

V2000-142 28.12.2000

Konkurranseloven § 3-9 - søknad om fornyet dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-3 - Stavangerske Linjefart AS, AS Mørerutene og Nor-Cargo AS

Sammendrag:

Stavangerske Linjefart AS og AS Mørerutene har fått fornyet dispensasjon for samarbeid vedrørende samseilingen Stavangerske/Mørerutene. Stavangerske/Mørerutene og Nor-Cargo AS har fått fornyet dispensasjon for samordning av fraktregulativer og samarbeid om fraktpriser. Det er også gitt dispensasjon for markedsdeling i form av kundedeling og områdedeling.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 18. september 2000 der De på vegne av eget firma, AS Mørerutene og Nor-Cargo AS søker om fornyet dispensasjon for samarbeid mellom nevnte firmaer. For øvrig vises til Deres brev av 9. september 2000, samt telefonkontakt.

Dispensasjon ble første gang innvilget 7. august 1991. Någjeldende dispensasjon utløper 1. desember 2000. Konkurransetilsynet har i forbindelse med søknaden om fornyet dispensasjon foretatt en ny vurdering av de ulike samarbeid i relasjon til konkurranseloven.

Partene

Partene i samarbeidet er Stavangerske Linjefart as (Stavangerske Linjefart) som er et heleiet datterselskap av Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD), AS Mørerutene (Mørerutene) som er et heleiet datterselskap av Møre og Romsdal Fylkesrederi og Nor-Cargo AS (Nor-Cargo) som eies 33,33 % av DSD, 33,33 % av Troms Fylkes Dampskibsselskab (TFD) og 33,33 % av Ofoten og Vesterålen Dampskibsselskab (OVD).

Samarbeidet mellom partene

Partenes samarbeidet gjelder hovedsakelig stykkgodsbefraktning. Det søkes dispensasjon for følgende forhold:

2.1 Felles *fraktregulativ* mellom Stavangerske Linjefart og Mørerutene i *samseilingen* Stavangerske/Mørerutene i rutetrafikk. Samarbeidet omfatter rutene mellom Danmark/Sverige og Trondheim, samt mellom Stavanger og Trondheim.

2.2 Stavangerske Linjefart og Mørerutene har inngått en samarbeidsavtale med Nor-Cargo for videreføring av gods fra samseilingen Stavangerske/Mørerutenes ruter til Nord-Norge. Det søkes derfor om dispensasjon for felles *fraktregulativ* for Stavangerske/Mørerutene og Nor-Cargo.

Samseilingsavtalen med Nor-Cargo er inngått for å kunne tilby gjennomgående transporter mellom Danmark/Sverige og Nord-Norge. Partene har i stor grad sammenfallende agentnett langs norskekysten.

2.3 Prissamarbeid mellom Stavangerske Linjefart, Mørerutene og Nor-Cargo i avtaleforhold som involverer to eller alle rederiene.

Felles fraktregulativ ved *samseiling* er en form for prissamarbeid som faller inn under pkt 2.1 og 2.2. Når det i tillegg søkes om dispensasjon for prissamarbeid siktes det derfor til andre former for prissamarbeid enn ved samseiling. Det følger av tidligere vedtak at man her mener samarbeid på enkeltstrekninger hvor to eller tre av rederiene er involvert for å kunne tilby partenes tjenester som ett produkt.

3. Forholdet til EØS-avtalens konkurranseregler

Konkurranseloven kommer til anvendelse på vilkår, avtaler og handlinger som foretas, har virkning eller er egnet til å ha virkning i Norge, jf konkurranseloven (krll.) § 1-5. EØS-avtalen artikkel 53, herunder eventuelle unntak gitt med hjemmel i artikkel 53 (3), kommer til anvendelse der samhandelen mellom EØS-stater påvirkes merkbart. EØS-avtalen art. 53 (1), jf kunngjøring fra EFTAs overvåkningsorgan om avtaler av mindre betydning som ikke kommer inn under EØS-avtalens artikkel 53 (1). De to regelsett vil derfor kunne ha til dels overlappende anvendelsesområder.

