskild passagerare. *Beställningstrafik* med buss är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som inte är linjetrafik.²
8. Trafikhuvudmannen i Västerbottens län³ har delegerat ansvaret för linjetrafiken i Skellefteå tätort (stadstrafiken) till Skellefteå kommun. Skellefteå kommun har genom ägardirektiv gett Skelleftebuss uppdraget att driva stadstrafiken i Skellefteå utan ersättning från kommunen.
9. Skelleftebuss beställningstrafik innebär uthyrning av buss med chaufför till en grupp personer som ska transporteras en specifik sträcka. Vanliga kunder är föreningar, företag och verksamheter inom kommunen.
10. Skellefteå kommun köper i stort sett alla sina beställningsuppdrag, även skolskjutsar utanför den ordinarie linjetrafiken, från Skelleftebuss. Skolskjutsar utanför den ordinarie linjetrafiken definieras enligt lag i vissa fall som beställningstrafik.⁴ Den del av Skelleftebuss beställningstrafik som utförs åt Skellefteå kommun omfattas dock av den kommunala kompetensen, varför Konkurrensverket inte riktar sin talan mot denna del av verksamheten.
11. Det är den del av Skelleftebuss verksamhet som utgör beställningstrafik som riktar sig till andra än kommunen dvs. till privata kunder, och som

¹ Bolagsordningen för Skelleftebuss AB, ab 100. Länstrafiken i Västerbotten AB, org.nr 556071-4478.

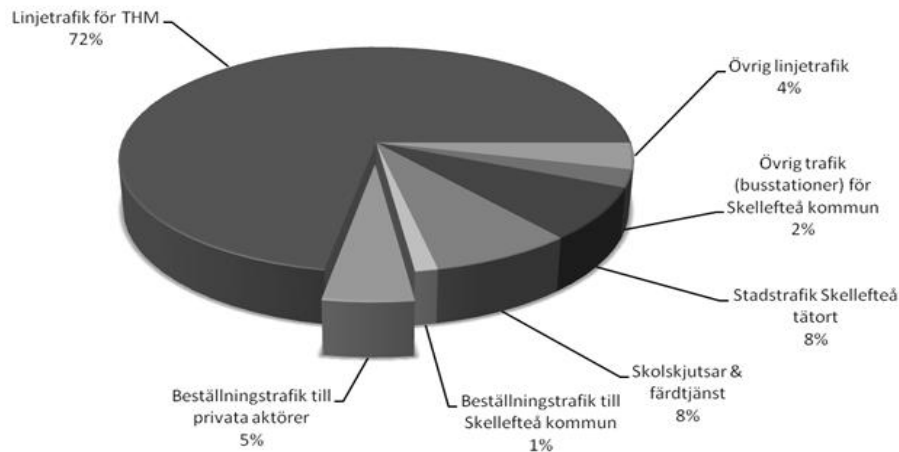
² 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490).

³ Jfr 1 § och 5 § Lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

⁴ Se 3 § yrkestrafiklagen (1998:490). Viss skolbusstrafik kan dock vara beställningstrafik.

därför faller utanför den kommunala kompetensen, som är föremål för Konkurrensverkets talan.

Figur 1. Skelleftebuss omsättning uppdelad efter trafiktyp, år 2009



12. Utöver Skelleftebuss finns det också ett fåtal privata aktörer som bedriver beställningstrafik med buss i Skellefteå kommun. Denna typ av verksamhet kan alltså bedrivas av privata aktörer och kräver inte kommunal regi. I de flesta andra delar av landet står privata aktörer för all beställningstrafik.
13. Skelleftebuss har totalt 110 bussar registrerade för beställningstrafik. Dessa är tillgängliga för beställningstrafik även om de huvudsakligen används som linjebussar. Inom Skelleftebuss avdelning för beställningstrafik finns fyra turistbussar placerade och det är dessa som normalt används i beställningstrafiken. Omsättningen för Skelleftebuss totala beställningstrafik år 2009 var 7,8 miljoner kronor, varav 6,2 miljoner kronor, dvs. cirka 80 procent, utgjorde beställningstrafik åt privata kunder.

Offentlig säljverksamhet

14. Enligt 3 kap. 27 § KL får en kommun förbjudas att bedriva en viss säljverksamhet om denna verksamhet snedvrider, eller är ägnad att snedvrida förutsättningarna för en effektiv konkurrens på marknaden, eller hämmar, eller är ägnad att hämma förekomsten av en sådan konkurrens. En sådan verksamhet får dock inte förbjudas, om den är förenlig med lag.
15. Det som sägs i 3 kap. 27 § KL gäller, enligt 3 kap. 28 § KL, även en verksamhet i en annan juridisk person om en kommun direkt eller indirekt har ett dominerande inflytande över den juridiska personen genom ägarskap, finansiell medverkan, gällande regler eller på annat

sätt. Det som sägs om kommunen tillämpas då på den juridiska personen.

Säljverksamhet i företag

16. Bestämmelserna i 3 kap. 27 § KL rör säljverksamhet som omfattas av företagsbegreppet i 1 kap. 5 § KL. Med begreppet *företag* avses fysiska eller juridiska personer som bedriver verksamhet av ekonomisk eller kommersiell natur med undantag för sådan verksamhet som består i myndighetsutövning.
17. Skelleftebuss, som är ett aktiebolag, bedriver kommersiell verksamhet på marknaden i konkurrens med andra aktörer vars verksamhet bedrivs i vinstsyfte. Detta sker genom att bolaget erbjuder uthyrning av buss med chaufför. Av förarbetena framgår att uthyrning omfattas av begreppet säljverksamhet.⁵ Den beställningstrafik som Skelleftebuss bedriver utgör således säljverksamhet som omfattas av 1 kap. 5 § första stycket KL.

Offentlig aktör

18. Bestämmelsen i 3 kap. 27 § KL gäller för stat, kommun eller landsting. Enligt 3 kap. 28 § KL omfattas även annan juridisk person som domineras, genom till exempel aktieinnehav, av den offentliga aktören.
19. Skelleftebuss ägs till hundra procent av Skellefteå Stadshus⁶ som i sin tur är helägt av Skellefteå kommun. Skelleftebuss är således en sådan aktör som omfattas av reglerna i 3 kap. 27 § KL.

