

Stockholms tingsrätt
Box 8307
104 20 Stockholm

Ansökan om stämning

Kärande

Konkurrensverket, 103 85 Stockholm

Svarande

Swedavia AB, 556797-0818, 190 45 Stockholm-Arlanda

Ombud: advokaterna AA och BB
Advokatfirman Lindahl KB, Box 1065, 101 39 Stockholm

Saken

Konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579)

Yrkande

Konkurrensverket yrkar att Stockholms tingsrätt jämlikt 3 kap. 5 § konkurrens-
lagen förpliktar Swedavia AB att betala 340 000 (trehundrafyrtiotusen) kronor i
konkurrensskadeavgift.

Grund

1. Swedavia AB har uppsåtligt eller av oaktsamhet överträtt förbuden i 2 kap. 7 § konkurrenslagen och artikel 102 i EUF-fördraget mot missbruk av dominerande ställning genom att under tiden den 7 februari 2011 till den 23 november 2011 – genom sin entreprenör EuroPark Svenska Aktiebolag – ha infört och tagit ut en extra förbeställningsavgift om 25 kronor för hög service (skyltavgift) på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats. Avgiften saknar erforderligt samband med förbeställd taxitrafik och har varit oskälig.
2. Överträdelsen kan inte anses ringa.

Utveckling av grunden för talan

Inledning

3. I början av år 2011 införde Swedavia AB (Swedavia) och EuroPark Svenska Aktiebolag (EuroPark) två särskilda avgifter vid förbeställning av taxi för hämtning på Arlanda flygplats.¹ Avgifterna debiteras de taxiföretag som hämtar kunder som förbeställt taxi. För hämtning av taxiresenären vid en servicedisk debiteras taxiföretaget en förbeställningsavgift om 25 kronor exklusive mervärdesskatt för s.k. normal service. För hämtning av taxiresenären vid tullfiltret i ankomsthallen med uppvisande av en namnskylt debiteras taxiföretaget, förutom den nyss nämnda förbeställningsavgiften, en extra förbeställningsavgift om ytterligare 25 kronor exklusive mervärdesskatt för s.k. hög service.
4. Marknadsdomstolen ålade i dom den 23 november 2011, på talan av Uppsala Taxi 100 000 AB (Uppsala Taxi), EuroPark och Swedavia vid vite av två miljoner kronor att upphöra med att ta ut den extra förbeställningsavgiften om 25 kronor för hög service.² Denna extra förbeställningsavgift kallas i Marknadsdomstolens dom och nedan skyltavgiften.
5. I sina domskäl konstaterade Marknadsdomstolen bl.a. att det måste anses oskäligt att påtvinga Uppsala Taxi den aktuella skyltavgiften inom ramen för hög service och att såväl Swedavias som EuroParks åtgärder var att anse som missbruk av dominerande ställning.³

¹ Den följande redogörelsen om avgifterna hänför sig till förhållandena under den i grunden ovan angivna perioden den 7 februari 2011 till den 23 november 2011.

² MD 2011:28 (Bevis 8).

³ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 103.

6. Det är följaktligen klarlagt, genom Marknadsdomstolens dom, att EuroPark och Swedavia har överträtt förbudet i 2 kap. 7 § konkurrenslagen (KL). Marknadsdomstolen fann att även artikel 102 i EUF-fördraget skulle tillämpas på det aktuella förfarandet, varför EuroPark och Swedavia har överträtt även förbudet i den bestämmelsen.
7. Det av Marknadsdomstolen meddelade åläggandet gäller för tiden från domen, dvs. från den 23 november 2011, och framåt. Den aktuella skyltavgiften infördes dock redan den 7 februari 2011 och togs ut från det datumet, varför missbruket har pågått från den 7 februari 2011 till dagen för Marknadsdomstolens avgörande, dvs. under drygt nio månader. EuroPark och Swedavia har under denna period uppsåtligt eller av oaktsamhet överträtt de ovannämnda förbuden mot missbruk av dominerande ställning.
8. Konkurrensverket anser att det finns skäl att påföra konkurrensskadeavgift för den tid då överträdelsen pågick. Konkurrensverket har valt att föra talan om konkurrensskadeavgift enbart mot Swedavia. I det följande utvecklar verket grunderna för sin talan.