Ifølge krll. § 1-7 omfatter forbudene i §§ 3-1 til 3-4 ikke samarbeid som er innvilget individuelt unntak eller gruppeunntak etter EØS-avtalen artikkel 53 (3).

EØS-avtalen inneholder unntak for "visse grupper av avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom rederier som driver linjefart (konsortier)". Gruppeunntaket er gjennomført i norsk rett ved forskrift 1. juni 2000 nr 555.

Det følger av gruppeunntakets artikkel 2 at med konsortium menes "en avtale mellom minst to rederier som driver regulær internasjonal linjefart med transport utelukkende av gods, hovedsakelig i containere, i ett eller flere fartsområder, med det formål å samarbeide om felles drift av en sjøtransporttjeneste for å forbedre de tjenester hvert enkelt medlem kan tilby når det ikke deltar i et konsortium, med sikte på å rasjonalisere sin virksomhet ved hjelp av tekniske, driftsmessige og/eller forretningsmessige ordninger, unntatt fastsettelse av fraktrater."

Samseilingssavtalen mellom Stavangerske Linjefart og Mørerutene innebærer blant annet at det blir fastsatt felles fraktrater. Siden det ovennevnte gruppeunntaket ikke omfatter samarbeid om fraktrater, vil samseilingsavtalen ikke falle inn under gruppeunntaket.

Så langt det foreliggende samarbeid ikke er unntatt fra forbudet i EØS-avtalens artikkel 53, vil EØS-avtalen ikke få betydning for tilsynets kompetanse til å gi dispensasjon fra konkurranselovens forbud i denne saken. Konkurransetilsynet finner det derfor ikke nødvendig å vurdere nærmere hvorvidt EØS-avtalen kommer til anvendelse. Konkurransetilsynet gjør for ordens skyld oppmerksom på at det er foretakenes ansvar å avklare forholdet til EØS-reglene. En dispensasjon gitt av Konkurransetilsynet gjelder kun fra konkurranselovens forbud, ikke fra forbudene i EØS-avtalen.

4. Forholdet til forbudsbestemmelsene i konkurranseloven

4.1 Konkurranseloven § 3-6

Det følger av krrl. § 3-6 at "samarbeid mellom eier og selskap hvor eieren har mer enn 50 % av stemmeberettigede aksjer" er unntatt forbudene i krrl. §§3-1, 3-3 og 3-4. DSD, som er morselskapet til Stavangerske Linjefart, eier 33,33 % av aksjene i Nor-Cargo. Eierandelen er ikke stor nok til at unntaket for konsernsamarbeid i krrl. § 3-6 kommer til anvendelse. For øvrig foreligger ingen kryssende eierinteresser mellom selskapene. Ingen av de aktuelle samarbeid er derfor unntatt etter krrl. § 3-6.

4.2 Konkurranseloven § 3-1

Krrl. § 3-1 første ledd setter forbud mot at to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, fastsetter eller søker å påvirke priser, avanser eller rabatter.

4.2.1 Samarbeidet mellom Stavangerske Linjefart og Mørerutene

Samarbeidet mellom Stavangerske Linjefart og Mørerutene heter "Stavangerske/Mørerutene". Siden samarbeidet er organisert under felles navn kan det stilles spørsmål ved om "Stavangerske/Mørerutene" skal anses som en selvstendig markedsaktør. Hvis så er tilfellet faller samarbeidet ikke inn under krrl. § 3-1 eller § 3-3 fordi det da ikke foreligger et samarbeid mellom "to eller flere ervervsdrivende".

Overfor kundene fremstår Stavangerske/Mørerutene som en enhet. Imidlertid vil felles markedsføring ikke i seg selv innebære at samarbeidet blir vurdert som en selvstendig markedsaktør. Det følger av tilsynets praksis at selskaper som driver ervervsvirksomhet for egen regning og risiko, men utad opptrer sammen, er å anse som "to eller flere ervervsdrivende" i relasjon til konkurranselovens forbudsbestemmelser. Det følger av samarbeidsavtalen at hver av partene driver sine skip selvstendig. Hver av partene beholder de fraktinntekter som skipene seiler inn, likeledes som hver av partene dekker sine egne skips kostnader. Samarbeidet Stavangerske/Mørerutene er derfor ikke å anse som en selvstendig markedsaktør i relasjon til krrl. § 3-1 første ledd. Det foreligger derfor et samarbeid mellom to ervervsdrivende.