Relevant marknad

20. I bedömningen av en konkurrensbegränsning enligt 3 kap. 27 § KL är det konkurrensen på den relevanta marknaden som bedöms.⁷ Vid denna marknadsavgränsning bestäms dels produktmarknaden, dels den geografiska marknaden. I den relevanta produktmarknaden ingår produkter som är inbördes utbytbara med hänsyn till egenskaper, pris, användning, konsumenters och andra användares uppfattning samt faktiska substitutionsmöjligheter m.m. Den relevanta geografiska marknaden är det område där de företag som utbjuder eller efterfrågar produkterna verkar, och i vilket konkurrensvillkoren är tillräckligt homogena för att området ska kunna särskiljas från närliggande områden.⁸ En definition av relevant marknad utgår ifrån den undersökta verksamheten, i detta fall beställningstrafik med buss tillhandahållen till privata kunder.

⁵ Prop. 2008/09:231 s. 34.

⁶ Skellefteå Stadshus Aktiebolag, 556094-5064.

⁷ Prop. 2008/09:231 s. 58.

⁸ Prop. 2008/09:231 s. 58.

21. Skelleftebuss privata kunder för beställningstrafik med buss består till 60 procent av idrottsföreningar, till cirka 20 procent av andra föreningar och till cirka 20 procent av företag. Idrottsföreningar reser främst under helgerna, medan företag och till viss del även pensionärsföreningar främst reser under vardagarna.
22. I cirka 90 procent av uppdragen blir resenärerna upphämtade inom 10 mil från Skellefteå tätort. Drygt 70 procent av uppdragen avser endagsresor, främst resor inom det egna och intilliggande län.
23. Konkurrensverket har avgränsat den relevanta marknaden till marknaden för beställningstrafik med buss som utgår från Skellefteå kommun.

Produktmarknad

Utbytbarhet på efterfrågesidan med andra färdmedel än buss

24. Beställningstrafik med buss har egenskaper som i ett användarperspektiv särskiljer reseformen från andra resformer. Dessa egenskaper består av att;
 - a) gruppen slipper anpassa tider för resorna efter tidtabell och fastställd rutt,
 - b) gruppen transporteras ända fram till sitt resmål, inte till närmsta hållplats,
 - c) gruppen transporteras tillsammans och åtnjuter den sociala samvaron som det medför att ha en buss för sig själv (aktiviteter / reseledning / guidning via högtalarsystemet, sånger etc.),
 - d) priset i de flesta fall blir lägre än de alternativ som ligger närmast tillhands, nämligen bil och taxi.
25. *Linjetrafik med buss* tjänar främst enskilda invånare i deras dagliga resor till och från arbete, skola, service med mera.
26. Linjetrafik skiljer sig från beställningstrafik, utöver vad som uppräknats under a) – d) ovan, i och med att den delfinansieras med skattemedel medan beställningstrafik till fullo betalas av den resande gruppen.
27. Beträffande *tågtrafik* gäller följande. Norra Stambanan och Inlandsbanan passerar genom Västerbottens län och knyts ihop av en sträckning mellan Storuman och Hällnäs. Från Vännäs gör Stambanan en avstickare till Umeå. Den nyinrigda Botniabanan har sin slutstation i Umeå. I övrigt finns med start i Bastuträsk en sträckning som ansluter Skellefteå och Skelleftehamn till Norra Stambanan.

28. Persontrafik sker huvudsakligen på Norra Stambanan och Botniabanan. På Inlandsbanan är persontrafiken begränsad till en tur per dag under juni till augusti. Under 2011 kommer regional persontrafik mellan Umeå och Lycksele startas. De andra tvärbanorna, inklusive sträckningen till Skellefteå, trafikeras endast av godstrafik. Någon persontrafik med tåg till eller från Skellefteå finns således inte.
29. Tågtrafik utgör ett ytterst begränsat alternativ för Skelleftebuss kunder, vilka främst har Skellefteå som utgångspunkt för sin resa, och främst reser inom Västerbottens Län.
30. Beträffande *flyg* kan sägas följande. I Västerbottens län finns sex flygplatser, varav fem har reguljär flygtrafik året om. Dessa sex ligger i Umeå, Skellefteå, Lycksele, Vilhelmina, Storuman och Hemavan. Flygturer ersätter vanligtvis inte dagsturer med buss, något som är den huvudsakliga delen av beställningstrafiken.
31. I Västerbottens län samt Piteå kommun finns cirka 400 registrerade *taxifordon*, varav hälften finns i Umeå och cirka 70 i Skellefteå kommun. Att resa med taxi bedöms inte ingå på samma relevanta marknad som göra en beställningsresa med buss. Priset blir markant högre per person vid resor som inte är mycket korta. Gruppen går dessutom miste om den sociala gemenskapen.
32. Att transportera den grupp som ska åka med *privata bilar* är ett alternativ till att köpa beställningstrafik med buss. För större grupper blir det dyrare, kräver ett antal personer med körkort och bil som kan köra. Gruppen mister dessutom den sociala gemenskapen. För mycket små grupper kan bil utgöra ett alternativ. Skelleftebuss använder bara fullstora bussar i sin beställningstrafik. Sammantaget gör detta att resa med privat bil inte ingår på samma marknad.
33. Sammanfattningsvis finns inget färdssätt i Skellefteå kommun eller i Västerbottens län som är tillräckligt likt beställningstrafik med buss för att kunna bytas ut på efterfrågesidan.

Utbytbarhet på efterfrågesidan inom beställningstrafik med buss

34. Beställningstrafik med buss kan indelas i å ena sidan (i) försäljning av paketresor med buss som transportmedel till enskilda respektive (ii) grupper, å andra sidan (iii) försäljning av endast buss och förare s.k. *renodlad beställningstrafik*, vilket är det relevanta i detta mål.
35. Skelleftebuss bedriver renodlad beställningstrafik medan vissa av Skelleftebuss konkurrenter bedriver alla tre typerna av beställningstrafik. Det finns ingen anledning att i det aktuella fallet fastställa om de olika typerna av beställningstrafik med buss tillhör olika relevanta

produktmarknader. Relevant produktmarknad är i vart fall inte mer omfattande än beställningstrafik med buss.

