

V2001-55 19.06.2001

Konkurranseloven § 3-9 - dispensasjon fra § 3-4 jf. § 3-1 til Fraktesfartøyenes Rederiforening for å fastsette priser i avtale om frakt av fersk og levende fisk i spesialbygde brønnbåter

Sammendrag:

Fraktesfartøyenes Rederiforening er gitt dispensasjon fra konkurranseloven til å fastsette priser i avtale med Fiskerinæringens Landsforening om frakt av levende og fersk fisk i spesialbygde brønnbåter. Dispensasjonen er gitt på følgende vilkår: 1. Reforhandlede fraktavtaler skal tilsvare avtalen for perioden 1. januar 2001 til 31. desember 2002. Spesielt skal det i avtalene fremgå at partene gis adgang til å inngå separate fraktavtaler. Reforhandlede fraktavtaler skal sendes Konkurransetilsynet fortløpende. 2. Dersom enten Fraktesfartøyenes Rederiforening eller Fiskerinæringens Landsforening ber om det, oppheves dispensasjonen, og fraktavtalen skal opphøre umiddelbart.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 15. januar 2001 der det søkes om dispensasjon fra konkurranseloven for ovennevnte fraktavtale. Vi viser også til tilsynets brev av 8. februar 2001 samt Fraktesfartøyenes Rederiforenings svarbrev av 19. februar 2001.

1 Bakgrunn

1.1 Fraktesfartøyenes Rederiforening

Fraktesfartøyenes Rederiforening (heretter FR) er en landsomfattende forening som organiserer fartøy som driver godstransport langs kysten av Norge og i Nordsjøen. Foreningens formål er å heve næringens økonomiske og sosiale vilkår og ivareta medlemmenes interesser overfor myndigheter og befraktere. Foreningen er et interessekontor for omtrent 300 fraktesfartøy i størrelsesorden opp til 5200 bruttotonn. Foruten brønnbåter omfatter fartøyene stykkgodsskip, bulkskip og mindre tankskip. Til sammen sysselsetter fartøyene rundt 2500 norske sjøfolk. Rederiene er spredt langs hele kysten, men hovedtyngden av rederiene ligger i Hordaland og Rogaland.

FR har 32 brønnbåteiere som medlemmer, og disse rederne eier til sammen 50 brønnbåter. Dette utgjør flesteparten av denne type fartøy i Norge. Brønnbåteierne er organisert i Brønnbåteiernes Forening (heretter BF) som er en av flere foreninger under paraplyorganisasjonen FR. Styret i BF består i 2001 av fem redere som eier én til tre brønnbåter hver.

1.2 Fiskerinæringens Landsforening

Fiskerinæringens Landsforening (heretter FNL) er en kombinert bransje- og arbeidsgiverforening for fiskeindustrien. Alle medlemsbedriftene Per 31. desember 2000 hadde FNL 204 fiskeindustribedrifter som medlemmer. Disse utgjorde da omtrent 80% av fiskeindustrien i Norge. er opptatt som medlemmer av Næringslivets Hovedorganisasjon. FNLs formål er blant annet å arbeide for at medlemmene får rammebetingelser og utviklingsmuligheter som styrker deres konkurransedyktighet og lønnsomhet. I forbindelse med dette er en av foreningens oppgaver å forhandle om minstepriser med norske fiskesalgslag og forhandle frem fraktavtaler med FR.

1.3 Fraktavtalen

Fraktavtalen mellom FR og FNL inneholder fraktpriser per kilo levende sei, samt priser for bulkføring av sei og annen fisk. Prisene er spesifisert for ulike fraktdistanser og for antall døgn fisken oppbevares i bulk. Det går klart frem av avtalen at den ikke er bindende for foreningenes medlemmer, og det gis adgang til å inngå separate fraktavtaler. I følge FNL benytter medlemmene denne muligheten i meget stor grad.

Det er FR som på vegne av medlemmene i BF forhandler med FNL om fraktavtalen det her søkes dispensasjon for. Normalt er det lederen i FR samt styrelederen og ett av styremedlemmene i BF som deltar i forhandlingene.

