

Mottaker
Offentlighet

Deres ref.:

Vår ref.: 2016/0469-203

Saksbehandler: Hanne Lilja Falkanger
Saksansvarlig: Øyvind Nilssen

Dato: 03.04.2017

Vedtak V2017-19 - offentlig versjon - Eimskip Norway AS - Nor Lines AS - konkurranseloven § 16 jf. § 20 – inngrep mot foretakssammenslutning

- (1) Konkurransetilsynet viser til melding om foretakssammenslutning ("meldingen") mottatt 11. november 2016, tilsynets varsel om inngrep mot foretakssammenslutning 20. februar 2017 ("varselet"), samt partenes merknader til varselet 13. mars 2017 ("tilsvaret"). Videre vises det til øvrig skriftlig korrespondanse og annen kontakt i saken.
- (2) Konkurransetilsynet har kommet til at foretakssammenslutningen mellom Eimskip Norway AS ("Eimskip") og Nor Lines AS ("Nor Lines") i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedene for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til henholdsvis Nordvestkontinentet, Nordøstkontinentet og Vestlandet.
- (3) Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn besluttet å gripe inn mot foretakssammenslutningen med hjemmel i konkurranseloven¹ § 16 jf. § 20 fjerde ledd.

1 Innledning

1.1 Sakens bakgrunn

- (4) Saken gjelder foretakssammenslutning mellom Eimskip og Nor Lines, også omtalt som "partene".
- (5) Eimskip og Det Stavangerske Dampskibsselskap AS ("DSD") har 1. november 2016 inngått avtale om at Eimskip skal erverve samtlige aksjer i Nor Lines ("transaksjonen").²
- (6) Transaksjonen er betinget av en separat avtale om salg av nærmere bestemte aktiva ("Carve-Out") mellom Nor Lines og det DSD-eide selskapet Cargo AS ("Cargo") som kjøper.³
- (7) [Redacted]

4

¹ Lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger.

² Meldingen, vedlegg "Share Purchase Agreement, datert 1. november 2016" ("Aksjekjøpsavtalen").

³ Meldingen, side 3, Aksjekjøpsavtalen, kapittel 4 og Aksjekjøpsavtalen, vedlegg 1.7.

⁴

- (8) Resultatet av gjennomføring av transaksjonen vil være at Eimskip overtar enekontroll over virksomheten i Nor Lines, med unntak av virksomheten som skilles ut og beholdes av DSD-konsernet gjennom avtalen om Carve-Out.

1.2 Partenes hovedanførsler til varselet

- (9) I det følgende gis en kort redegjørelse av partenes hovedanførsler til Konkurransetilsynets varsel om inngrep. Anførslene vil bli behandlet fortløpende i vedtaket.
- (10) Eimskip anfører at Konkurransetilsynets varsel inneholder en rekke feil som hver for seg og i sum fører til feil konklusjon i saken.
- (11) Et gjennomgående trekk ved varselet er ifølge Eimskip at det gir et forenklet og feilaktig fremstilling av hvordan konkurransen i transportmarkedet fungerer. Tilsynet har ikke tatt innover seg forskjellene og sammenhengen mellom transportørvirksomhet på den ene siden og formidling av transporttjenester på den andre siden. På denne bakgrunn blir summen av konkurransetrykket partene møter fra aktører med ulike forretningsmodeller, ikke reflektert.
- (12) Eimskip anfører videre at det geografiske markedet er definert for snevert i varselet. Konkurransetilsynet har ikke sett den betydningen varens sluttdestinasjon har for konkurranseflatene mellom de mange ulike aktørene i transportmarkedet. Eimskip understreker at kundene etterspør effektive transportløsninger for frakt av varer fra en destinasjon til en annen. I definisjonen av produktmarkedet har tilsynet sett bort fra at betydelige volum fraktes på andre måter enn med rutegående sjøtransportører, og dermed utelatt en rekke konkurrenter fra analysen.
- (13) Konkurransetilsynet har videre benyttet feil økonomisk modell for konkurranseanalysen. Den korrekte modellen for å analysere konkurransen i transportmarkedet er Cournot-modellen og ikke Bertrand-modellen som tilsynet har benyttet i varselet. Eimskip viser til at den strategiske beslutningsvariabelen i markedet er kapasitet, mens prissetting følger av dette. Med feil økonomisk modell har tilsynet ensidig fokusert på konkurransenærhet og feilvurdert hvilken virkning konkurrentenes responsmuligheter har for konkurransen og kundene.
- (14) Eimskip fastholder at transaksjonen vil medføre betydelig effektivitetsgevinster som vil komme kundene til gode, og at effektivitetsgevinstene er det sentrale rasjonale for oppkjøpet. Transaksjonen vil gjøre det mulig å [REDACTED]
- (15) Nor Lines anfører i tilsvaret at [REDACTED]