Utbytbarhet på utbudssidan

36. Utbudssubstitution kan väsentligt påverka konkurrenssituationen för den renodlade beställningstrafiken i Skellefteå kommun och de närmaste omgivningarna. Företag som bedriver *linjetrafik* i området kan lätt även tillhandahålla beställningstrafik. Förutsättningarna är speciellt goda under helger då många företag som bedriver linjetrafik normalt sett har överskottskapacitet som de kan använda för att köra renodlad beställningstrafik. Absoluta flertalet av de bussar som används i linjetrafiken går att använda i beställningstrafik. Stadsbussar kan dock bara köra kortare uppdrag.
37. I det aktuella fallet medför inte utbytbarhet från linjetrafik något begränsande konkurrenstryck på Skelleftebuss som tillhandahållare av beställningstrafik eftersom Skelleftebuss tillsammans med Veolia transport tillhandahåller näst intill all linjetrafik inom Skellefteå kommun. Veolia Transport är inte intresserat av att bedriva beställningstrafik i Skellefteå.
38. *Taxiverksamhet* kan beskrivas som renodlad beställningstrafik, med fordonens storlek som den väsentliga skillnaden jämfört med bussar. I och med att taxiverksamheter ofta har en beställningscentral finns också den administration som krävs för att bedriva renodlad beställningstrafik med buss. Att investera i en buss och anställa busschaufför är dock så pass stora hinder att utbudssubstitution från taxi inte bedöms vara snabbt, enkelt och troligt.
39. Utbytbarhet på utbudssidan förekommer alltså inte i sådan omfattning att den relevanta produktmarknaden är mer omfattande än beställningstrafik med buss.
40. Den relevanta produktmarknaden ska, mot bakgrund av ovanstående definieras som beställningstrafik med buss.

Geografisk marknad

41. Skelleftebuss har bussar och personal stationerade på 18 orter, främst inom Skellefteå kommun. I beställningstrafiken användes år 2010 främst bussar stationerade i Skellefteå och Norsjö. Verksamheten i Norsjö lades dock ner i januari år 2011. Över 90 procent av företagets beställningsuppdrag har sin utgångspunkt inom en tiomilsradie från Skellefteå tätort och 78 procent har sin utgångspunkt inom en tremilsradie från Skellefteå tätort. Skelleftebuss har uppgett att dess upptagningsområde är Skellefteå kommun.

Utbytbarhet på efterfrågesidan

42. Den största andelen av Skelleftebuss uppdrag inom beställningstrafik är korta. Cirka 75 procent sträcker sig över en dag. Den största delen av resorna sker inom norra Sverige. Det är alltid en fördel för kunden att resan utgår från hemorten. Detta blir ännu viktigare ju kortare den beställda resan är. Att så är fallet bekräftas av det faktum att aktörer som tillhandahåller beställningstrafik utanför Skellefteå kommun inte anser sig konkurrera med Skelleftebuss.
43. Kunderna köper beställningstrafiktjänster på en lokal marknad.

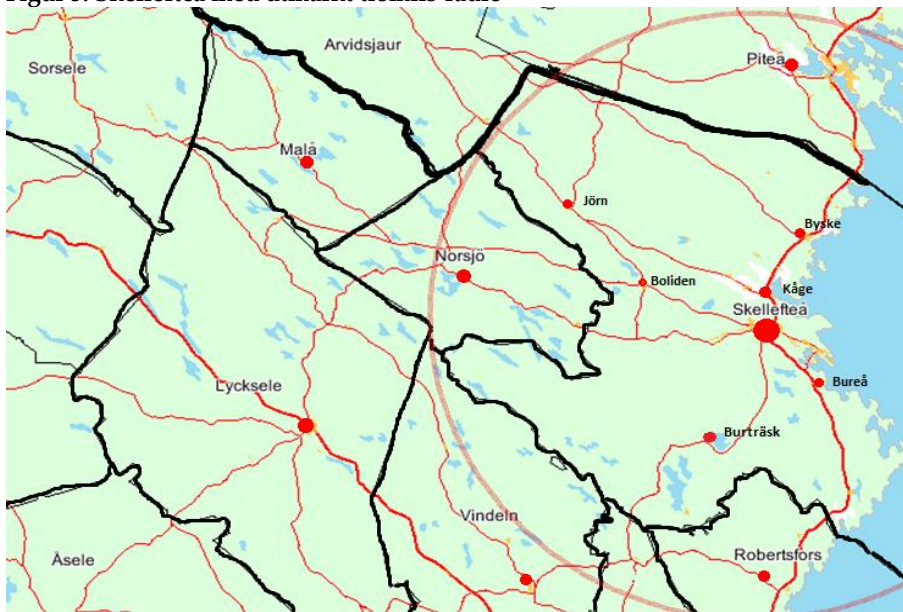
Utbytbarhet på utbudssidan

44. Bussbolagens upptagningsområde för beställningstrafik är begränsat till närområdet kring deras stationeringsorter. Detta beror på att kostnaden för framkörning med tom buss till en upptagningsplats som ligger en bit bort medför en kostnadsnackdel gentemot de bussbolag som är etablerade nära kunden. Det går därför inte att priskonkurrera med konkurrenter som har närmare till kunden. Att upptagningsområdet för beställningstrafik är begränsat till närområdet kring bussbolagens stationeringsorter bekräftas av marknadskontakter.
45. Framkörningskostnaden för en viss sträcka är densamma oavsett hur långt gruppen sedan ska transporteras. Kostnadsnackdelen av framkörning med tom buss blir därför mindre ju längre resa uppdraget omfattar. Mer avlägsna aktörer har därför större möjlighet att konkurrera på uppdrag som omfattar längre resor.
46. Eftersom Skelleftebuss allra flesta uppdrag är kortare än en dag och utgår från Skellefteå tätort har bussbolag utanför kommunen i praktiken endast möjlighet att framgångsrikt konkurrera på en mycket liten del av del av alla beställningsuppdrag.
47. För att kunna konkurrera om den stora delen av beställningstrafiken med buss i Skellefteå med omnejd krävs således att bussbolag stationerar bussar i området.
48. Marknadsaktörer som är stationerade utanför detta område bedömer att en sådan etablering i nuläget inte är ekonomiskt hållbar om de inte dessutom har uppdrag inom linjetrafik, vari bussen kan användas i veckorna. Detta beror på att efterfrågan på beställningstrafik i området kring Skellefteå är begränsad och ojämn.
49. Inträdeshinder på den relevanta marknaden beskrivs nedan och bedöms som relativt små. Kombinationen av inträdeshindren och den begränsade och ojämna efterfrågan som kundunderlaget innebär, medför dock att utbudssubstitution från aktörer utanför det geografiska

området på kort sikt inte disciplinerar marknadsaktörerna inom Skellefteå kommun.

50. Sammantaget bedöms tillhandahållare av beställningstrafik med buss verka på lokala marknader kring sina stationeringsorter.
51. Den relevanta geografiska marknaden ska, mot bakgrund av ovanstående, avgränsas till ett område med ungefär tio mils radie från Skellefteå tätort, vilket i stort sett motsvaras av Skellefteå kommun.