De i målet aktuella företagen

Swedavia

9. Swedavia är ett statligt ägt bolag som bildades den 1 april 2010, som ett resultat av riksdagens beslut den 3 december 2009 att dela dåvarande Luftfartsverket (LFV) och bolagisera flygplatsverksamheten. Swedavia bedrivs med uppdrag att äga, driva och utveckla de statligt ägda flygplatserna i Sverige (för närvarande 11 till antalet). I företagets verksamhet ingår även bl.a. att tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster samt kommersiella tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet, såsom bilparkering, upplåtelse av lokaler och fastigheter, marktjänster, reklam, servicetjänster samt konsulttjänster m.m.
10. Företagets nettoomsättning uppgick år 2012 till ca 4 965 miljoner kronor.⁴

EuroPark

11. EuroPark är ett helägt dotterbolag till EuroPark Skandinavia AS, som sedan år 1999 tillhör APCOA Parking AG, Europas största parkeringskoncern. Det skandinaviska huvudkontoret är placerat i Norge och EuroPark Skandinavia driver sammanlagt över 500 parkeringsanläggningar i ca 60 städer i Norden.
12. EuroPark är ett av de största parkeringsbolagen i Sverige. Huvudverksamheten är inriktad på etablering och drift av parkeringsanläggningar. Företaget har ca 200 anställda och närmare 1 000 parkerings- och övervakningsuppdrag i ett tiotal städer i Sverige. EuroPark har också i uppdrag att, såsom framgår

⁴ Swedavias årsredovisning för 2012.

nedan, sköta hanteringen av taxitrafiken på Arlanda flygplats via en s.k. taxi-remote.

Taxitrafiken på Arlanda flygplats och avgifterna för förbeställning av taxi

13. Swedavia äger, driver och utvecklar bl.a. Arlanda flygplats och har i egenskap av flygplatshållare och markägare huvudansvaret på och vid flygplatsen. Under ett antal år har Swedavia upphandlat en entreprenör som driver bl.a. taxikön på Arlanda flygplats. Sedan år 2000 är det EuroPark som, genom upphandlade avtal, handhar hanteringen av taxitrafiken på Arlanda flygplats via en taxi-remote.
14. Taxi-remoten är både en fysisk parkering för taxibilar på Arlanda och ett datasystem som skapar en organiserad turordning för taxibilar. Varje taxibil har försetts med en transponder som korresponderar med en dator. Data-systemet ger bilen ett könummer när taxibilen körs in på remoteparkeringen, organiserar en kö av taxibilar och noterar när en bil körs ut från remoteparkeringen. De taxiföretag som vill trafikera Arlanda har en skyldighet att ansluta sig till taxi-remoten och måste erlägga en serviceavgift om 35 kronor exklusive mervärdesskatt varje gång ett fordon passerar spärren för infart till remoteparkeringen.
15. Konkurrensverkets talan i detta mål rör dock den ytterligare avgift för förbeställda taxi-bilar, skyltavgiften, som infördes i början av år 2011, efter det att EuroPark hade vunnit den upphandling avseende bedrivande av taxiframkallning på Arlanda flygplats som Swedavia genomförde under år 2010.
16. Taxiföretag som trafikerar Arlanda har sedan många år tillbaka tillhandahållit sina kunder en möjlighet att förbeställa taxi, varvid chauffören har mött kunden med en namnskylt i ankomsthallen. Taxiföretagen har tidigare inte behövt betala något för att få rätt till tillträde till ankomsthallen för hämtning av kunder.
17. I början av år 2011 infördes dock ett nytt system för hanteringen av förbeställning av taxibilar. Det nya systemet innebär bl.a. att det har inrättats en bemannad servicedisk (förbeställningsdisk) på terminal 5 och att det har införts nya rutiner för förbeställningar, som bl.a. innebär att taxiföretagen debiteras en avgift vid hämtning av kunder som förbeställt en taxi – antingen en lägre avgift för s.k. normal service eller en högre avgift för s.k. hög service.
18. Normal service innebär att kunden, vid den bemannade servicedisken på terminalen, anmäler att denne förbeställt taxi och att chauffören hämtar kunden vid servicedisken. För detta debiteras taxiföretaget en förbeställningsavgift om 25 kronor exklusive mervärdesskatt.