Spørsmålet blir da om det foreligger et ulovlig prissamarbeid etter krrl. § 3-1 første ledd.

Fraktregulativet blir fastsatt av ledelsen i Stavangerske/Mørerutene. Representanter fra begge selskaper er derfor med i beslutningsprosessen. Fraktregulativet legges til grunn for prisberegning overfor kundene. Samarbeidet om felles fraktregulativ er dermed et horisontalt prissamarbeid mellom to ervervsdrivende, noe som er i strid med krrl. § 3-1 første ledd.

4.2.2 Samarbeidet mellom Stavangerske/Mørerutene og Nor-Cargo

Det følger av samarbeidsavtalen av 19. mai 1989 mellom Stavangerske/Mørerutene og Nor-Cargo at det skal opprettes et markedsutvalg med representanter fra hver av partene. Utvalgets vesentligste arbeidsoppgaver er utarbeidelse av regulativer, fraktavtaler og markedsføringsaktiviteter.

Partene i samseilingen foretar omlasting av gods til Nor-Cargos skip for å kunne tilby gjennomgående transport for gods som skal transporteres lengre enn hva samseilingens ruter dekker. Denne omlastingen

skjer på et avtalt omlastningssted. Ordningen innebærer videre at Stavangerske/Mørerutene tilbyr kunden en pris for hele frakten (inkl. Nor-Cargos ruter). Nor-Cargo får deretter betalt for den del av frakten Stavangerske/Mørerutene og Nor Cargo etter forhandlinger kommer frem til. Dette er et samarbeid om fastsettelsen av priser for salg av tjenester som rammes av krrl. § 3-1 første ledd.

4.2.3 Prissamarbeid mellom to eller alle de tre partene søknaden gjelder

Det tredje forholdet det søkes dispensasjon for, jf pkt 2.3 ovenfor, er et samarbeid om fraktpriser mellom to eller flere ervervsdrivende. Et slikt samarbeid rammes av forbudet mot prissamarbeid i krrl. § 3-1 første ledd.

4.3 Konkurranseloven § 3-3

Krrl. § 3-3 første ledd forbyr to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester, ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, å fastsette eller søke å påvirke til markedsdeling i form av områdedeling, kundedeling, kvotedeling, spesialisering eller kvantumsbegrensninger.

4.3.1 Samseilingen mellom Stavangerske Linjefart og Mørerutene

Samseilingsavtalen innebærer at begge parter har to skip hver i ruter som betjener havner i Sverige, Danmark og norskekysten fra Oslofjorden til Trondheimsfjorden. Skipene går i felles ruteopplegg og med felles agentnett. Markedsføringen og den kommersielle operasjonen av skipene er tett integrert både på redernivå og agentnivå. Formålet med samarbeidsavtalen er å sikre lønnsom drift av godsrutene for begge parter. Samseilingen innebærer blant annet at rederiene samordner sine seilingsplaner ved at det utarbeides en felles ruteplan. Ruteplanen innebærer at det avtales hvilke av båtene som kan seile i det enkelte tidsrom.

Spørsmålet blir om en slik samordning er en form for markedsdeling etter krrl. § 3-3 første ledd. Begrepet "markedsdeling" omfatter etter en naturlig forståelse situasjoner hvor partene deler ett eller flere markeder mellom seg. I dette tilfellet foreligger en fordeling av ruter. Det følger av samarbeidsavtalens pkt 3 at større endringer i rutene og utvidelser/innskrenkninger i ruteområdene, ikke kan foretas uten samtykke fra DSD og Mørerutene. Det foreligger derfor en markedsdeling i form av kundedeling mellom deltakerne i Stavangerske/Mørerutene som er i strid med krrl. § 3-3 første ledd.

