

V2001-96 02.11.2001

Hurtigruten - konkurranseloven § 3-9 - dispensasjon fra §§ 3-1 og 3-3

Sammendrag:

Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA og Troms Fylkes Dampskibsselskab ASA har fått dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-3 til å samarbeide om priser på ordinær rutetrafikk, pakkereiser og utleiepriser av lastekapasitet på Hurtigruten og til å samordne hurtigrutenes ruteplaner på strekningen Bergen-Kirkenes.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 5. oktober 2001 der De søker om forlengelse av Hurtigrutens dispensasjon fra forbudsbestemmelsene i konkurranseloven til å samarbeide om priser og geografisk områdedeling.

Hurtigruten er en samseiling mellom to selskaper, Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS) og Troms Fylkes Dampskibsselskab ASA (TFDS), og består av elleve skip som trafikkerer mellom Bergen og Kirkenes. OVDS og TFDS eier henholdsvis seks og fem skip hver. Fartøyene er kombinerte passasjer- og godsskip. Driften er for tiden regulert av Hurtigruteavtalen av 1991 mellom de to selskapene og Samferdselsdepartementet, og Hurtigruten mottar statelig støtte til driften. Gjeldende avtale vil bli erstattet av en ny femårig avtale fra årsskiftet. Denne avtalen er foreløpig ikke notifisert av ESA.

Konkurranselovens forbud mot prissamarbeid og markedsdeling

Ifølge konkurranseloven § 3-1 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. Hurtigruten ønsker å samarbeide om priser på billetter til ordinære distansereiser og pakketurer, og utleiepriser på lastekapasiteten på hurtigrutene. Samarbeidet vil være i strid med konkurranseloven § 3-1.

Konkurranseloven § 3-3 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 til markedsdeling i form av områdedeling, kundedeling, kvotefordeling, spesialisering eller kvantumsbegrensning. Bestemmelsen forbyr ervervsdrivende å dele ett eller flere markeder mellom seg, slik at de avstår fra å selge konkurrerende varer og tjenester til de samme kundene. Hurtigruten ønsker å samordne ruteplanen gjennom å samordne hvilke skip som skal seile på de forskjellige strekningene til bestemte tidspunkter. En slik samordning vil være i strid med konkurranseloven § 3-3.

Etter konkurranseloven § 3-9 kan Konkurransetilsynet gi dispensasjon fra forbudene i konkurranseloven §§ 3-1 til 3-4 dersom ett av følgende kriterier er oppfylt:

- 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.

Det relevante markedet

For å kunne vurdere hvordan samarbeidet mellom selskapene kan påvirke konkurranseforholdene i det eller de markeder som berøres, vurderes omfanget av det relevante markedet. Det relevante markedet har både en produktmessig dimensjon, det relevante produktmarkedet, og en geografisk dimensjon, det relevante geografiske markedet. Omfanget av det relevante produktmarkedet og det relevante geografiske markedet blir vurdert nedenfor.

Det relevante produktmarkedet

Det relevante produktmarkedet inkluderer de varer og/eller tjenester kjøperen anser som substituerbare med hensyn til dekning av bestemte behov. Med substituerbarhet menes hvilke produktvarianter etterspørerne kan velge mellom for å tilfredsstille det samme, underliggende behov. Substituerbarheten kan måles ved krysspriselasiteter som angir 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 produktets egenskaper, bruksområde og priser.

Hurtigruten transporterer passasjerer og gods, herunder post.

Markedet for passasjertransport kan grovt sett deles inn i to delmarkeder, markedet for ordinær rutetrafikk og markedet for ferie- og fritidsreiser. Markedet for rutetrafikk kjennetegnes ved at passasjerene reiser med Hurtigruten på en delstrekning og kun betaler for transporten. For disse kundene finnes det flere alternative reisemuligheter. Blant annet er det parallelle hurtigbåtsamband for store deler av Hurtigrutens seilingstrekning. Videre vil buss, bil, fly og jernbane på deler av ruten være reelle substitutter til Hurtigruten. Markedet for ferie- og fritidsreiser kjennetegnes ved at passasjerene betaler for pakketurer som inneholder flere tjenester enn kun transport. Det antas at Hurtigruten møter konkurranse fra andre aktører som tilbyr reiser der reisen i seg selv er en vesentlig del av produktet. Det innebærer at Hurtigruten konkurrerer med andre typer cruise, rundreiser med buss, sydenturer og lignende.

