

2021-10-11

Sensec Academy AB

Midlanda Flygplats AB:s inställning gällande Sensec klagomål om konkurrerande offentlig säljverksamhet

Sensec har genom advokatfirman Liman & Parters AB tillsänt Midlanda Flygplats AB, nedan nämnt Midlanda, ett utkast på skrivelse som Sensec avser sända till Konkurrensverket. Sensec gör gällande att Midlandas utbildningsverksamhet inom flygplats- och luftfartssäkerhet utgör konkurrerande offentlig säljverksamhet.

Midlanda avser med denna skrivning att bemöta Sensec framställan.

I Bakgrund

Midlanda har till föremål för sin verksamhet att driva och förvalta Sundsvall Timrå Airport. Midlanda ska inom driften för flygplatsverksamheten ansvara för erforderliga tillstånd och avtal för att bedriva flygplatsverksamhet. Sundsvall och Timrå kommun äger gemensamt Midlanda Fastigheter AB, vari Midlanda är dotterbolag.

Midlanda, med stöd av Midlanda Fastigheter AB, ansvarar för att utveckla flygplatsen till ett nav för flygtrafiken i Norrland. Flygplatsens verksamhet är viktig och av stor betydelse för hela regionen. Flygplatsen är även en så kallad beredskapsflygplats samt innehar uppdrag att hantera och serva flygningar för att behålla samhällsviktiga funktioner.

II Tillämpliga bestämmelser rörande konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet

Enligt 3 kap. 27 § konkurrenslagen (2008:579) kan staten, en kommun eller en region förbjudas att tillämpa vissa förfaranden i sin säljverksamhet om detta snedvrider eller hämmar konkurrensen. En sådan verksamhet får dock inte förbjudas om den är förenlig med lag eller då förfarandet är försvarbart från allmän synpunkt.

Att verksamheten ska vara förenlig med lag avser att verksamheten ska rymmas i den kommunala kompetensen. Kommunens kompetens regleras i kommunallagen och i olika specialförfattningar. I praxis har det av praktiska skäl ansetts rimligt att tillåta viss verksamhet av anknytande karaktär, trots att verksamheten isolerat sett faller utanför den kommunala kompetensen.¹

III Midlandas inställning i frågan

Midlanda erbjuder utbildning inom bland annat flygplats- och luftfartssäkerhet, vilken har ett nära och naturligt samband med Midlandas verksamhet. Så som Sensec själva anger finns, förutom Midlanda, ett flertal privata aktörer inom utbildningsområdet. I relation till

¹ Prop. 2008/09:231 s.16

de privata aktörerna är Midlandas marknadsandel inte att se som stor, då flertalet av de privata aktörerna har större marknadsandelar, däribland Sensec själva. Midlandas utbildningsverksamhet kan varken sägas ha en starkare position än någon annan aktör på marknaden, eller att de konkurrenter som finns på marknaden är små. Detta understryker att Midlandas närvaro på marknaden varken bidrar till att snedvrída eller hämma konkurrensen. Att öka antalet aktörer på en marknad är inte att hämma konkurrensen.

Sensec anför i sin skrivelse att konkurrenter dels utestängs från marknaden, dels att det föreligger ett inträdeshinder. Detta är något som Midlanda vill tillbakavisa. Det finns ett flertal privata alternativ på marknaden och det finns inget som tyder på att Midlandas närvaro bidrar till att sådana alternativ faller bort eller att sådana aktörer över huvud taget inte kan träda in på marknaden till följd av Midlandas förfarande. Härutöver varken framgår det, eller är väl preciserat, hur Midlandas verksamhet hämmar konkurrensen på marknaden, än mindre finns det något som visar att Midlandas närvaro på marknaden kan ha sådana negativa effekter att ett förbud mot verksamheten kan framstå som befogat. Att mindre aktörer har försökt att etablera sig på marknaden har inget att göra med att de inte lyckats ta sig in på marknaden. Skälet till att Passera numera inte erbjuder utbildning inom flygplats- och luftfartssäkerhet beror på att den instruktör som var godkänd för denna typ av utbildning valde att byta jobb.

Vid en bedömning av huruvida konkurrerande offentlig säljverksamhet föreligger bör utgångspunkten ligga i beteendets långsiktiga verkningar på marknaden och inte vad som sker eller kan ske på kort sikt. Fokus bör ligga på huruvida konkurrenstrycket på marknaden ökar, eller är ägnat att öka, eller om det minskar eller är ägnat att minskas genom det aktuella beteendet. De konkurrenshämmande effekterna bör vara av någon betydelse för att ett förbud ska komma i fråga. Frågan huruvida Midlandas verksamhet är ägnat att hämma eller snedvrída marknaden på lång sikt finns inte behandlat överhuvudtaget.

Vidare gör Sensec gällande att Midlandas pris för utbildningen är att likna med en underprissättning och att denna kostnad är 11 000 kronor/dag, detta är en direkt felaktig uppgift. Midlandas pris för utbildningen är 13 345 kronor/dag, exkl. resor, restid, logi och traktamenten. Den 1 januari 2022 sker en indexreglering, varav priset på utbildningen då kommer att vara 14 420 kronor/dag. Priset för Midlandas utbildning är inte på något sätt subventionerad utan bedrivs på affärsmässiga grunder med marknadsmässiga priser. Härutöver vill Midlanda tydliggöra att Transportstyrelsen har till uppgift att säkerställa att instruktörer uppfyller kravbilden i föreskriften, inte att uppställa krav på vilket pris aktörerna ska ta för utbildningen.

III Sammanfattning

Midlandas grundinställning är att utbildning för flygplats- och luftfartssäkerhet inte utgör en konkurrerande offentlig säljverksamhet i den mening som avses i bestämmelserna om konkurrensbegränsade offentlig säljverksamhet i 3 kap. konkurrenslagen. Det finns ett flertal privata aktörer på marknaden och det kan därför inte vara fråga om en situation där de privata aktörerna har fallit bort eller stängs ute från marknaden. Utbildningen som sådan har en sådan nära anknytning till Midlandas verksamhet att den anses försvarlig från allmän synpunkt.

Vidare är det uteslutande kommunalägda flygplatser som utbildningen vänder sig till. Detta kan ställas i paritet till att det finns kommunalägda försäkringsbolag som endast erbjuder kommunala verksamheter att teckna försäkringar. Härutöver skapas en oro för marknaden för det fall Midlandas marknadsandel skulle falla bort. Det finns endast nio stycken godkända instruktörer för denna typ av utbildning i Sverige, och att då ta bort en av dessa skulle få betydande konsekvenser då flygplatserna skulle få en kompetensbrist och inte kunna uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter.



Frank Olofsson
VD Midlanda Flygplats AB