19. Hög service innebär att taxiresenären inte behöver anmäla sig vid service-disken utan blir mött av chauffören, med en namnskylt, vid tullfiltret i ankomsthallen. I sådana fall har chauffören – efter att ha blivit kallad av EuroPark från remoteparkeringen och parkerat taxibilen på avsedd plats – först gått till förbeställningsdisken och där fått en behörighetshandling (nedan badge), varefter chauffören möter kunden i ankomsthallen. I dessa fall debiteras taxiföretaget dels den ovan nämnda förbeställningsavgiften om 25 kronor exklusive mervärdesskatt, dels ytterligare en *extra* förbeställningsavgift om 25 kronor exklusive mervärdesskatt – skyltavgiften – dvs. totalt 50 kronor exklusive mervärdesskatt.
20. Enligt vad Swedavia uppgav i målet i Marknadsdomstolen går de första 25 kronorna av dessa 50 kronor till EuroPark för att täcka bolagets kostnader för systemet. Av de resterande 25 kronorna går 85 öre till EuroPark för att täcka kostnaderna för badgen och 24 kronor och 15 öre till en miljöfond.⁵
21. De nu berörda avgifterna för normal och hög service regleras i ett avtal mellan EuroPark och respektive taxiföretag, närmare bestämt i ett tilläggsavtal som tillställdes taxiföretagen i november 2010.⁶ Avtalsvillkoren avseende avgifterna återfinns i bilaga 4 till tilläggsavtalet. I och med att de taxiföretag som vill trafikera Arlanda måste ansluta sig till taxi-remoten är de tvungade att acceptera de villkor som Swedavia och EuroPark vid varje tidpunkt ställer upp. Det är villkoret i bilaga 4, punkt 2 om "Hög Service" angående den extra förbeställningsavgiften om 25 kronor exklusive mervärdesskatt, skyltavgiften, som utgör ett oskäligt avtalsvillkor i strid med 2 kap. 7 § KL.

Allmänt om missbruk av dominerande ställning

22. För att 2 kap. 7 § KL ska vara tillämplig måste företaget eller företagen i fråga dels ha en dominerande ställning på den relevanta marknaden, dels ha agerat på ett sätt som utgör missbruk av den dominerande ställningen.
23. Av EU-domstolens praxis framgår att med dominerande ställning avses att ett företag har en sådan ekonomisk maktställning att företaget i betydande omfattning kan agera oberoende i förhållande till konkurrenter, kunder och i sista hand konsumenter.⁷
24. Uttrycket "flera företag" i 2 kap. 7 § KL 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

⁵ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 48.

⁶ Tilläggsavtalet (Bevis 1).

⁷ Se t.ex. EU-domstolens dom den 17 februari 2011 i mål C-52/09, *TeliaSonera*, p. 23.

eller agerar tillsammans på en särskild marknad, som en kollektiv enhet (s.k. kollektiv eller gemensam dominerande ställning).⁸

25. Av 2 kap. 7 § andra stycket 1 KL framgår att missbruk särskilt kan bestå i att företag med dominerande ställning direkt eller indirekt påtvingar någon oskäliga inköps- och försäljningspriset eller andra oskäliga affärsvillkor.
26. Företag som har en monopolställning har ett särskilt strängt ansvar under de angivna lagrummen.

Swedavia och EuroPark har en gemensam dominerande ställning på den relevanta marknaden

Relevant marknad

27. Fastställande av en dominerande ställning förutsätter att den relevanta marknaden avgränsas, vilket sker genom att dels produktmarknaden, dels den geografiska marknaden bestäms.
28. 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 relevanta *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.
29. Konkurrensverket gör gällande att den relevanta marknaden i detta fall ska definieras som marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats. Det är på detta sätt som Marknadsdomstolen avgränsade den relevanta marknaden i det ovan nämnda målet om åläggande.⁹ Marknadsdomstolen hänvisade därvid till att domstolen i bl.a. avgörandena MD 2001:9 och MD 2011:2, angående fil-delningssystem för taxitrafik på Arlanda flygplats, avgränsat den relevanta marknaden till marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats.¹⁰

Dominerande ställning

30. Marknadsdomstolen fann i målet om åläggande att Swedavia och EuroPark måste anses ha en gemensam dominerande ställning – ett monopol – på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för

⁸ Se t.ex. EU-domstolens dom den 16 mars 2000 i de förenade målen C-395/96 P och C-396/96 P, *Compagnie Maritime Belge*, p. 35–36.

⁹ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 74.

¹⁰ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 67.

taxifordon på Arlanda flygplats.¹¹ Konkurrensverket gör samma bedömning som Marknadsdomstolen.