Figur 3. Skellefteå med utmärkt tiomils-radie

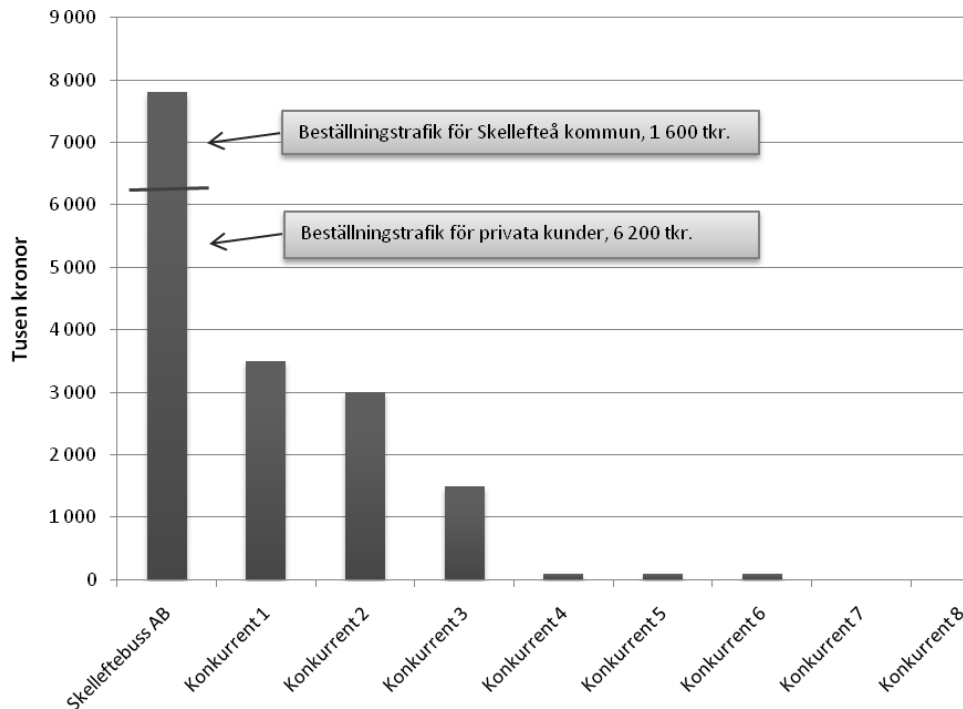


Marknadsandelar på den relevanta marknaden

52. Den relevanta marknaden består av beställningstrafik med buss som utgår från Skellefteå kommun.
53. Skelleftebuss omsatte 7,8 miljoner kronor på den relevanta marknaden år 2009. Däri ingår 1,6 miljoner kronor för beställningstrafik med Skellefteå kommun som kund, dvs. den del av beställningsverksamheten som inte är föremål för talan. Den delen av verksamheten måste likväl inkluderas vid en bedömning av Skelleftebuss position på den relevanta marknaden.
54. På den relevanta marknaden finns, utöver Skelleftebuss, åtta ytterligare företag. Fyra av dessa har en buss var och mycket små verksamheter. De övriga fyra företagen har 4-17 bussar var. Ett av företagen bedriver enbart beställningstrafik medan de andra tre företagen kombinerar beställningstrafiken med linjetrafik.

55. Tillsammans omsätter de nio företag som är verksamma på den relevanta marknaden drygt 16 miljoner kronor. Skelleftebuss har således en marknadsandel som uppgår till 47 procent av den relevanta marknaden.

Figur 4. Omsättning på den relevanta marknaden år 2009



Inträdeshinder

56. I samband med ett nyinträde på den relevanta marknaden kan kostnader uppstå för personalrekrytering. Medel behöver även avsättas för en offensiv marknadsföring under det första året. Denna kostnad uppgår uppskattningsvis till cirka 100 000 kr i Skellefteå. Omfattningen av kostnaden beror dock på vilka kontakter ägarna har med marknaden före etablering.⁹
57. Anskaffning av bussar och lokaler får anses medföra kostnader som bärs av alla marknadsaktörer, inte bara nyetablerade. Möjligen kan påstås att en investering i en buss kräver finansiering, och att finansiering är lättare att få tillgång till för en aktör som redan har en fungerande verksamhet. Det är även möjligt att träda in på marknaden med en begagnad buss, för att sedan investera i en ny när det upparbetats en stabil kundbas.
58. Utbudet av befintliga bussgarage är mycket begränsat i Skellefteå tätort och dess närhet. Att bygga ett nytt bussgarage bedöms kosta 7–8

⁹ Slutlig rapport, Etablering och drift av beställningstrafik, K Bäckwall AB, s. 20-22.

miljoner kronor. Ett inomhusgarage där tvätt och reparationer av bussar kan genomföras är att rekommendera, men är inte en absolut nödvändighet. En av Skelleftebuss konkurrenter bedrev sin verksamhet i två år utan ett garage.

59. Sammanfattningsvis kan konstateras att inträdeshindren för att börja bedriva beställningstrafik med buss är relativt låga. Det är däremot svårt för nya aktörer att träda in på den aktuella marknaden under rådande marknadsförhållanden. Det finns inte förutsättningar för ytterligare aktörer på beställningsmarknaden i Skellefteå kommun på grund av att Skelleftebuss och andra befintliga aktörer tillgodoser efterfrågan på beställningstrafik.

Konkurrensbegränsning

Allmänt

60. Syftet med konfliktlösningsregeln är att komma till rätta med konkurrensnedvridningar som kan uppstå när offentliga aktörer bedriver säljverksamhet i konkurrens med privata aktörer. Eftersom offentliga aktörer kan bedriva verksamhet utan några påtagliga risker för verksamhetens existens verkar de under andra förutsättningar än privata företag. Inriktningen av konfliktlösningsregeln utgår ifrån att det offentliga inslaget kan ge upphov till vissa marknadsstörningar till följd av att det råder skilda grundförutsättningar i förhållande till privata företag. Bestämmelsen utgår från att det normalt finns ett visst samband mellan offentligt ägande av en aktör och dennes beteende på marknaden.¹⁰
61. I förarbetena anges att den offentliga aktörens blotta närvaro på marknaden kan leda till att privata aktörer får upphöra med eller får svårt att expandera sin verksamhet eller att närvaron i sig utgör ett etableringshinder, s.k. undanträngningseffekter.¹¹
62. *Rekvisitet hämmar, eller är ägnat att hämma, förekomsten eller utvecklingen av en sådan konkurrens* tar sikte på fall när det privata alternativet faller bort eller att privata aktörer över huvud inte träder in på marknaden till följd av den offentliga aktörens förfarande liksom när de privata företagets tillväxt och utveckling hejdas eller på annat sätt hålls tillbaka.¹²
63. När det gäller bedömningen av effekterna av Skelleftebuss närvaro på marknaden är det viktigt att ta ställning till om beteendet skadar drivkrafterna till konkurrens samt själva mekanismerna på marknaden.