2 Forholdet til konkurranseloven

I henhold til konkurranseloven (krrl.) § 3-1 første ledd er det forbudt for 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 priser, avanser eller rabatter bortsett fra vanlig kontantrabatt. Det følger videre av bestemmelsens tredje ledd annet punktum at forbudet omfatter både bindende og veiledende avtaler eller ordninger.

2.1 Fraktavtalen mellom FR og FNL

Krrl. § 3-1 første ledd rammer kun *samarbeid* om konkurransereguleringer, det vil si bindinger på deltagerens markedsopptreden, ikke avtaler mellom selger og kjøper. I fraktavtalen fremstår FR som selger av transporttjenester og FNL som kjøper. Avtalen kan dermed karakteriseres som en avtale om salg av transportoppdrag. Forholdet er følgelig ikke i strid med krrl. § 3-1 første ledd.

2.2 Forholdet mellom FR og medlemmene

Ifølge krrl. § 3-4 er det forbudt for sammenslutninger av ervervsdrivende å fastsette eller oppfordre til reguleringer som er nevnt i § 3-1 til § 3-3.

Brønnbåteiernes bransjeorganisasjon FR oppfordrer sine medlemmer til å bruke prisene fastsatt i fraktavtalen. Det er sammenslutningen som er ansvarlig for det som eventuelt kan anses for å være en konkurranserettstridig prisregulering. Begrepet sammenslutning omfatter alle organisasjoner som går under betegnelser som forening, laug, lag, interesseorganisasjon og lignende, når de ivaretar ervervsdrivendes interesser. Det er uten betydning hvordan sammenslutningen er organisert. Se Ot.prp. nr. 41 s. 108. FR ivaretar medlemmenes interesser og er en sammenslutning i krrl. § 3-4s forstand.

Sammenslutningens oppfordring til medlemmene om å anvende prisene i fraktavtalen rammes således av krrl. § 3-4 jf. § 3-1.

Konkurransetilsynet kan med hjemmel i krrl. § 3-9 dispensere fra forbudene i konkurranseloven dersom minst ett av følgende vilkår er oppfylt:

- a) konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i vedkommende marked forsterkes,
- b) det må forventes effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurranse-begrensningen,

- c) konkurransereguleringen har liten konkurransemessig betydning, eller
- d) det foreligger særlige hensyn.

3 Det relevante marked

For å kunne vurdere hvordan prissamarbeidet kan påvirke konkurranseforholdene i det eller de markeder som berøres, vurderes nedenfor først omfanget av det relevante produktmarked og de relevante geografiske markeder for produktmarkedet.

3.1 Det relevante produktmarked

Det relevante produktmarked inkluderer de varer og/eller tjenester kjøperen anser som substituerbare med hensyn til dekning av et bestemt behov. Med substituerbarhet menes i hvilken utstrekning etterspørerne kan velge mellom ulike produktvarianter for å tilfredsstille det samme, underliggende behov. Graden av substituerbarhet avhenger av i hvilken grad en konsument, for sin behovstilfredsstillelse, vil gå over til å etterspørre andre produkter dersom prisen på et produkt øker. Dette vil særlig avhenge av produktenes egenskaper, bruksområder og priser.

Brønnbåter er spesialbygget for å kunne frakte levende og fersk fisk. FNL kjenner ikke til alternative måter å frakte fisken på, men FR opplyser at det har forekommet at fiskebåter frakter fisk i bulk for fiskeindustrien. Dette er imidlertid helt unntaksvis. Det er mulig å bygge om fiskefartøy til brønnbåt, men kostnaden for en slik ombygning er mellom 10 og 20 millioner kroner og gjøres kun med to til tre fiskebåter i året. En ny brønnbåt koster omtrent 35 millioner kroner. Konkurransetilsynet legger derfor til grunn at brønnbåtene på kort sikt ikke møter konkurranse fra andre typer fartøy. Frakt av fersk og levende fisk i spesialbygde brønnbåter utgjør dermed det relevante produktmarked.

3.2 Det relevante geografiske marked

Det relevante geografiske marked omfatter det området hvor etterspørerne i det relevante produktmarkedet foretar sine innkjøp. Normalt er transportkostnader den faktoren som har størst betydning for avgrensningen av det relevante geografiske markedet. Jo høyere transportkostnadene er i forhold til produktprisen, desto mindre er vanligvis det relevante geografiske marked.