De to delmarkedene er noe overlappende ved at det finnes flere feriereisende som kjøper ordinære billetter på lokale strekninger.

Transport av gods og post med ruteskip etterspørres først og fremst av kunder som er opptatt av kortest mulig transporttid. For en del strekninger vil landtransport med bil eller jernbane være substitutter til Hurtigruten.

Det relevante geografiske markedet

Det relevante geografiske markedet omfatter det området hvor etterspørerne av varer og tjenester i det relevante produktmarkedet foretar sine innkjøp. Transport- og tidskostnader gjør det i de fleste tilfeller lite aktuelt å søke etter tilbud andre steder enn i det lokale området kunden befinner seg.

Det relevante geografiske markedet for person- og godstransport med Hurtigruten er strekningen

mellom Bergen og Kirkenes. Etterspørre-ene av ordinær rutetraffikk og gods- og posttransport vil vanligvis ikke etterspørre transport mellom endepunktene, men mellom havner på hele strekningen. Strekningen Bergen-Kirkenes kan derfor sies å være delt inn i flere lokalt avgrensede geografiske markeder.

For ferie- og fritidsreisende som kun er interessert i reisen mellom Bergen og Kirkenes vil dette området, eller eventuelt et mindre område, være det relevante geografiske markedet. For mange ferie- og fritidsreisende vil imidlertid også reiser i andre områder være et alternativ. For enkelte kan trolig hele Norge utgjøre det relevante geografiske markedet, mens markedet for andre igjen vil være større, for eksempel Skandinavia eller hele Europa.

Konkurransmessig vurdering og vedtak

Samferdselsdepartementet og Hurtigruten har inngått en ny femårig Hurtigruteavtale for å opprettholde en bestemt transportstandard langs norskekysten. Avtalen garanterer statelig kjøp av tjenester fra den kombinerte passasjer- og godsskipsruten mellom Bergen og Kirkenes. Tilsvarende har Hurtigruten forpliktet seg til å opprettholde sin tjenesteproduksjon ved daglige seilinger på samme strekning. Avtalen er basert på at de to selskapene i fellesskap skal opprettholde den daglige driften.

Hurtigruten er organisert slik at skipene seiler i rekkefølge, og hvert anløpssted anløpes to ganger hver dag i nord- og sørgående retning. Dersom selskapene skulle konkurrere, kunne dette innebære at prisene varierte med hvilket selskap skipet som anløp den enkelte havn tilhørte, noe som kunne resultere i at prisene kunne være ulike annenhver dag. Med en slik løsning ville det være komplisert å selge og markedsføre hurtigruten som ett produkt, og dermed tilfredsstillere statens krav til samordning.

I markedet for ordinær person- og godstransport møter Hurtigruten konkurranse fra lokale rutebåter, fly- og landtransport. Videre møter Hurtigruten konkurranse fra en rekke andre aktører i markedet for ferie- og fritidsreiser. Hurtigruten vil gjennom samarbeidet derfor ikke være i stand til å til å utøve noen form for markedsrett i de aktuelle markedene.

Konkurransetilsynet har på bakgrunn av ovennevnte og med hjemmel i konkurranse-loven § 3-9 c) fattet følgende vedtak:

Ofotens og Vesteraalens Dampskipselskab og Troms Fylkes Dampskipselskab gis dispensasjon fra konkurranse-loven §§ 3-1 og 3-3 til å samarbeide om priser på ordinær rutetraffikk, pakkereiser og utleiepriser av lastekapasitet på Hurtigruten og til å samordne hurtigrutenes ruteplaner på strekningen Bergen-Kirkenes.

Vedtaket trer i kraft straks og gjelder frem til 31. desember 2006.

Dispensasjonen kan trekkes tilbake dersom vilkårene for dispensasjon ikke er oppfylt eller forutsetningen for dispensasjon ikke lenger er til stede, jfr. konkurranse-loven § 3-9 tredje ledd.

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

[til toppen](#)