¹⁰ Jfr prop. 2008/09:231 s. 35.

¹¹ Prop. 2008/09:231 s. 36.

¹² Jfr prop. 2008/09:231 s. 57.

Prövningen ska ske utifrån beteendets långsiktiga verkningar på förutsättningarna för en effektiv konkurrens på den relevanta marknaden, inte vad som sker eller kan ske på kort sikt. Om konkurrenstrycket minskar på grund av Skelleftebuss närvaro på marknaden, föreligger ett hämmande av förutsättningarna för en effektiv konkurrens på marknaden. Ett sådant beteende kan endast godtas om det tillgodoser några andra intressen som gör beteendet försvarbart från allmän synpunkt.¹³

64. I bedömningen av huruvida Skelleftebuss närvaro har haft undanträngningseffekter på den aktuella marknaden kan inledningsvis konstateras att Skelleftebuss har en stor andel av beställningstrafiken på marknaden och är den klart största aktören inom beställningstrafiken i Skellefteå tätort.

Skelleftebuss fördelar som offentlig aktör

65. Skelleftebuss är ett kommunalägt bolag. Bolaget åtnjuter de fördelar som en offentlig aktör normalt sett har, dvs. kan bedriva verksamhet utan några påtagliga risker för verksamhetens existens eftersom ett offentligt ägt bolag normalt sett inte försätts i konkurs. Skelleftebuss verkar således under andra förutsättningar än privata företag. Villkoren för Skelleftebuss verksamhet i jämförelse med privata företags är med andra ord i grunden olika.
66. Kommunen lämnade under 2006 bidrag till Skelleftebuss med 20 miljoner kronor för finansiering av tio stycken biogasbussar. Bidraget till biogasbussarna gav Skelleftebuss ekonomiska fördelar gentemot sina konkurrenter som själva behöver bekosta inköp av nya bussar.

Andra aktörer intresserade av marknaden

67. Inom den relevanta geografiska marknaden så finns det förutom Skelleftebuss nio företag som står som registrerade ägare till bussar. Av dessa är det tre företag – Kålaboda Buss & Taxi AB (Kålaboda Buss), Lestanders Buss AB (Lestanders Buss) och Nordbergs Buss och Resetjänst (Nordbergs Buss) – som har uttryckt intresse av att expandera sina verksamheter i Skellefteå.
68. Kålaboda Buss, som har bussar stationerade i Kålaboda och Robertsfors, har överskottskapacitet på helgerna och skulle gärna expandera sin verksamhet mot Skellefteå. Att Skelleftebuss har varit stora inom beställningstrafiken har försvårat etablering och expansion för privata aktörer, däribland Kålaboda Buss. Om Skelleftebuss skulle upphöra med sin beställningstrafik gentemot privata kunder skulle Kålaboda

¹³ Jfr prop. 2008/09:231 s. 36-37.

Buss försöka ta en del av marknaden och eventuellt investera i nya bussar.

69. Lestanders Buss är det företag, förutom Skelleftebuss, som mest aktivt bedriver beställningstrafik i Skellefteå kommun och Lestanders Buss bedömer därför att företaget skulle dra väsentlig fördel av att Skelleftebuss upphörde med sin beställningstrafik till privata kunder. Lestanders Buss bedömer sig kunna möta den efterfrågan som kommer att finnas och kan tänka sig att expandera sin verksamhet. Det som mest hindrar Lestanders Buss från att växa är att efterfrågan är så låg på vardagarna. Upphandlingar av skolskjutsar och färdtjänst, som utförs under veckodagar, skulle därför förbättra Lestanders Buss möjligheter att expandera.
70. Nordbergs Buss, som är stationerat i Piteå, anser sig inte idag kunna konkurrera om kunderna i Skellefteå kommun eftersom Skelleftebuss har en sådan stark position där. Om Skelleftebuss skulle upphöra med beställningstrafik håller Nordbergs Buss det dock inte för osannolikt att företaget skulle försöka rikta sig mer mot Skellefteå kommun. Nordbergs Buss menar också att förslaget om att avreglera linjetrafiken skulle underlätta bussföretags etablering av beställningsverksamhet i områden där de traditionellt inte är verksamma.
71. Ytterligare ett företag, Arctic Bus Sweden AB (Arctic Bus), som är stationerad cirka tolv mil från Skellefteå tätort, har uttryckt intresse av att utöka sin verksamhet avseende beställningstrafik i Skellefteå kommun. Arctic Bus vann under sommaren 2010 en upphandling av linjetrafiken mellan Lycksele och Skellefteå och kommer att stationera två bussar i Skellefteå. En av dessa ska köra nämnd linjetrafik, medan den andra på heltid ska vara disponibel för beställningstrafik.
72. Arctic Bus skulle gärna expandera mer i området i och kring Skellefteå och avser att marknadsföra sig där. På grund av att Skelleftebuss är en stor aktör inom linjetrafik och beställningstrafik i Skellefteå kommun har de, till skillnad från Arctic Bus, haft möjlighet att göra gott intryck på kunder, vilket genererar beställningsuppdrag. Den kommande upphandlingen av skolskjutsar och färdtjänst kommer att förbättra möjligheterna för Arctic Bus att etablera sig på marknaden. Sådana uppdrag ger möjlighet till marknadsföring och en utjämning av uppdragen över veckodagarna.
73. Både Lestanders Buss och Arctic Bus bedömer att det skulle gå ganska fort att anpassa verksamheten för att kunna ta flera uppdrag för det fall Skelleftebuss upphörde med att bedriva beställningstrafik till privata kunder. Det tar cirka ett halvår att få leverans av en ny buss.

Marknadsförutsättningarna för nyetablering

74. För det fall Skelleftebuss upphör med beställningstrafiken till privata kunder skulle det också finnas förutsättningar för ett eller flera företag att nyetablera beställningstrafik i Skellefteå. Eftersom Skelleftebuss har sysselsättning för fyra bussar inom sin beställningstrafik finns det rimligen en marknad för fyra stycken beställningsbussar.
75. För det fall Skelleftebuss fortsätter med sin beställningstrafik, men kommunen börjar upphandla sina egna beställningsuppdrag, så finns också goda förutsättningar för ett nytt företag att etablera beställningstrafik i Skellefteå. Detta, tillsammans med befintliga idrotts- och skolresor, öppnar en marknad för ett par beställningsbussar i Skellefteå.
76. För en nyetablerad verksamhet inom beställningstrafiken under de förhållanden som råder i Skellefteå, skulle det ta cirka två år från start till dess att verksamheten är självbärande. Denna tid skulle dock förkortas om nyetablerade företag kunde överta befintliga kontrakt efter överenskommelse med Skelleftebuss och kund.