I forbindelse med den aktuelle fraktavtalen er det naturlig å dele inn kysten av Norge og Nordsjøen i flere relevante geografiske markeder. For fiskeindustribedrifter i Østfold er ikke nødvendigvis en brønnbåt som i utgangspunktet opererer på Finnmarkskysten, i det samme relevante markedet som en brønnbåt som opererer i nærheten av Østfold. Ettersom det ikke vil være av betydning for utfallet av denne saken, og fordi markedsforholdene er forholdsvis like, finner Konkurransetilsynet det likevel hensiktsmessig å betrakte hele Norge som ett relevant geografisk marked.

4 Konkurransetilsynets vurdering

Ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt bør prisen på en tjeneste i størst mulig grad reflektere kostnaden forbundet med å produsere den aktuelle tjenesten. Dette oppnås som regel best i et marked med virksom konkurranse. Det ligger til rette for virksom konkurranse når flere aktører, både på tilbuds- og etterspørselssiden, opererer uavhengig av hverandre. Uten fraktavtale synes konkurransen mellom aktørene i markedet for frakt av levende og fersk fisk å fungere tilfredsstillende. En fraktavtale synes derimot å medføre at konkurransen vil hemmes, fordi avtalen setter en slags veiledende pris på

den aktuelle tjenesten. Brønnbåteierne vil forholde seg til disse veiledende prisene og ikke lenger opptre uavhengig av hverandre. Dette kan føre til en monopoltilpasning. Monopoltilpasning innebærer som regel at det tilbys et lavere antall produkter/tjenester, og til en høyere pris, enn under virksom konkurranse. For kjøperne vil dette være en dårligere løsning enn når det er konkurranse mellom leverandørene av en vare/tjeneste.

Den aktuelle fraktavtalen er likevel ønsket av FNL. Ifølge FNL ser deres medlemmer ingen ulemper med avtalen, selv om avtalen innebærer at samtlige leverandører av brønnbåttjenester samarbeider.

Slik Konkurransetilsynet ser det, står FNL overfor to alternativer i forhold til FR. Det ene alternativet er å ikke ha noen fraktavtale og la medlemmene stå helt fritt til å forhandle frem fraktpriser for det enkelte oppdrag. Det andre alternativet er å ha en slik avtale som det her søkes om dispensasjon for. Tilsynet vurderer nedenfor hvilke markedsløsninger som følger av de to alternativene.

4.1 Markedsløsning uten fraktavtale

Dersom FNL velger å ikke inngå avtale med FR, vil alle, både brønnbåteiere og fiskeindustribedrifter, opptre hver for seg. Når aktørene på tilbuds- og etterspørselssiden i et marked opptre hver for seg, ligger forholdene til rette for virksom konkurranse. Virksom konkurranse innebærer i de fleste tilfeller en samfunnsøkonomisk god løsning.

4.2 Markedsløsning med fraktavtale

En avtale mellom FR og FNL innebærer noe som ligner et bilateralt monopol. Et bilateralt monopol i et marked vil si at tilbyder er eneselger, og etterspørter er enekjøper i markedet. Brønnbåteierne vil gjennom FR fremstå som eneselger og fiskeindustribedriftene gjennom FNL som enekjøper.

Fraktprisene i avtalen fastsettes gjennom forhandlinger mellom FR og FNL. En forhandlingsløsning er usikker og kan i utgangspunktet være samfunnsøkonomisk god, men behøver ikke være det.

Siden både kjøper og selger ønsker fraktavtalen, legger Konkurransetilsynet til grunn at begge parter mener at et bilateralt monopol gir en minst like god løsning som markedsløsningen ved virksom konkurranse. For FNLs medlemmer er prisen ikke høyere og kvantum ikke lavere enn det de antar pris og kvantum ville vært ved virksom konkurranse. Tilsvarende er prisen ikke lavere og kvantum ikke høyere for brønnbåteierne enn det *de* antar pris og kvantum ville vært ved virksom konkurranse.