4.3.2 Samarbeidet mellom Stavangerske/Mørerutene og Nor-Cargo

Samarbeidet innebærer blant annet at Stavangerske/Mørerutene omlaster gods til Nor-Cargos båter for videreføring av gods til Nord-Norge. Spørsmålet er om ordningen kan anses som en avtale eller samordnet praksis som fastsetter eller søker å påvirke til markedsdeling. I samarbeidsavtalen pkt 2 heter det at "Sydpoolen" (i dag Stavangerske/Mørerutene) vil avstå fra å etablere ruter nord for Trondheim, samtidig som "Nord-Poolen" (i dag Nor-Cargo) ikke vil utvide sitt engasjement i Danmark og Sverige. En naturlig forståelse av avtalen er at det foreligger en markedsdeling i form av områdedeling som er i strid med krrl. § 3-3 første ledd.

4.4 Konkurranseloven § 3-9

Konkurransetilsynet kan med hjemmel i krrl. § 3-9 første ledd gi dispensasjon fra forbudene i krrl. §§ 3-1 til 3-4 dersom:

- a) konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i vedkommende marked forsterkes,
- b) det må forventes effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurransebegrensningen,
- c) konkurransereguleringen har liten konkurransemessig betydning, eller
- d) det foreligger særlige hensyn.

For å avgjøre om et eller flere av vilkårene ovenfor er oppfylt, må Konkurransetilsynet vurdere hvilke markeder som berøres av de forbudte konkurransereguleringene. Nedenfor vurderes derfor avgrensningen av det relevante produktmarkedet og det relevante geografiske markedet.

5. Det relevante marked

5.1 Det relevante produktmarked

Det relevante produktmarkedet inkluderer de varer og/eller tjenester kjøperen anser som substituerbare med hensyn til dekning av et bestemt behov. Med substituerbarhet menes hvilke produktvarianter etterspørerne kan velge mellom for å tilfredsstille det samme, underliggende behov. Substituerbarheten vil særlig avhenge av produktets egenskaper, bruksområde og pris.

Partenes felles produkt er transport av stykkgoods i fast rutefart. Rutetilbudet er etablert i markedet, og kundene trenger ikke forplikte seg til å sende en bestemt mengde gods.

For mange aktører vil ett eller flere av befrakningstypene industriskipsfart, lastebil eller jernbane være nære substitutter til rutefart med skip. For andre igjen vil det ikke finnes nære substitutter til transport av stykkgoods i fast rute. Fly anses ikke som et konkurrerende transportmiddel i denne sammenheng, da blant annet prisen for denne type transport er svært høy i forhold til andre transportmidler. Hvorvidt en eller flere av befrakningstypene industriskipsfart, lastebil eller jernbane inkluderes i det relevante markedet er ikke avgjørende for tilsynets vurdering i denne saken. For enkelthets skyld avgrenses derfor det relevante produktmarkedet til godstransport.

5.2 Det relevante geografiske marked

Det relevante geografiske markedet omfatter det området hvor etterspørerne av varer og/eller tjenester i det relevante produktmarkedet foretar sine innkjøp. Det geografiske markedet bestemmes i dette tilfellet av rutenes geografiske utstrekning.

Samseilingen Stavangerske/Mørerutene betjener havner i Sverige, Danmark og norskekysten fra Oslofjorden til Trondheimsfjorden. Stavangerske Linjefart har også en rute i Polen i egen regi.

Nor-Cargo tilbyr ruter langs norskekysten fra Oslofjorden til Kirkenes, inklusive anløp i Danmark. Stavangerske Linjefart eier og driver to skip på Nor-Cargos ruter. Stavangerske Linjefart opererer

imidlertid ikke lenger nord enn Tromsø. I tillegg har Nor-Cargo ruter til England og Amsterdam i egen regi.

De overlappende rutene blir dermed ruter til Sverige og Danmark og langs norskekysten. Det at selskapene tilbyr andre selvstendige ruter til for eksempel England kan gjøre dem mer attraktive som "fullsortimentsleverandører" hos kundene. Hvorvidt disse rutene inkluderes eller ikke er imidlertid ikke avgjørende for tilsynets vurdering.