1.3 Prosessuelle anførsler

- (16) Eimskip har også fremsatt prosessuelle anførsler til varselet. Etter Eimskips vurdering gir varselet et ensidig og lite objektivt bilde av konkurransesituasjonen og transaksjonens virkninger. Konkurransetilsynets utvalg av dokumentasjon og vurdering av faktiske forhold, fremstår som dels selektiv, og en rekke av partenes sentrale anførsler og dokumentasjon er ikke undersøkt eller vurdert av tilsynet. Etter Eimskips syn mangler Konkurransetilsynet

⁵ Nor Lines har charter-avtaler med Silver Liner AS om å leie Silver Lake og Silver River. Avtalene [REDACTED], jf. meldingen, side 36. Silver Liner AS er eid 50 prosent av Silver-Invest AS, som eier 50 prosent i Silver Sea AS, jf. proff.no.

⁶ I tillegg vil enkelte andre mindre finansielle eiendeler og forpliktelser som ikke relaterer seg til driften, selges ut før transaksjonen.

dekning for en rekke av de konklusjoner de trekker i varselet. Eimskip mener at det i denne saken må stilles særlig strenge krav til Konkurransetilsynets utredningsplikt, [REDAKERT] Samlet sett mener Eimskip at det er så store mangler ved de undersøkelser tilsynet har foretatt og den foreløpige begrunnelse som er gitt, at varselet må anses for å bryte med utredningsplikten, begrunnelsesplikten og hensynet til kontradiksjon.

- (17) Konkurransetilsynet viser til at forvaltningsloven § 17 stiller krav til at forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. I anledning saken har Konkurransetilsynet innhentet omfattende informasjon fra en rekke aktører i markedet, herunder partene, konkurrenter og kunder. Videre har tilsynet også mottatt innspill fra andre aktører, samt at partene har fremlagt informasjon på eget initiativ. Denne informasjonen har blitt grundig analysert og danner grunnlaget for Konkurransetilsynets vurderinger og konklusjoner i saken. På bakgrunn av anførselene mottatt i tilsvaret, har tilsynet videre innhentet ytterligere informasjon og gitt Eimskip innsyn i dette materialet i samsvar med forvaltningslovens regler. Det er også foretatt nærmere vurderinger og drøftelser av partenes anførsler nedenfor under de respektive vurderingstemaene sett opp mot øvrig informasjon innhentet av Konkurransetilsynet.
- (18) Konkurransetilsynet kan på denne bakgrunn ikke se at partenes anførsler vedrørende feil og mangler ved saksbehandlingen kan føre frem.

1.4 Konkurransetilsynets saksbehandling

- (19) Konkurransetilsynet har i anledning saken innhentet informasjon fra flere aktører i markedet, herunder partene og deres kunder og konkurrenter. Tilsynet har også mottatt markedsinformasjon fra havner i Nord-Norge⁷, Berg Kommune, Norges Råfisklag, Norges Sildesalgslag, Fiskeridirektoratet, KS Bedrift og Norges Lastebileier-Forbund.
- (20) Partene har utover meldingen besvart flere pålegg fra Konkurransetilsynet om å gi opplysninger, samt på eget initiativ gitt ytterligere informasjon og synspunkter. Videre har det vært avholdt møter med Eimskip henholdsvis 8. desember 2016, 2. februar 2017 og 9. februar 2017. Tilsynet hadde møte med Nor Lines/DSD 17. januar 2017. Det ble også avholdt møte mellom tilsynet og partenes advokater 23. mars 2017. Begge parter har også hatt flere telefonmøter med tilsynet. I tillegg har det vært løpende kontakt mellom tilsynet og partenes advokater.