De foreliggende opplysninger tyder ikke på at styret i FR har anledning til å regulere mengden fraktoppdrag brønnbåteierne tilbyr. Siden brønnbåter er eneste alternativ for å frakte levende og fersk fisk, er det heller ikke grunn til å tro at styret i FNL kan påvirke etterspørselen etter fraktoppdrag. At foreningene ikke kan styre tilbudt og etterspurt kvantum, og at medlemmene i avtalen gis adgang til å avtale separate rater, synes å være av betydning for de konkurransemessige konsekvensene av det bilaterale monopolet. Årsaken til dette forklares nedenfor.

4.2.1 Tilbudsoverskudd

Dersom prisene som forhandles frem er for høye, vil frakttilbudet være større enn etterspørselen, og FRs medlemmer får ikke så mange fraktoppdrag som de ønsker.

Et tilbudsoverskudd i et marked med virksom konkurranse leder i de fleste tilfeller til at prisene går ned. Når prisene går ned, øker etterspørselen og reduseres tilbudet, helt til likevekt mellom tilbud og etterspørsel nås. Hvis det ikke er virksom konkurranse, fordi en eneselger har kontroll over tilbudt kvantum, leder ikke et tilbudsoverskudd nødvendigvis til at prisene går ned. En eneselger som har kontroll over tilbudt kvantum, kan unngå en prisnedgang ved å redusere tilbudet ved gjeldende prisnivå.

FR har ikke kontroll over medlemmenes tilbud i markedet. Et tilbudsoverskudd vil derfor lede til et press nedover på prisene i tillegg til en tilbudsreduksjon.

Hvis medlemmene hadde vært bundet av prisene i avtalen, hadde imidlertid prispresset ikke ledet til prisnedgang før eventuelt avtalen ble reforhandlet. Her er det grunn til å tro at prispresset faktisk leder til prisnedgang umiddelbart, siden FRs medlemmer har adgang til å avtale separate rater med fiskeindustribedriftene.

4.2.2 Etterspørselsoverskudd

Hvis på den annen side prisene i avtalen er for lave, vil etterspørselen etter frakttjenester være større enn tilbudet, og flere av FNLs medlemmer får ikke fraktet fisken sin.

Et etterspørselsoverskudd i et marked med virksom konkurranse leder som regel til prisøkning. Når prisen øker, reduseres etterspørselen og økes tilbudet, helt til likevekt mellom tilbud og etterspørsel nås. Når det bare er én kjøper, kan imidlertid kjøperen normalt unngå at et etterspørselsoverskudd leder til prisøkning. Dette kan enekjøperen gjøre ved å redusere etterspørselen ved gjeldende prisnivå.

I dette tilfellet ser ikke enekjøperen FNL ut til å ha kontroll over medlemmenes etterspørsel etter fraktoppdrag. Et etterspørselsoverskudd vil derfor lede til et press oppover på prisene i tillegg til etterspørselsnedgang.

Presset oppover på prisene ville imidlertid ikke ledet til en umiddelbar prisoppgang dersom prisene i avtalen var bindende. Siden medlemmene har anledning til å inngå separate fraktavtaler, er ikke fiskeindustribedriftene bundet av prisene, og det er grunn til å tro at en for lav pris i avtalen resulterer i at FNLs medlemmer byr opp prisene.

4.3 Konklusjon

De samfunnsøkonomisk riktige prisene er de prisene som verken gir tilbuds- eller etterspørselsoverskudd. Som beskrevet over vil prisene presses *ned* hvis fraktavtalens priser er høyere enn disse og *opp* dersom prisene i avtalen er lavere. Det er derfor grunn til å tro at de samfunnsøkonomisk riktige prisene oppnås på tross av fraktavtalen.

Siden de avtalte fraktratene ikke er bindende, ser formålet med avtalen kun ut til å være at medlemmene på forhånd skal vite hva markedsprisen på et fraktoppdrag er. Dersom partene ikke kommer frem til priser som er tilnærmet samfunnsøkonomisk riktige, vil aktørene operere med andre priser.

Det at FRs og FNLs medlemmer med en fraktavtale på forhånd vet hvilke priser de har å forholde seg til, ser ut til å innebære effektivitetsgevinster. Det er grunn til å tro at risikoen for FNLs medlemmer for at brønnbåter ikke skal være disponible til alle tider av året reduseres når FRs medlemmer på forhånd

vet hvilke priser de kan regne med å få. Dessuten synes avtalen å innebære reduserte forhandlingskostnader både for FRs og FNLs medlemmer.

