



Hordaland Fylkeskommune
Ved: Rolf Rosenlund
Agnes Mowinckelsgt. 5
Postboks 7900

5020 Bergen

ARKIVKOPI

Deres ref.: 200300205- Vår ref.: 2003/103
4/853/RORO 523.4

Saksbeh.: Christer Tonheim Dato: 14.mars 2003

■ Høring- Søknad om ruteløyve fra ferjedrift på strekningen Bergen-Stavanger fra Mols Linien AS

Konkurransetilsynet viser til korrespondanse av 31. januar 2003 om ovennevnte sak.

Forholdet til konkurranseloven

Konkurranselovens formål er å sørge for effektiv bruk av samfunnets ressurser ved å legge til rette for virksom konkurranse. Etter konkurranseloven § 2-2 d) skal konkurransemyndighetene påpeke konkurranseregulerende virkninger av offentlige tiltak, eventuelt ved å fremme forslag med sikte på å forsterke konkurransen og lette adgangen for nye konkurrenter.

Samferdselsdepartementet tildeler konsesjon for fylkesgrensekryssende ferjeruter. Samferdselsdepartementet har imidlertid bedt Hordaland fylkeskommune, heretter HFK, om å utføre saksbehandlingen i denne sak. Samferdselsdepartementet vil så basere sin avgjørelse på HFKs saksbehandling.

Det står eventuelle aktører fritt å fremme forslag om opprettelse av ferjeruter på hvilke som helst strekninger i Norge. I prinsippet innebærer konsesjon ikke noen enerett, men i praksis er det få eksempler på at mer enn ett selskap har fått konsesjon, når "behovet er dekket" gjennom det første selskapet. Konsesjonstildelingen er i denne forstand "behovsprøvd". Slik konsesjonsordningen praktiseres i dag, leder den i stor grad til lokale monopoler på ferjetjenester.

Konkurransetilsynet er i utgangspunktet, i den grad det medfører effektivitetsgevinster for samfunnet som en helhet, for fri etablering. Ved å åpne for konkurranse pålegges aktørene et eksternt press som gir aktørene sterke incentiver til å effektivisere driften og å legge tilbudet bedre til rette for forbrukerne. Effektivitetsgevinster kan fremtre som effektivisering i produksjon, produktifferensiering i form av mer kundetilpasset tilbud og/eller kombinasjoner av disse. Ved fri tilgang på en rutestrekning vil markedet avgjøre hvor mange operatører som kan drive lønnsomt, samtidig som konkurransepresset vil sørge for effektiv drift både i ferjebransjen og i konkurrerende bransjer der disse eksisterer.

Tilsynet vil nedenfor redegjøre for hvilke markeder som berøres av Mols Liniens etablering på strekningen Bergen-Stavanger-Bergen, heretter strekningen. Vi vil så foreta en kort analyse av konsekvensene av etableringen innenfor de ulike berørte delmarkedene.

Markedet

Produktmarkedet inkluderer de transporttjenester som etterspørerne anser som substituerbare på strekningen. Transporttjenestene er differensierte på strekningen og tilpasset ulike grupper av etterspørere. De aktuelle transporttjenestene på strekningen utføres med bil, buss, ferje og fly som alle er substitutter i større eller mindre grad.

Det geografiske markedet begrenses til det området hvor etterspørerne foretar sine innkjøp av transporttjenestene på strekningen. Transport- og tidskostnader gjør det i de fleste tilfeller lite effektivt for etterspørere, lokalisert med større avstand fra Stavanger og Bergen, å etterspør transporttjenestene på strekningen. Jo lenger avstand en etterspører har til Bergen eller Stavanger desto aktuelle blir transporttjenester tilbudt på alternative reisestrekninger. Etterspørere som er lokalisert mellom Bergen og Stavanger vil være mer tilbøyelige til å benytte transporttjenester på deldistanser mellom de to byene. Konkurransetilsynet anser derfor at det geografiske marked, noe forenklet, utstrekker seg til Rogaland og Hordaland.

Konkurransesituasjonen

Etterspørere kan i dag, i tillegg til fly, velge mellom buss og båt på strekningen. HSD, som eier Flaggruten, samarbeider med Connex, Gaia og Haugaland Billag om Kystbussen. HSD eier også, direkte eller indirekte, i underkant av 50% av Haugaland Billag. I tillegg samarbeider HSD med en eller flere av de ovennevnte aktørene på andre strekninger. Slike samarbeidsformer kan være hensiktsmessig i forhold til koordinering av lokaltrafikken til og fra Kystbussen. Men slike krysseierskap og samarbeid kan samtidig redusere Kystbussens konkurranseincentiver mot Flaggruten og vice versa. Etablering fra en uavhengig aktør som Mols Linien AS, heretter Mols Linien, som ikke har slike ovennevnte bindinger vil kunne ha sterkere konkurranseincentiver. Dermed vil incentivene til å konkurrere kunne styrkes både innenfor fergetransport og mellom ferje- og busstransportsegmentene på strekningen. Mols Linien skriver i sin søknad at Mols Linien vil benytte et førsteklases fartøy og kan således synes å fylle en nisje i markedet. Ettersom Mols Linien satser på en nisje i markedet med høy standard, vil de øvrige konkurrentene kunne tvinges til å satse mer på pris som konkurranseparameter. Årsaken er at andre transporttjenester som ikke kan konkurrere på kvalitet i større grad må fokusere på andre konkurranseparametere. Pris vil kunne være en slik konkurranseparameter. Ettersom produktene skiller seg fra hverandre vil prisene på produktene avvike. Prisavviket må stå i et vist forhold til den tilbudte produktkvaliteteten. Hvis prisene ligger nær hverandre kan den med dårligst kvalitet, sett fra etterspørernes side, bli utkonkurrert. Følgelig vil et bredere tilbud med lavere priser i hele produktspekteret kunne bli resultatet av etableringen. I tillegg vil etableringen kunne medføre at transporttilbudet på strekningen får et bredere produktspekter.