Effekterna av Skelleftebuss närvaro på marknaden

77. De konkurrenssnedvridande eller konkurrenshämmande effekterna bör enligt förarbetena till reglerna om offentlig säljverksamhet vara av någon betydelse för att ett förbud ska kunna komma i fråga. Något märkbarhetskrav bör dock inte ställas, eftersom den grundläggande skillnaden mellan offentliga och privata aktörer därigenom inte fullt ut kan tas i beaktande.¹⁴
78. Skelleftebuss närvaro på marknaden för beställningstrafik i Skellefteå kommun är betydande. Den är långt mer omfattande än den närmaste konkurrentens och flera konkurrenter har uttryckt att Skelleftebuss närvaro på marknaden utgör ett hinder för deras egen expansion. Det är uppenbart att konkurrenter i området är intresserade av att gå in på marknaden och att förutsättningar finns för detta.
79. Skelleftebuss närvaro på marknaden får till följd att privata aktörer hämmas i sin expansion eller underlåter att etablera sig på marknaden i den utsträckning som annars skulle vara möjlig.¹⁵ Den konkurrenshämmande effekten av Skelleftebuss närvaro är således av betydelse.

Verksamhetens förenlighet med lag*Kommunal kompetens*

80. En verksamhet får inte förbjudas enligt 3 kap. 27 § KL om den är förenlig med lag, det vill säga om verksamheten ligger inom den

¹⁴ Prop. 2008/09:231 s. 37.

¹⁵ Jfr prop. 2008/09:231 s. 36.

kommunala kompetensen. Den kommunala kompetensen anger kommuners behörighet att befatta sig med olika slags angelägenheter.

81. I kommunallagen (1991:900), KomL, finns regler om kommunernas kompetens, den s.k. allmänna kompetensen. Enligt den grundläggande kompetensbestämmelsen i 2 kap. 1 § KomL får kommuner bedriva verksamhet som har anknytning till dess område eller medlemmar och som är av allmänt intresse.
82. Kommuners kompetens i näringsverksamhet framgår av 2 kap. 7 § KomL. Enligt 2 kap. 7 § KomL har kommuner rätt att vara verksamma på en rad områden som brukar benämnas sedvanlig kommunal affärsverksamhet. Utgångspunkten för bedömningen av det tillåtna är vad som kan anses vara ett allmänt intresse. En ytterligare förutsättning enligt 2 kap. 7 § KomL är att verksamheten drivs utan vinstsyfte.
83. Förutom kommunallagens regler om kommunernas kompetens finns den s.k. specialreglerade kompetensen. Den består av olika specialförfattningar och lagen om vissa kommunala befogenheter (2009:47). Bestämmelserna i specialförfattningarna innehåller både kommunala skyldigheter och befogenheter. Lagen om vissa kommunala befogenheter utökar kommunernas kompetens i förhållande till den allmänna kompetensen i kommunallagen.

Kommunala bolag

84. Kommuner kan lämna över verksamhet till t.ex. ett aktiebolag.¹⁶ Verksamheter som lämnas över till ett aktiebolag ska dock falla inom den kommunala kompetensen och risken för kompetensöverskridanden vid verksamhetens utövande ska vara ringa. Detta gäller oavsett om verksamheten bedrivs i förvaltningsform eller som ett separat privaträttsligt objekt.¹⁷
85. Kommunfullmäktige ska fastställa det kommunala ändamålet med kommunala bolag.¹⁸ Här ligger ett krav att kommunen ska se till att det i bolagsordningen görs en ändamålsbestämning av verksamheten som är kommunalrättsligt godtagbar.¹⁹
86. Av Skelleftebuss bolagsordning framgår att föremålet för Skelleftebuss verksamhet är att bedriva tätortstrafik inom Skellefteå centrum samt att äga och förvalta fast och lös egendom. Bolaget ska dessutom som entreprenör till bl.a. Länstrafiken i Västerbotten AB bedriva busstrafik

¹⁶ 3 kap. 16 § KomL.

¹⁷ Se prop. 1990/91:117, s. 50-51.

¹⁸ 3 kap. 17 § KomL.

¹⁹ Alf Bohlin, Kommunalrättens grunder, 5:e uppl, s. 65.

på marknadsmässiga villkor. Bolagets ändamål är att skapa en god trafikförsörjning i kommunen.

87. Av bolagsordningen framgår således inte att Skelleftebuss ska bedriva beställningstrafik. Skelleftebuss har dock uppgivit att de anser att beställningstrafiken ska anses omfattas av bolagets ändamål att skapa en god trafikförsörjning i kommunen då Skelleftebuss anser att det behövs beställningstrafik för att skapa denna goda trafikförsörjning.

Kommunal kompetens på grund av speciallag

88. Det finns inte någon lagreglerad skyldighet för kommuner att tillhandahålla beställningstrafik.²⁰ Det finns heller ingen speciallagstiftning som explicit tillåter kommuner att tillhandahålla beställningstrafik.
89. Lagen om vissa kommunala befogenheter utvidgar den kommunala kompetensen på vissa områden. I 3 kap. 16 § denna lag stadgas att kommunala aktiebolag får ingå avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter om att utföra lokal och regional linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn.²¹
90. Av förarbetena till bestämmelsen framgår att flera remissinstanser önskade att de kommunala bussföretagen i lagen skulle ges rätt att bedriva beställningstrafik. Regeringen uttalade dock att lagen inte skulle ge stöd för att bedriva verksamhet i form av beställningstrafik. Befogenheten att bedriva sådan verksamhet eller inte skulle istället bedömas utifrån de allmänna kompetensreglerna i kommunallagen.²²
91. Det finns således inte någon speciallagstiftning som gör beställningstrafik till privata kunder kompetensenlig.

Allmän kompetens

92. Enligt den allmänna kompetensen får kommuner bedriva verksamhet som har anknytning till dess område eller medlemmar och som är av allmänt intresse.
93. Det ifrågasätts inte att Skelleftebuss verksamhet har anknytning till Skellefteå kommun och till många av dess medlemmar men, som utvecklas nedan, anser Konkurrensverket inte att verksamheten uppfyller kriterierna för ett allmänt intresse.

²⁰ Se 3 § yrkestrafiklagen (1998:490). Viss skolskjutstrafik kan dock vara beställningstrafik.