31. Vad först gäller Swedavia kan konstateras att företaget enligt sin bolagsordning ska driva och förvalta statens flygplatser, bl.a. Arlanda flygplats. Swedavia kontrollerar tillträdet till marknaden för tillhandahållande av infrastruktur för transporter av personer till och från terminalområdena på Arlanda flygplats i sin egenskap av flygplatshållare.¹²
32. Swedavia har vidare bestämt den ram inom vilken dess entreprenör EuroPark ska bedriva hanteringen av taxitrafiken på Arlanda flygplats, även om EuroPark har haft viss möjlighet att delvis medverka i den närmare utformningen av villkoren för verksamheten i fråga.¹³
33. I Marknadsdomstolens mål angående åläggande vidgick Swedavia 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.¹⁴
34. EuroPark är det företag som i praktiken administrerar det aktuella kö- och framkallningssystemet. Detta är en följd av att Swedavia har upphandlat en entreprenör för att bedriva taxiframkallning på bl.a. Arlanda flygplats och därvid ingått avtal med EuroPark. Enligt vad som framgår av de kommersiella villkoren avseende taxiframkallningen har EuroPark åtagit sig att bedriva taxiframkallning i enlighet med Swedavias i förfrågningsunderlaget angivna krav, förutsättningar, villkor och mål.¹⁵
35. I egenskap av entreprenör har EuroPark ingått avtal med de taxiföretag som önskar utföra körningar från Arlanda flygplats, om villkoren för tillträde till flygplatsen. I dessa avtal återfinns villkoren om att taxiföretagen debiteras avgifter vid förbeställning av taxi för hämtning på flygplatsen. Det är alltså EuroPark som är avtalspart i förhållande till taxiföretagen när det gäller förbeställningsavgifterna.¹⁶
36. Det är nödvändigt för ett taxiföretag, som vill kunna erbjuda taxitransporter från Arlanda flygplats, att delta i det kö- och framkallningssystem för taxibilar som EuroPark tillhandahåller, genom att ingå avtal med EuroPark på de villkor som EuroPark anvisar. EuroPark är också den aktör som uppstår de

¹¹ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 74–75.

¹² MD 2011:28 (Bevis 8), p. 68 med vidare hänvisning.

¹³ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 73.

¹⁴ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 69.

¹⁵ De kommersiella villkoren (Bevis 2).

¹⁶ Tilläggsavtalet (Bevis 1).

avgifter som debiteras taxiföretagen för förbeställning av taxi, bl.a. den aktuella skyltavgiften.

37. Av innehållet i kravspecifikationen till upphandlingen och de administrativa bestämmelserna till upphandlingsunderlaget framgår att EuroPark har haft viss möjlighet att utforma villkoren för det förbeställningssystem som infördes i början av år 2011.¹⁷ Följaktligen har EuroPark getts möjlighet att till viss del agera självständigt i förhållande till Swedavia.
38. Sammanfattningsvis har alltså Swedavia och EuroPark, i enlighet med vad Marknadsdomstolen fann i målet om åläggande¹⁸, en gemensam dominerande ställning på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats.

Påtvingandet av skyltavgiften utgör missbruk av dominerande ställning

39. Marknadsdomstolen har, som anförts ovan, funnit att uttagandet av den extra förbeställningsavgiften om 25 kronor för hög service (skyltavgiften) utgör ett oskäligt avtalsvillkor, och att detta förfarande utgör missbruk av dominerande ställning från såväl Swedavias som EuroParks sida.¹⁹
40. Att oskäligen affärsvillkor kan utgöra missbruk framgår uttryckligen av 2 kap. 7 § andra stycket 1 KL. Vilka villkor som ska anses oskäligen beror på omständigheterna i det aktuella fallet. Oskäligen affärsvillkor kan utgöra missbruk både om de påtvingas dominantens konkurrenter eller, som i förevarande fall, dominantens kunder.
41. Det krävs inte, för att en åtgärd ska utgöra missbruk, att den har fått något exploaterande eller utestängande resultat. Det räcker med att åtgärden tenderar att begränsa konkurrensen eller att åtgärden kan få sådana verkningar.²⁰
42. I det nu förevarande fallet är taxiföretag som trafikerar Arlanda flygplats tvungna att ansluta sig till taxi-remoten på flygplatsområdet. De måste således ingå avtal med Swedavias entreprenör EuroPark om villkoren för taxiverksamheten på flygplatsen. Därmed har de inget annat val än att gå med på de avtalsvillkor som dikteras av Swedavia och EuroPark, som gemensamt har ett monopol på marknaden.
43. Det är viktigt för taxiföretagen att kunna erbjuda taxiresenärerna servicen att bli upphämtade vid tullfiltret på Arlanda. Uppsala Taxi anförde i målet om

¹⁷ Kravspecifikationen (Bevis 3) och De administrativa bestämmelserna (Bevis 4).

¹⁸ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 68–75.

¹⁹ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 101–103.

²⁰ Se t.ex. EU-domstolens dom den 19 april 2012 i mål nr C-549/10 P, *Tomra*.