1.5 Fristberegning

- (21) Konkurransetilsynet mottok melding om foretakssammenslutningen 11. november 2016. Varsel om at inngrep kan bli aktuelt ble rettidig oversendt partene 16. desember 2016, jf. konkurranseloven § 20 annet ledd første punktum.
- (22) I henhold til konkurranseloven § 20 fjerde ledd første punktum må Konkurransetilsynet snarest mulig, og senest innen 70 virkedager fra meldingen ble mottatt, fatte vedtak som stadfester fremsatt forslag til avhjelpende tiltak fra melder, eller legge frem begrunnet forslag til forbudsvedtak. Begrunnet forslag til forbudsvedtak ble rettidig oversendt 20. februar 2017.
- (23) Etter konkurranseloven § 20 fjerde ledd fjerde punktum må Konkurransetilsynet fatte forbudsvedtak senest 15 virkedager etter at tilsynet har mottatt partenes uttalelse. Tilsynet mottok tilsvaret fra partene 13. mars 2017. Konkurransetilsynets frist for å fatte forbudsvedtak begynte således å løpe fra denne dato, jf. konkurranseloven § 20 femte ledd. Vedtaket er således truffet rettidig.

⁷ Havnene i henholdsvis Tromsø, Sortland, Kirkenes, Lødingen, Båtsfjord, Hammerfest.

2 Partene i saken

2.1 Eimskip

- (24) Eimskip eies av Eimskip Holding B.V. Sistnevnte er et datterselskap av Eimskipafélag Islands hf.⁸ som er morselskap i et islandsk transportkonsern, og driver virksomhet innen internasjonal skipsfart, logistikkjenester og verdikjedeadministrasjon.
- (25) Eimskipafélag Islands hf. har 57 kontorer i 19 land og samarbeider med 69 agenter i 48 land. Samlet omsetning i 2015 for selskapet var på om lag 500 millioner euro, hvorav omsetningen i Norge var på ■ millioner kroner.⁹
- (26) I det følgende vil alle foretak i Eimskipkonsernet omtales som "Eimskip" med mindre annet er presisert.
- (27) Eimskip driver hovedsakelig med linjefart som utgjorde 72 prosent av omsetningen i 2015.¹⁰ Linjefart innebærer at skipene seiler i mer eller mindre fastsatte ruter hvor anløpssted og tidspunkt for anløpet er klarlagt på forhånd. Et annet forretningssegment for Eimskip er spedisjonstjenester som utgjorde 28 prosent av omsetningen.¹¹ Speditører tilbyr dør-til-dør tjenester gjennom å sy sammen transporttilbudet til en eller flere transportører.¹²
- (28) Frakt av kjølt og frossen sjømat og andre forgjengelige produkter er det viktigste forretningsområdet for Eimskip. For den norske virksomheten var om lag ■ prosent av fraktvolumet kjøle- og frysegods, og resterende volum tørrgods i 2015.¹³
- (29) Eimskip opererer 20 fartøy, hvorav 13 av fartøyene er eid av Eimskip, mens syv er innleid. Av samtlige fartøy er det 13 som benyttes i linjefart på fem ulike ruter, hvorav tre av rutene tilbyr frakt fra og til Norge. Linjefarten opereres av ni containerskip og fire sideportskip.¹⁴ I sideportfryseskip kjøres varene om bord på paller med en gaffeltruck eller lignende gjennom en port i skipssiden.¹⁵
- (30) Av de øvrige fartøyene brukes ett til bulktransport¹⁶ og tre sideportskip til spotvirksomhet.¹⁷ Spotvirksomhet innebærer at skipene ikke har faste anløp, men går direkte mellom havner hvor gods skal fraktes fra og til.¹⁸ Eimskip opererer i tillegg tre ferger som trafikkerer ruter på Island. Eimskip har videre virksomhet innen terminaltjenester, kjøle- og fryselager, veitransport, lufttransport og agenttjenester.¹⁹