²¹ 3 kap. 16 § Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

²² Lagen om vissa kommunala befogenheter i fråga om kollektivtrafik (2005:952), vilken numer har införts i 3 kap. 16 § Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter. Prop. 2004/05:159 s. 13-14.

94. Bedömningen av vad som faller inom den kommunala kompetensen vad gäller näringsverksamhet sker i enlighet med 2 kap. 7 § KomL, vilken ska tolkas i ljuset av den grundläggande kompetensbestämmelsen 2 kap. 1 § KomL.

Begränsningar i den kommunala kompetensen

95. Den kommunala kompetensen på näringslivets område regleras av 2 kap. 7 § KomL som stadgar att kommuner får bedriva näringsverksamhet om denna bedrivs *utan vinstsyfte* och går ut på att tillhandahålla *allmännyttiga anläggningar eller tjänster* åt medlemmarna i kommunen. Båda kriterierna ska således vara uppfyllda och det kan betonas att denna möjlighet ska vara av ren undantagskaraktär.²³
96. Den del av näringslivet som benämns "det egentliga näringslivet" har kommunerna i princip inte tillträde till.²⁴ Åtgärder från kommunens sida inom ramen för det egentliga näringslivet är i princip bara tillåtna om det handlar om allmänt näringslivsfrämjande åtgärder.²⁵ Det krävs tungt vägande skäl för att en kommunal verksamhet inom detta område ska anses vara kompetensenlig.²⁶
97. Att näringsverksamhet ska bedrivas *utan vinstsyfte* innebär att kommunens verksamhet inte får ha som *huvudsakligt syfte* att bereda kommunen vinst. Detta innebär inte något absolut vinstförbud i den meningen att en kommunal verksamhet aldrig kan tillåtas generera överskott utan det väsentliga är att den inte inrättas eller drivs med det huvudsakliga syftet att vara vinstbringande.²⁷
98. Förbudet mot att driva företag i vinstsyfte innebär enligt 2 kap. 7 § KL att kommunala företags verksamhet ska ha ett annat ändamål än att bereda kommunen vinst. Verksamheten får gå med visst överskott enstaka år, men företagen ska inte agera så att överskott eller vinst regelmässigt uppkommer eller kan förväntas uppkomma. Ett företag som agerar affärsmässigt på en marknad som har ålagts normala avkastningskrav är således i kommunallagens mening alltid vinstsyftande och därmed oförenligt med 2 kap. 7 § KL, oavsett det ursprungliga motivet bakom företagets bildande.²⁸
99. Det finns en rad omständigheter som talar för att Skelleftebuss bedriver beställningsverksamheten med vinstsyfte.

²³ Prop. 1990/91:117, Ny kommunallag, s. 34.

²⁴ Kommunala befogenheter, Ulf Lindqvist, s. 261.

²⁵ Prop. 1990/91:117 s. 34.

²⁶ Kommunala befogenheter, Ulf Lindqvist, s. 280-281.

²⁷ Alf Bohlin, Kommunalrättens grunder, 5:e uppl. s. 98-99.

²⁸ Det generella uttalandet avseende vinstsyfte är hämtat från prop. 2009/10:185 Allmännyttiga och kommunala bostadsaktiebolag och reformerade hyressättningsregler, s. 46.

100. För det första kan konstateras att det i bolagsordningen anges att Skelleftebuss ska bedriva busstrafik på marknadsmässiga villkor, i vart fall vad gäller den busstrafik som bedrivs på uppdrag av bl.a. Länstrafiken i Västerbotten AB. Skelleftebuss har uppgett att de tillämpar samma principer när de bedriver beställningstrafik som när bolaget bedriver linjetrafik utanför kommunens gränser i enlighet med lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter. Beställningstrafiken bedrivs på marknadsmässiga villkor och det finns alltid en vinstmarginal med vid beräkningen av priset.
101. För det andra tillämpar Skelleftebuss ett visst vinstpåslag gentemot samtliga kunder vid prissättningen av beställningstrafiken. Vinstpåslaget motsvarar 10 procent avkastning på kapital på årsbasis, vilket torde vida överstiga rimlig kapitalkostnad i en verksamhet med sådan låg risk som det innebär att driva ett kommunalt bolag. Skelleftebuss har uppgivit att det är en gängse siffra i branschen, dvs. för företag som inte drivs utan risk. Även kostnaderna i beställningstrafiken räknas på samma sätt som inom linjetrafiken.
102. Att beställningstrafiken bedrivs marknadsmässigt stöds också av att Skelleftebuss vid anbudsgivning gällande linjetrafik beaktar att bussarna delvis kommer att kunna utnyttjas till beställningstrafik, vilket medför ett lägre anbudspris än vad som annars skulle vara fallet.
103. Det är således tydligt att beställningstrafiken drivs med vinstsyfte.
104. Vid bedömningen av om en verksamhet är *allmännyttig* granskas om verksamheten syftar till att tillhandahålla en vara eller tjänst som är av ett allmänt intresse för kommunmedlemmarna.²⁹
105. Följande utgör normalt ett allmänt kommunalt intresse;
- En kollektiv nytta vars behov bäst tillgodoses i kommunal regi.
 - Investeringskostnaderna är höga och torde inte till fullo kunna bäras av brukarna.
 - Något vinstintresse föreligger inte och möjligheten att gå med vinst är också begränsad.
 - Privata initiativ och privata konkurrenter är få till antalet eller saknas helt.
- Verksamheter som inte uppfyller dessa kriterier bör som utgångspunkt inte rymmas inte inom den kommunala kompetensen.³⁰
106. Beställningstrafik med buss kan inte anses vara en sådan kollektiv nytta som bäst tillgodoses i kommunal regi. Detta stöds också av att

²⁹ Indén, Kommunen som konkurrent, s. 46.

³⁰ Indén, Kommunen som konkurrent, s. 43.

sådan beställningstrafik endast undantagsvis bedrivs av kommunala bolag. I de flesta av Sveriges kommuner bedrivs beställningstrafiken av privata aktörer.