åläggande att så gott som all Uppsala Taxis trafik från Arlanda är förbeställd och att företaget i ca trettio års tid har hämtat upp förbeställningskunder utan att ta extra betalt för detta. Även andra taxiföretag har tidigare erbjudit denna service kostnadsfritt.

44. Skyltavgiften har emellertid inneburit en kostnadsökning för taxiföretagen. Den fördyring som avgiften i sig har medfört för taxiföretagen går ut över de resenärer som behöver förbeställa taxiresor, genom att dessa får betala högre priser för sina taxiresor utan att servicegraden har blivit bättre. Taxiföretagens kostnadsökningar leder således till ökade kostnader för slutkonsumenterna, trots att tjänsteutbudet inte har blivit bättre.²¹
45. Som framgår av Marknadsdomstolens dom i målet om åläggande fann domstolen att det var oskäligt att påtvinga Uppsala Taxi skyltavgiften. Marknadsdomstolen anförde härvid att uttaget av skyltavgiften saknar erforderligt samband med förbeställd taxitrafik.²²
46. Av Marknadsdomstolens dom framgår att skyltavgiften har bestämts efter en förhandling mellan Swedavia och EuroPark.²³ Vidare framgår att endast en ytterst liten del – 85 öre – av skyltavgiften om 25 kronor är hänförlig till kostnaden för förbeställningstjänsten hög service. Dessa 85 öre motsvarar tre procent av avgiften och avser kostnaden för att skriva ut den badge som taxichauffören måste gå till servicedisken och hämta och som denne måste ha på sig för att få hämta taxikunden vid tullfiltret. Denna del av avgiften får EuroPark behålla för att täcka kostnaden för badgen. Den resterande delen av skyltavgiften, 24 kronor och 15 öre, har emellertid inget samband med förbeställd taxitrafik, utan tillförs en miljöfond som handhas av EuroPark men med beslutanderätt för Swedavia.²⁴ Bortsett från de 85 öre som avser EuroParks kostnader för att skriva ut badgen kan skyltavgiften således inte motiveras med ökade kostnader för Swedavia eller EuroPark.²⁵
47. Av redovisningen ovan framgår att skyltavgiften, såsom Marknadsdomstolen har konstaterat, saknar erforderligt samband med förbeställd taxitrafik. Avgiften står således inte i proportion till kostnaderna för att tillhandahålla tjänsten hög service.
48. Införandet och uttagandet av skyltavgiften utgör alltså, mot bakgrund av det ovan anförda, ett oskäligt avtalsvillkor i strid mot 2 kap. 7 § KL.

²¹ Se även debattartikel från Dagens Industri den 4 maj 2011 (Bevis 5).

²² MD 2011:28 (Bevis 8), p. 102–103.

²³ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 90–92 och 101.

²⁴ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 90–92 och p. 101–102.

²⁵ Jfr korrespondens mellan Uppsala Taxi och EuroPark (Bevis 6) och artikel från Uppsala Nya Tidning den 28 december 2010 (Bevis 7).

Förfarandet är inte objektivt motiverat

49. Ett förfarande som utgör missbruk av dominerande ställning kan ändå vara tillåtet om det kan motiveras av objektivt godtagbara skäl.
50. Enligt fast rättspraxis är det företaget som innehar den dominerande ställningen som har bevisbördan för att det aktuella förfarandet är motiverat av objektivt godtagbara skäl.²⁶
51. Marknadsdomstolen har i målet om åläggande funnit att Swedavia och EuroPark inte visat att skyltavgiften ledde till ökad effektivitet och kortare väntetider eller att eventuella ordningsproblem inte kunde lösas på annat sätt varför företagen inte haft objektivt godtagbara skäl för sitt agerande i fråga om skyltavgiften.²⁷
52. Swedavia har inte anfört något under Konkurrensverkets utredning som ger anledning att nu bedöma saken annorlunda. Härvid kan framhållas att den ordningsproblematik som Swedavia påstår var motivet för införandet av skyltavgiften enligt uppgifter från Swedavia till Konkurrensverket har minskat och att bolaget inte i dagsläget ser det som ett problem att inte kunna ta ut en extra avgift för hög service.
53. Förfarandet har således inte varit objektivt motiverat.
54. Såsom Marknadsdomstolen har funnit utgör följaktligen såväl Swedavias som EuroParks åtgärder i fråga om skyltavgiften missbruk av dominerande ställning.