2.2 Nor Lines

- (31) Nor Lines er et heleid datterselskap av DSD. Nor Lines sitt hovedkontor ligger i Stavanger og selskapet har 14 avdelingskontorer langs norskekysten. Selskapet har 200 ansatte og en flåte på syv skip, hvorav tre er eiet og fire er innleid. Nor Lines virksomhet består hovedsakelig i å tilby et rutegående godstransportsystem på vei, bane og sjø, først og fremst i Norge. Nor Lines omsatte for om lag 1 059 millioner kroner i 2015, hvorav ■ prosent er knyttet til norske kunder.²⁰
- (32) Nor Lines hovedvirksomhet er innen transport av tørrgods, men selskapet frakter også kjøle- og fryselast. ■ prosent av omsetningen var knyttet til frakt av kjøle- og frysegods i 2015. Nor Lines flåte på syv skip opererer tre ulike ruter langs norskekysten og til/fra det europeiske

⁸ Eimskipafélag Islands hf. er notert på Nasdaq OMX Nordic (Ticker EIM).

⁹ Meldingen, side 6.

¹⁰ Segmentet omfatter transporttjenester hvor Eimskip utfører transporten, jf. meldingen side 6.

¹¹ Meldingen, side 6. Spedisjonstjenester kan også omtales som "freight forwarding".

¹² Meldingen, side 15.

¹³ Meldingen, side 7.

¹⁴ Meldingen, side 7.

¹⁵ Meldingen, side 15.

¹⁶ Bulkgoods er i meldingen på side 15 definert som gods som blir transportert i store volum uten noen form for pakking eller emballering, for eksempel olje, kull, pukk og grus.

¹⁷ Meldingen, side 6.

¹⁸ Spotvirksomhet kan også omtales som trampfart.

¹⁹ Meldingen, side 7.

²⁰ Meldingen, side 9.

kontinentet. En av rutene skal beholdes av DSD etter transaksjonen.²¹ I tillegg leier og opererer Nor Lines den ledige kapasiteten på Hurtigruten.²² Selskapet driver også med terminalvirksomhet og spedisjonstjenester.

3 Rettslig utgangspunkt

3.1 Forholdet til konkurransereglene i EU og EØS

- (33) EØS-avtalen artikkel 57 fastsetter regler for kompetansefordeling mellom Europakommisjonen (Kommisjonen), EFTAs overvåkningsorgan og nasjonale konkurransemyndigheter. Konkurransetilsynet har bare kompetanse til å føre tilsyn med foretakssammenslutninger som ikke er av EU- eller EFTA-dimensjon. Hvorvidt en foretakssammenslutning har EU- eller EFTA-dimensjon, avhenger av om de berørte foretak har en omsetning som overstiger terskelverdiene i artikkel 1 nr. 2 eller nr. 3 i rådsforordning 139/2004/EF (fusjonsforordningen) i henholdsvis EU eller EØS EFTA-statene, jf. §§ 12 og 13 i forskrift av 21. desember 2011 om gjennomføring av konkurransereglene i EØS-avtalen mv.
- (34) Terskelverdiene for at sammenslutningen skal kunne anses å ha en EU- eller EFTA-dimensjon er ikke oppfylt.
- (35) Terskelverdiene i konkurranse-loven § 18 er oppfylt. Konkurransetilsynet har følgelig kompetanse til å behandle saken.