Med bakgrunn i ovennevnte ser en dispensasjon til FR for å fastsette fraktpriser ut til å ha to mulige konsekvenser. Den ene er at det forhandles frem en avtale med FNL hvor forhandlingsløsningen innebærer fraktpriser som er samfunnsøkonomisk riktige. I så fall realiseres enkelte effektivitetsgevinster. Den andre muligheten er at partene ikke blir enige, eller at fraktratene ikke er samfunnsøkonomisk riktige. I så tilfelle vil FRs og FNLs medlemmer avtale separate rater.

Konkurransetilsynet har lagt til grunn at FR og FNL ikke har mulighet til å påvirke medlemmenes tilbud og etterspørsel etter frakttjenester. Dersom det likevel viser seg at foreningene til en viss grad har denne muligheten, er det ikke sikkert at forhandlingsløsningen er en god løsning.

For å unngå at en forhandlingsløsning er samfunnsøkonomisk uheldig, stiller Konkurransetilsynet som vilkår for dispensasjonen at de to foreningene hver for seg har mulighet til å få dispensasjonen og fraktavtalen opphevet. FNL vil antagelig ønske at dispensasjonen oppheves dersom FR får en sterkere forhandlingsposisjon enn FNL, og uten dispensasjon kan ikke FR samarbeide om priser, ifølge krrl. § 3-4 jf. § 3-1. Tilsvarende vil sannsynligvis FR ønske å oppheve fraktavtalen dersom FNL får en sterkere forhandlingsposisjon enn FR. Hvis FNLs medlemmer likevel går sammen om å utnytte forhandlingsmakt for eksempel til å presse ned prisene på frakttjenester, kan det bli aktuelt å gripe inn mot FNL etter krrl. § 3-10. Krrl. § 3-10 sier at tilsynet kan gripe inn mot konkurransebegrensende avtaler.

En dispensasjon fra konkurranseloven medfører i beste fall en fraktavtale som innebærer samfunnsøkonomiske riktige priser og enkelte effektivitetsgevinster. Hvis ikke samfunnsøkonomiske riktige priser oppnås gjennom fraktavtalen, vil aktørene tilpasse seg som om fraktavtalen ikke eksisterte. Markedsløsningen som følger av at FR har mulighet til å fastsette priser i avtale med FNL, gir derfor enten en bedre eller en like god markedsløsning som løsningen ville blitt uten denne muligheten. Konkurransereguleringen ser altså ut til å innebære en bedre utnyttelse av samfunnets ressurser enn det som ville vært tilfelle i en situasjon uten mulighet for å etablere et bilateralt monopol.

5 Konkurransetilsynets vedtak

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

Fraktefartøyenes Rederiforening gis dispensasjon fra krrl. § 3-4 jf. § 3-1 til å fastsette priser i avtale med Fiskerinæringens Landsforening om frakt av levende og fersk fisk i spesialbygde brønnbåter.

Det stilles følgende vilkår for dispensasjonen:

1. Reforhandlede fraktavtaler skal tilsvare avtalen for perioden 1. januar 2001 til 31. desember 2002. Spesielt skal det i avtalene fremgå at partene gis adgang til å inngå separate fraktavtaler. Reforhandlede fraktavtaler skal sendes Konkurransetilsynet

fortløpende.

2. Dersom enten Fraktofartøyenes Rederiforening eller Fiskerinæringens Landsforening ber om det, oppheves dispensasjonen, og fraktavtalen skal opphøre umiddelbart.

Vedtaket trer i kraft straks og gjelder til 1. juli 2006.

Vedtaket kan påklages innen tre uker. En eventuell klage stiles til Arbeids- og administrasjonsdepartementet, men sendes Konkurransetilsynet. Tilsynet viser for øvrig til vedlagte klageskjema.

Konkurransetilsynet gjør oppmerksom på at dispensasjonen kan trekkes tilbake tidligere, eventuelt stille ytterligere vilkår for den, dersom forutsetningen for dispensasjonen ikke lenger er til stede, jf. krrl. § 3-9 annet og tredje ledd.

Dersom det er behov for dispensasjon utover utløpsdatoen, bes De søke i god tid før dispensasjonen utløper.

[til toppen](#)