Tillämpning av artikel 102 i EUF-fördraget

55. Marknadsdomstolen fann i målet om åläggande att artikel 102 i EUF-fördraget skulle tillämpas på det aktuella förfarandet. Domstolen konstaterade därvid att dess tillämpning av 2 kap. 7 § KL är förenlig med artikel 102 och att en tillämpning av artikel 102 således leder till samma resultat som en tillämpning av 2 kap. 7 § KL.
56. Mot bakgrund av Marknadsdomstolens slutsats i denna fråga gör Konkurrensverket gällande att det aktuella förfarandet även utgör en överträdelse av artikel 102 i EUF-fördraget.

Konkurrensskadeavgift

Inledning

57. Även om EuroPark har haft en viss handlingsfrihet i fråga om utformningen av hanteringen av taxitrafiken på Arlanda så är det Swedavia som har tagit

²⁶ Se t.ex. Tribunalens dom den 17 september 2007 i mål T-201/04 *Microsoft*, p. 1144.

²⁷ MD 2011:28 (Bevis 8), p. 102.

initiativet till och bestämt ramarna för det i målet aktuella systemet för förbeställning av taxi. Konkurrensverket har därför valt att väcka talan om konkurrensskadeavgift enbart gentemot Swedavia.

Uppsåt och oaktsamhet

58. Påförande av konkurrensskadeavgift förutsätter att företaget i fråga eller någon som handlar på dess vägnar har begått den aktuella överträdelsen uppsåtligen eller av oaktsamhet.
59. Marknadsdomstolen har slagit fast att kravet på uppsåt är uppfyllt, om ett företag eller någon som handlar på dess vägnar inte kunnat vara omedvetet om att det påtalade förfarandet begränsade konkurrensen.²⁸ Det är inte nödvändigt att uppsåt eller oaktsamhet kan konstateras hos en person som intar en ledande ställning i ett företag utan det är tillräckligt att uppsåt eller oaktsamhet kan konstateras hos en person som handlat på företagets vägnar. Det krävs heller inte uppsåt för varje led i förfarandet.²⁹
60. Som angetts ovan bildades det statliga bolaget Swedavia för att ta över LfV:s flygplatsverksamhet. Vid bedömningen om Swedavia har agerat uppsåtligt eller oaktsamt bör därför beaktas att företaget har stor erfarenhet av tillämpningen av det konkurrensrättsliga regelverket med avseende på ageranden med anknytning till bl.a. prissättningen av olika flygplatstjänster.
61. Som exempel kan nämnas att Göta hovrätt i en dom den 27 april 2001 förpliktade LfV att betala skadestånd om drygt 400 miljoner kronor till SAS p.g.a. missbruk av dominerande ställning genom prisdiskriminering.³⁰ Vidare fann Marknadsdomstolen i ett beslut den 30 augusti 2005 att förutsättningar för att meddela LfV ett icke-ingripandebesked inte förelåg i ett ärende som rörde påstått missbruk av dominerande ställning genom oskäligena anföringsavgifter på Arlanda flygplats.³¹ Slutligen avsåg LfV under hösten 2009 att genomföra förändringar av kö- och framkallningssystemet för taxibilar vid Arlanda flygplats, vilket skulle gynna större taxiföretag på bekostnad av mindre. Konkurrensverket ålade LfV interimistiskt att inte genomföra de planerade förändringarna och beslutet upprätthölls av Marknadsdomstolen.³²
62. Som konstaterats ovan har Swedavia gemensamt med EuroPark ett monopol på marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats. Taxiföretag som vill trafikera Arlanda måste ingå avtal med Swedavias entreprenör EuroPark om villkoren för taxi-

²⁸ MD 2005:7.

²⁹ MD 2009:11.

³⁰ Mål T 33-00. Högsta domstolen meddelade inte prövningstillstånd (mål T 2137-01).

³¹ MD 2005:27.

³² MD 2010:5.

verksamheten på flygplatsen och har därvid inget annat val än att acceptera de avtalsvillkor som presenteras för dem. Swedavia och EuroPark har i förevarande fall utnyttjat sin monopolställning till att påtvinga taxiföretagen en avgift som inte avser att täcka någon kostnad för tjänsten i fråga (bortsett från den marginella del om 85 öre som ska täcka kostnaderna för badgen).

63. Swedavia kan med hänsyn härtill – särskilt mot bakgrund av att bolaget var helt på det klara med att endast 85 öre av avgiften om 25 kronor var förknippade med en kostnad för tjänsten – inte ha varit omedvetet om att skyltavgiften var oskäligen. Kravet på uppsåt är därför uppfyllt. Under alla förhållanden måste Swedavia anses ha begått överträdelsen av oaktsamhet.