3.2 Vilåårene for inngrep

3.2.1 Generelt

- (36) Etter konkurranse-loven § 16 første ledd skal Konkurransetilsynet forby en foretakssammenslutning som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, særlig som et resultat av at en dominerende stilling skapes eller styrkes.
- (37) Dersom Konkurransetilsynet finner at avhjelpende tiltak foreslått av melderne vil avbøte de konkurransebegrensende virkningene som foretakssammenslutningen kan føre til, skal tilsynet fatte vedtak om inngrep hvor foretakssammenslutningen tillates på disse vilkår, jf. konkurranse-loven § 16 annet ledd. Bestemmelsen innebærer en redusert utredningsplikt for tilsynet der vedtak fattes etter denne bestemmelsen.²³

3.2.2 Foretakssammenslutning

- (38) For at Konkurransetilsynet skal kunne gripe inn mot ervervet, må det foreligge en foretakssammenslutning, jf. konkurranse-loven § 17. Etter § 17 første ledd bokstav b foreligger det en foretakssammenslutning dersom ett eller flere foretak, direkte eller indirekte, helt eller delvis, varig overtar kontrollen over ett eller flere andre foretak.
- (39) Avtalen mellom Eimskip og DSD om overføring av 100 prosent av aksjene i Nor Lines, jf. avsnitt (5), innebærer at Eimskip på varig basis overtar kontrollen over virksomheten²⁴ til Nor Lines, og det foreligger således en foretakssammenslutning i konkurranse-lovens forstand, jf. konkurranse-loven § 17.

3.2.3 Konkurransbegrensningskriteriet – i betydelig grad hindre effektiv konkurranse

- (40) Konkurransetilsynet skal forby en foretakssammenslutning som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, særlig som et resultat av at en dominerende stilling skapes eller styrkes, jf. konkurranse-loven § 16 første ledd.²⁵

²¹ Virksomheten knyttet til Baltic Line inngår ikke i transaksjonen og vil beholdes av DSD, jf. meldingen, side 3 og avsnitt (7).

²² Avtalen gjelder så lenge Hurtigruten har avtale med staten, hvilket vil si til utgangen av 2019, med mulighet for ett års opsjon, jf. meldingen, side 10.

²³ Prop. 75 L (2012-2013) Endringer i konkurranse-loven, side 144.

²⁴ Med unntak av det som skilles ut i henhold til Carve-out avtalen, jf. avsnittene (6) og (8).

²⁵ Prop. 37 L (2016-2016) kapittel 7.2 jf. NOU 2012:7 kapittel 8. Jf. også rådsforordning (EF) nr. 139/2004 (fusjonsforordningen) artikkel 2 nr. 3.

- (41) Dersom en foretakssammenslutning medfører en negativ effekt på konkurransen, kan det likevel foreligge omstendigheter som kan motvirke de negative effektene. For eksempel vil kjøpermakt og/eller potensiell konkurranse kunne begrense de fusjonerende virksomhetenes mulighet og insentiv til å utøve økt markedsrett som følge av foretakssammenslutningen. Enkelte foretakssammenslutninger vil også kunne medføre effektivitetsgevinster som vil oppveie et eventuelt tap kundene påføres ved redusert konkurranse. Der slike effektivitetsgevinster kommer kundene til gode og dette kan dokumenteres, vil ervervet ikke kunne anses å hindre effektiv konkurranse i betydelig grad.²⁶
- (42) Spørsmålet om foretakssammenslutningen i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse behandles i kapittel 7.