107. Beställningstrafik med buss kräver heller inga speciellt stora investeringskostnader, vilket berörts ovan. De investeringskostnader som verksamheten kräver kan också till fullo bäras av brukarna. Uppgifter från andra med kunskap om beställningstrafikmarknaden ger stöd för att det går att få lönsamhet i en verksamhet efter ett par år.
108. Beställningstrafik med buss är en sådan verksamhet där det är möjligt att generera vinst, vilket framgår dels av Skelleftebuss egen verksamhet, dels av att det finns privata aktörer på den relevanta marknaden som bedriver beställningstrafik.
109. Mot bakgrund av detta kan konstateras att beställningstrafik inte är en sådan verksamhet som går ut på att tillhandahålla allmännyttiga tjänster åt medlemmarna i kommunen.
110. Konkurrensverket anser att beställningstrafik är sådan verksamhet som är förbehållen det egentliga näringslivet och som alltså inte är kompetensenlig.
111. Motsvarande bedömning har också gjorts av Statskontoret som i en rapport har prövat om kommunala bussbolag kan bedriva beställningstrafik i den egna kommunen med stöd av kommunallagen. Beställningstrafik bedömdes, till skillnad från linjetrafik, vara renodlad näringslivsverksamhet och det bedömdes inte finnas tillräckliga skäl för att sådan verksamhet skulle få bedrivas av kommunala bolagens inom den egna kommunen.³¹

Undantag

112. En verksamhet som inte faller inom den kommunala kompetensen kan ändå i yttersta undantagsfall anses kompetensenlig på grund av att den kan undantas i enlighet med praxis. De omständigheter som Skelleftebuss har fört fram i kontakter med Konkurrensverket skulle kunna hänföras till undantagen beträffande anknytningskompetens och tillfälligt överskott.
113. Genom den så kallade *anknytningskompetensen* kan kommunen, om annan ordning skulle te sig opraktisk eller verklighetsfrämmande, i vissa fall bedriva verksamhet trots att denna egentligen faller utanför

³¹ Statskontorets rapport "Bättre konkurrens med kommunala bussbolag? - en utvärdering av försökslagen inom busslinjetrafiken", s. 67-71 och 83.

den kommunala kompetensen.³² Det ska då finnas ett naturligt och nära samband med en kompetensenlig verksamhet.³³

114. Det har i praxis ansetts föreligga anknytningskompetens om verksamheten varit av begränsad omfattning och är inte avsedd att ge vinst.³⁴ I praxis har kompetensenlighet även ansetts föreligga om verksamheten riktar sig till användare av den ordinarie tjänsten, något denne skulle vara i behov av vid nyttjandet av den ordinarie tjänsten.³⁵
115. Den verksamhet som Skelleftebuss bedriver avseende beställningstrafik till annan än Skellefteå kommun uppfyller inte rekvisiten för anknytningskompetens. Verksamheten drivs inte i begränsad omfattning och är avsedd att ge vinst, som beskrivits ovan. Användare av den ordinarie linjebussverksamheten är inte i behov av beställningstrafik i den bemärkelse som avses för att anknytningskompetensen ska vara uppfylld.
116. Det har i praxis även ansetts kompetensenligt att vid *tillfälligt överskott*, i syfte att undvika onödig kapitalförstöring, under en övergångsperiod i mindre omfattning konkurrera på den allmänna marknaden.³⁶
117. Skelleftebuss har en särskild avdelning för beställningstrafik som till cirka 80 procent utför körningar åt privata kunder. Till den avdelningen hör fyra turistbussar som är stationerade i Skellefteå tätort. Skelleftebuss utförde år 2010 beställningstrafik som totalt omfattade cirka 41 000 mil. Av denna totala körsträcka stod dessa fyra bussar för 69 procent. Vidare användes de fyra bussarna till 90 procent i beställningstrafik. Mot bakgrund av detta är det tydligt att de fyra bussar som hör till Skelleftebuss beställningstrafik utnyttjats nästan uteslutande till beställningstrafik och att det därför inte är fråga om något tillfälligt överskott som uppkommit i den övriga verksamheten.
118. Kommuner ska anpassa sina verksamheter så att de producerar den mängd tjänster som invånarna är i behov av. Verksamheten får således inte överdimensioneras i syfte att skapa utrymme för att kunna sälja överskottet till andra.³⁷ I kravet på tillfällighet ligger förutsättningen att en verksamhet inte permanent får göra sig beroende av intäkter från externa kunder.³⁸

³² Se Prop. 1990/91:117, s. 152.

³³ Kommunala befogenheter, Ulf Lindqvist, s. 278.

³⁴ RÅ 1992 ref 61.

³⁵ RÅ 1953 I 107.

³⁶ Se RÅ 1993 ref 12.

³⁷ Se under avsnitt 4.2 i Prop. 1995/96:167.

³⁸ Se under avsnitt 4.2 i Prop. 1995/96:167.

119. Beställningstrafiken är en separat del av Skelleftebuss verksamhet och utgör inte något överskott av linjetrafiken. Skelleftebuss har bedrivit beställningsverksamhet sedan starten 1974. Det är således fråga om en permanent verksamhet. Mot bakgrund av omfattningen och verksamhetstiden omfattas inte Skelleftebuss beställningstrafik av kompetensreglerna för utnyttjande av tillfälligt överskott.

Sammanfattning

120. Sammanfattningsvis ryms inte den beställningstrafik som Skelleftebuss ägnar sig åt inom den kommunala kompetensen. Den är således inte förenlig med lag och kan därför förbjudas i enlighet med 3 kap. 27 § KL.

Vite

121. Konkurrensverket hävdar att den beställningsverksamhet som Skelleftebuss bedriver mot privata kunder strider mot 3 kap. 27 § KL och därför ska förbjudas. Förbudet enligt yrkandet bör förenas med vite.
122. Kostnaderna och den tidsrymd som krävs för en omställning och nedläggning av beställningstrafiken bedöms inte vara oansenliga. Skelleftebuss har kundkontrakt som löper över viss tid och som behöver sägas upp. Vidare krävs möjligen viss omställning bland personal och busspark. Hänsyn tas till detta på så sätt att förbudet ska börja gälla först sex månader efter att dom i målet vunnit laga kraft.
123. Vite ska fastställas till ett belopp som med hänsyn till vad som är känt om adressatens ekonomiska förhållanden och till omständigheterna i övrigt kan antas förmå denne att följa det föreläggande som är förenat med vitet.³⁹ Av förarbetena till viteslagen framgår att vitet bör bestämmas så högt att det inte blir ekonomiskt fördelaktigt för adressaten att underlåta att iaktta det.⁴⁰
124. Skelleftebuss totala omsättning år 2009 uppgick till cirka 128 miljoner kronor. Omsättningen hänförlig till beställningstrafiken till privata kunder uppgick till cirka 6 miljoner kronor år 2009.
125. Konkurrensverket bedömer att ett vitesbelopp om en miljon kronor är skäligt och bör förmå Skelleftebuss att efterfölja förbudet.

³⁹ 3 § lag (1985:206) om viten.

⁴⁰ Prop. 1984/85:96, s. 27.

Bevisuppgift

126. Konkurrensverkets preliminära bevisuppgift återfinns i bilaga 1.

Per Karlsson

Hanna Lekås