Överträdelsen kan inte anses ringa

64. Swedavias och EuroParks totala intäkter för skyltavgiften uppgick under den aktuella perioden till 2 876 800 kronor, varav närmare 2 779 000 kronor tillföll Swedavia.³³ Detta betyder att den oskäligen avgiften om 25 kronor har tagits ut vid omkring 115 000 enskilda taxiresor.³⁴ Swedavias missbruk har således medfört märkbart dyrare taxiresor för ett mycket stort antal konsumenter.
65. Den i målet relevanta marknaden – där Swedavia har ett monopol tillsammans med EuroPark – får vidare anses vara av samhällsekonomiskt intresse. Den oskäligen skyltavgiften var inte avsedd att över huvud taget vara begränsad i tiden. Missbruket har också pågått under en relativt lång period, omkring nio månader.
66. Mot denna bakgrund kan inte den aktuella överträdelsen anses ringa.

Avgiftens storlek

67. Konkurrensskadeavgiften ska bestämmas på ett sådant sätt att den verkar avhållande på företaget i fråga och avskräckande för andra företag. Utgångspunkten bör vara att avgiften ska vara så ingripande att företag inte överträder förbudsreglerna.³⁵
68. Avgiften ska bestämmas efter överträdelsens sanktionsvärde, dvs. hur stor konkurrensskadeavgift överträdelsen som sådan förtjänar.³⁶ Härvid ska beaktas hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den har pågått.³⁷
69. Utgångspunkten vid beräkningen av konkurrensskadeavgiften utifrån sanktionsvärdet bör, enligt Konkurrensverkets mening, vara respektive företags omsättning på den marknad som avgränsats vid bedömningen av

³³ Skrivelse från Swedavia den 13 juli 2012 (Bevis 9).

³⁴ $2\,876\,800 / 25 = 115\,072$.

³⁵ Prop. 2007/08:135, Ny konkurrenslag m.m., s. 120.

³⁶ Prop. 2007/08:135, s. 123.

³⁷ 3 kap. 8 § andra stycket KL.

överträdelsen, dvs. den i målet relevanta marknaden, under det sista kompletta räkenskapsår som respektive företag deltog i överträdelsen.³⁸

70. Swedavias omsättning på den relevanta marknaden uppgick år 2011 till 16 986 215 kronor.³⁹

Allvarlighet

71. Vid bedömningen av överträdelsens allvar ska, enligt 3 kap. 8 § tredje stycket KL, särskilt beaktas överträdelsens art, marknaden omfattning och betydelse samt överträdelsens konkreta eller potentiella påverkan på konkurrensen på marknaden. Av förarbetena till bestämmelsen framgår att det också kan finnas andra omständigheter som i det enskilda fallet kan tillmätas betydelse.⁴⁰
72. Som ett företag med särskilt ansvar för att driva och förvalta statens flygplatser, däribland Arlanda flygplats, har Swedavia haft tillgång till och möjlighet att kontrollera tillträdet till marknaden för tillhandahållande av ett kö- och framkallningssystem för taxifordon på Arlanda flygplats och därmed ett särskilt ansvar för att inte begränsa konkurrensen. Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och är därmed en av de större transportpunkterna för passagerare i Stockholm och Sverige med omfattande trafik. Med hänsyn till flygplatsens geografiska lokalisering och det faktum att taxiföretagen, för att kunna ta upp eller lämna av kunder som vill åka taxi från eller till flygplatsen, måste ha sina taxibilar placerade inne på det område som Swedavia och EuroPark kontrollerar, är marknaden av stor betydelse för taxiföretagen.
73. Som framgått ovan har det påtvingade oskäligen avtalsvillkoret om en extra förbeställningsavgift orsakat taxiföretagen kostnadsökningar. Detta har i sin tur medfört att slutkonsumenterna har drabbats negativt, genom att taxiresorna har blivit dyrare för de resenärer som behöver förbeställa taxi-resor (och som vill bli hämtade av taxichauffören i ankomsthallen), utan att servicegraden har blivit bättre. Det aktuella missbruket har således lett till ökade kostnader för slutkonsumenterna, trots att tjänsteutbudet inte har blivit bättre.
74. Samtidigt bör vid allvarlighetsbedömningen beaktas att den aktuella överträdelsen inte är av samma karaktär som de missbruksförfaranden som i förarbetena nämns som exempel på överträdelser som bör rendera höga

³⁸ Se Konkurrensverkets Metod för att fastställa konkurrensskadeavgift, http://www.konkurrensverket.se/upload/Filer/Konkurrens/faststalla_konkurrensskadeavgift.pdf.