4 Om markedet for frakt av frossen fisk

4.1 Innledning

- (43) Partene har overlappende virksomhet innen frakt av stykkgods og partigods langs norskekysten og til/fra ulike destinasjoner i Europa. Partene har videre overlappende virksomhet innen spedisjons- og terminaltjenester.²⁷
- (44) Partenes overlappende virksomhet knyttet til sjøtransport omfatter hovedsakelig Eimskip sin rute Orange Line og Nor Lines sine ruter Continent Line og Poland Line, samt Eimskip sin spotvirksomhet til enkelte destinasjoner.²⁸
- (45) Orange Line har ukentlige avganger fra Murmansk i Russland i sørgående retning langs norskekysten til Velsen i Nederland. På nordgående strekning går ruten via England/Skottland og tilbake til Norge. På Orange Line frakter Eimskip tørrlast og frosne og kjølte varer.²⁹ Frosne og kjølte varer utgjorde █ prosent av lasten på sørgående rute i 2015.³⁰
- (46) Eimskip frakter i tillegg frossen fisk med skip som benyttes til spotvirksomhet. Skipene settes inn på strekningen langs norskekysten og til/fra Nordvestkontinentet og Nordøstkontinentet, særlig i høysesongen for eksport av fisk.³¹
- (47) Eimskips rute Green Line har sesongbasert anløp i Sortland, men seiler til vanlig mellom USA, Island og Nederland.³²
- (48) En oversikt over Eimskip sine ruter fremgår av figur 1 nedenfor.³³

²⁶ Prop. 37 L (2016-2016) kapittel 7.2 jf. NOU 2012:7 kapittel 8, jf. rådsforordning (EF) nr. 139/2004 (fusjonsforordningen) artikkel 2 nr. 1 b) jf. nr. 2, jf. fortalen avsnitt 29 og Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03, avsnitt 76 ff.

²⁷ Meldingen, side 17.

²⁸ Meldingen, side 17. Continent Line omtales også som "Continental Line" i Nor Lines interne dokumenter.

²⁹ Meldingen, side 7.

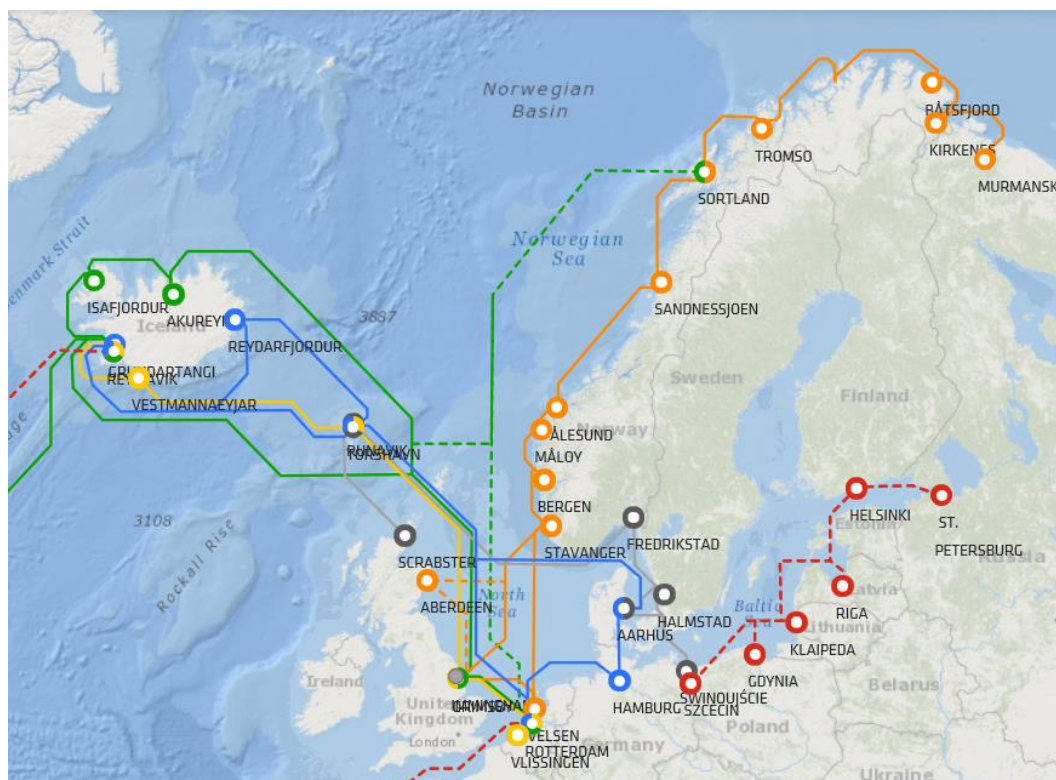
³⁰ Meldingen, side 35.