En kunde som ønsker å transportere sine varer mellom to destinasjoner kan velge mellom de transporttyper som tilbys på denne strekningen, eventuelt via mellomstopp. Transportørers tilbud på andre strekninger er derfor av mindre interesse. Dette taler for at hver rute i prinsippet bør defineres som et eget geografisk marked. En slik markedsavgrensning er imidlertid svært lite håndterbar. Fordi det er lite som hindrer en transportør i å opprette nye ruter, vil en transportør på en strekning også kunne være potensiell konkurrent på andre nærliggende strekninger. Markedsforholdene er også forholdsvis like på strekninger som ligger i nærheten av hverandre. Dette tilsier at det er hensiktsmessig å vurdere flere relevante geografiske markeder under ett. I hvilke områder det er hensiktsmessig å behandle de relevante geografiske markeder under ett i denne saken, fremgår av den konkurransemessige vurderingen nedenfor.

6. Konkurransemessig vurdering

Konkurranseforholdene kan variere noe i ulike delområder. Partene antas å møte sterk konkurranse fra andre ruteskip og lastebiltransport på strekningene fra Danmark til flere av havnene i Sør-Norge. På ruter til og fra Sverige antas også jernbanen å være en viktig konkurrent. Broforbindelsen mellom København og Malmø integrerer i større grad de danske og svenske markedene. Også på ruter mellom det sentrale østlandsområdet og Vestlandet møter partene betydelig konkurranse fra andre ruteskip, lastebil og jernbane. Det legges til grunn at partene møter svakere konkurranse fra landtransport på ruter mellom Rogaland og Trondheimsfjorden og i Nord-Norge. Små etableringshindringer reduserer imidlertid partenes mulighet til å utnytte markedsrett som følge av en noe sterkere stilling i disse områdene.

Konkurransetilsynet legger derfor til grunn at partene ikke har noen dominerende markedsposisjon som setter dem i stand til å utnytte markedsrett. Samarbeidet mellom Stavangerske Linjefart, Mørerutene og Nor-Cargo antas derfor å ha liten konkurransemessig betydning.

7. Konkurransetilsynets vedtak

På denne bakgrunn og med hjemmel i krrl. § 3-9 første ledd bokstav c har Konkurransetilsynet fattet følgende vedtak:

Stavangerske Linjefart as og AS Mørerutene gis dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 første ledd til å samarbeide om felles fraktregulativ for å opprettholde samseilingen Stavangerske/Mørerutene.

Stavangerske Linjefart as og AS Mørerutene gis dispensasjon fra konkurranseloven

§ 3-3 første ledd til å samordne sine seilingsplaner for å opprettholde samseilingen Stavangerske/Mørerutene.

Stavangerske Linjefart as, AS Mørerutene og Nor-Cargo AS gis dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 første ledd til å samordne fraktregulativene for samseilingen Stavangerske/Mørerutene og Nor-Cargo AS for sjøtransport til Nord-Norge.

Stavangerske Linjefart as, AS Mørerutene og Nor-Cargo AS gis dispensasjon fra konkurranseloven § 3-3 første ledd for å avstå fra å etablere ruter eller utvide sine engasjementer i henhold til samarbeidsavtalen av 19. mai 1989 pkt 2.

Stavangerske Linjefart as, AS Mørerutene og Nor-Cargo AS gis dispensasjon til å samarbeide om fraktpriser i avtaleforhold som involverer to eller alle partene.

Vedtaket trer i kraft 1. januar 2001 og gjelder til og med 1. januar 2006.

Vedtaket kan påklages innen tre uker. En eventuell klage stiles Arbeids- og administrasjonsdepartementet, men sendes Konkurransetilsynet. For øvrig vises til vedlagte skjema "Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak".

Konkurransetilsynet gjør oppmerksom på at dispensasjonen kan trekkes tilbake dersom forutsetningene for dispensasjonene ikke lenger er tilstede, jf krrl. § 3-9 tredje ledd. Dersom det er behov for dispensasjon ut over det tidsrom dispensasjonen gjelder for, bes De søke om forlengelse i god tid før dispensasjonen utløper.

[til toppen](#)