³⁹ Skrivelse från Swedavia den 13 juli 2012 (Bevis 9).

⁴⁰ Prop. 2007/08:135, s. 123.

konkurrensskadeavgifter, t.ex. åtgärder för att hindra nya företag från att etablera sig på en marknad.⁴¹

75. Vid en samlad bedömning av det ovan anförda bör sanktionsvärdet för överträdelsens allvar fastställas till ett grundbelopp om 2 procent av Swedavias omsättning på den relevanta marknaden, eller (avrundat) 340 000 kronor.

Varaktighet

76. Swedavia har missbrukat sin dominerande ställning från början av februari 2011 till dagen för det av Marknadsdomstolen meddelade åläggandet. Den aktuella överträdelsen har således pågått i ca nio månader. Det saknas därför skäl att justera sanktionsvärdet med hänsyn till överträdelsens varaktighet.

Sanktionsvärdet för överträdelsen

77. Mot bakgrund av vad som nu anförts är sanktionsvärdet för Swedavias överträdelse 340 000 kronor.

Andra omständigheter av betydelse vid bestämmande av avgiftens storlek

78. Det föreligger varken några försvårande eller några förmildrande omständigheter som ger anledning att justera sanktionsvärdet.
79. Det finns heller ingen anledning att justera beloppet med anledning av att Konkurrensverket inte tidigare har valt att föra talan om konkurrensskadeavgift i en situation där Marknadsdomstolen har utfärdat ett åläggande att upphöra med en viss överträdelse.
80. Slutligen kan noteras att den yrkade konkurrensskadeavgiften, 340 000 kronor, vida understiger Swedavias intäkter från den oskäligen skyltavgiften för hög service. Dessa intäkter uppgick, som nämnts ovan, under missbruksperioden till närmare 2 779 000 kronor.⁴²

Slutligt belopp

81. Swedavia ska således förpliktas att betala 340 000 kronor i konkurrensskadeavgift. Beloppet överstiger inte tio procent av företagets omsättning föregående räkenskapsår.

Vitesåläggandet utgör inte hinder mot att påföra Swedavia konkurrensskadeavgift

82. Avslutningsvis har Swedavia, med hänvisning till ett rättsutlåtande, gjort gällande att Konkurrensverket saknar laga stöd för att väcka talan om konkurrensskadeavgift i förevarande fall.

⁴¹ Prop. 2007/08:135, s. 124.

⁴² Skrivelse från Swedavia den 13 juli 2012 (Bevis 9).

83. Frågan om konkurrensskadeavgift kan utdömas för en genomförd överträdelse efter det att ett åläggande att upphöra med överträdelsen har meddelats har inte tidigare prövats i domstol. Konkurrensverket kan dock inte se något hinder mot att påföra Swedavia konkurrensskadeavgift för den aktuella överträdelsen. Ett åläggande att upphöra med en överträdelse av KL vid äventyr av vite kan – till skillnad från förpliktande att betala konkurrensskadeavgift – inte anses ha straffrättslig karaktär, varför förbudet mot dubbla lagföringar och straff (*ne bis in idem*) inte aktualiseras i det aktuella fallet.⁴³ Av 3 kap. 7 § första stycket 1 KL följer att konkurrensskadeavgift inte får påföras för åtgärder som omfattas av ett åläggande som har meddelats vid vite enligt samma lag. Förbudet tar dock sikte på situationen att en åtgärd innefattar en överträdelse av *vitesåläggandet* och hindrar således inte att konkurrensskadeavgift utdöms för samma förfarande som omfattas av ett vitesåläggande vad avser tiden före åläggandet.⁴⁴
84. Det förhållandet att Marknadsdomstolen har ålagt Swedavia vid vite att upphöra med att ta ut den oskäligen skyltavgiften hindrar således inte att Swedavia påförs konkurrensskadeavgift för den aktuella överträdelsen.

Preliminär bevisuppgift

85. Konkurrensverket åberopar preliminärt den bevisning som anges i bilaga 1.



Per Karlsson



Daniel Severinsson

⁴³ Jfr t.ex. Högsta domstolens beslut den 11 juni 2013 i mål nr B 4946-12 och EU-domstolens dom den 14 februari 2012 i mål C-17/10, *Toshiba*.

⁴⁴ Se Wetter m.fl., *Konkurrensrätt – en kommentar* (4 uppl.), s. 857. Se även Carlsson m.fl., *Konkurrenslagen – en kommentar* (1999), s. 290 och 310, och SOU 2006:99 *En ny konkurrenslag*, s. 640.