Fly synes i utgangspunktet å tiltrekke andre etterspørergupper enn buss og ferje. For ansatte i oljefirmaer, faste pendlere og andre som i liten grad betaler kostnadene selv, vil kvalitet og tid være vel så viktige faktorer som pris. Reisetjenester utført med fly innbefatter turen Bergen-Flesland samt Flesland-Sola og Sola-Stavanger. Det innebærer en reell reisetid på ca. 2 timer. Buss og båt bruker i overkant av 5 timer. I dagens marked betyr det at konkurranseflatene fly-ferge og fly-buss er noe begrenset som følge av at både tids- og kvalitetsaspektene skiller produktene¹. Mols Linien antas å tilføre fergesegmentet en ny kvalitetsdimensjon, som vil øke konkurransen mellom ferje og fly. Dette vil medføre prispress på begge de to konkurrerende segmentene.

¹ Gjør at produktene fremstår som forskjellige for etterspørere.

Sett fra mange konsumenters synspunkt tilbyr personbilen en overlegen fleksibilitet i forhold til annen landverts transport. Bilen går som oftest fra dør til dør. Den generaliserte kostnaden blir derfor som regel lavere enn med buss og ferje. Av denne grunn har bilen klart størst markedsandel på nesten alle avstander innenlands². Dersom kollektivtransporten skal by personbilen konkurranse, er det derfor nødvendig å tilby høy komfort, kort reisetid, hyppige avganger, finmasket rutenett og/eller lav pris. Dersom prisen er svært gunstig, kan dette oppveie noen av ulempene ved at kollektivtransporten ikke går fra dør til dør. Etableringen av Mols Liniens fergetilbud vil kunne medføre en dobbel effekt ved at den generelle reisekostnaden reduseres både gjennom kort reisetid og at utgangspunkt og ankomstpunkt er i sentrum av hhv. Bergen og Stavanger.

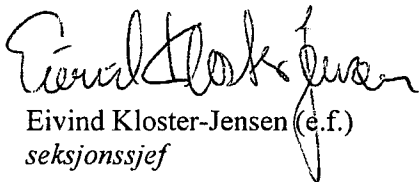
For de etterspørre som er avhengig av å benytte bil ved ankomst eksisterer det ingen alternativ til bilen. Dette medfører at hele denne etterspørregruppen belaster veinettet. For de etterspørregrupper som ikke er avhengig av privatbil, vil fremdeles bil være en substitutt til kollektivtrafikken. Privatbilen belaster veinettet og fergesambandene og fortrenger bl.a. godstrafikken. På gitte tider av døgnet kan godstrailere bli forsinket med opptil tre timer ved kai på strekningen, da forsinkelse ved Mortavika forplanter seg videre og kan medføre to timer forsinkelse i tillegg ved Sandvigsvaag. I tillegg kommer tidstap som følge av trafikken. Disse forsinkelsene er samfunnsøkonomiske effektivitetstap.

Etableringen av Mols Linien antas å medføre at kollektivtrafikken tar markedsandeler fra personbilen. Dette vil kunne lette belastningen på veinettet og dermed indirekte få positive effekter for godstrafikken. Etableringen antas således å medføre positive samfunnsøkonomiske effekter.

Konklusjon

Etter Konkurransetilsynets oppfatning vil etableringen av Mols Linien kunne gi et tilbud som er bedre tilpasset etterspørselen. Et utvidet tilbud vil innebære større valgfrihet, redusert reise- og ventetid samt bedret service for etterspørre. Etableringen vil videre skjerpe konkurransen og stille krav til de øvrige aktørene både innenfor buss-, fly- og ferjemarkedet om å drive effektivt. Dersom det skulle vise seg at det ikke er tilstrekkelig etterspørsel etter et produkt, vil den økte konkurransen kunne føre til at de minst effektive aktørene faller ut av markedet. Det vil i så fall føre til at transporttjenestene blir produsert mer effektivt enn tidligere, hvilket innebærer en mer rasjonell utnyttelse av den samlede transportkapasiteten på strekningen. Konkurransetilsynet anbefaler av ovennevnte grunner at Mols Linien får innvilget konsesjon for ferjedrift på strekningen Bergen-Stavanger-Bergen.

Med vennlig hilsen


Eivind Kloster-Jensen (e.f.)
seksjonssjef


Christer Tonheim
førstekonsulent

² Unntaket er flytransport på avstander over 40 mil.