³¹ Meldingen, side 8.

³² Meldingen, side 17.

³³ Kartet er hentet fra meldingen, side 8.

Figur 1 Oversikt over Eimskip sine ruter



- (49) Nor Lines sin rute Continent Line har ukentlige avganger fra Hammerfest i sørgående retning langs norskekysten til Eemshaven i Nederland. I nordgående retning går ruten via Cuxhaven i Tyskland og tilbake til Norge. Poland Line har ukentlige avganger i sørgående retning fra Kirkenes til Swinoujscie i Polen.³⁴ På nordgående strekning går ruten via Fredrikstad og Danmark og tilbake til Norge. Poland Line anløper også Klaipeda i Litauen ved behov.³⁵
- (50) På rutene frakter Nor Lines tørrgods, samt frosne og kjølte varer. Frosne og kjølte varer på sjø utgjorde █ prosent av Nor Lines sin last i 2015.³⁶
- (51) █³⁷
- (52) I tillegg opererer Nor Lines den ledige kapasitet på Hurtigruten.³⁸ Hurtigruten har daglige avganger fra en rekke havner langs norskekysten mellom Bergen og Kirkenes.
- (53) En oversikt over Nor Lines sine ruter med fryse- og kjølekapasitet fremgår av figur 2 nedenfor.³⁹

³⁴ Meldingen, side 11.

³⁵ http://norlines.no/content/documents/Brosjyrer/NorLines - Produkt ark_kjølfrys_web.pdf

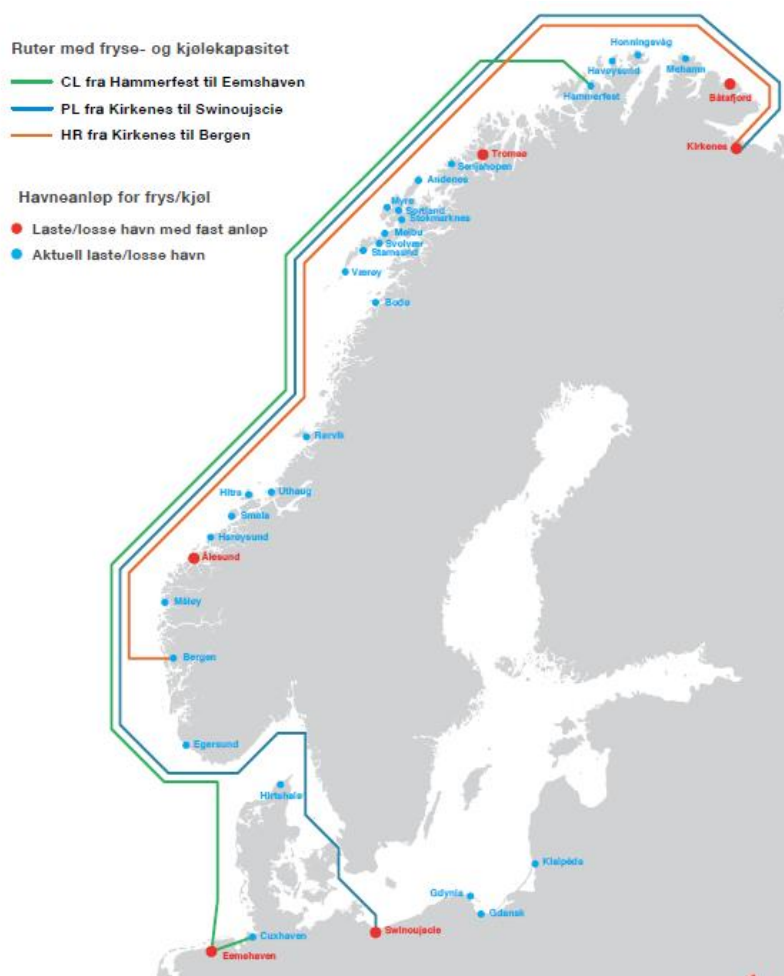
³⁶ Meldingen, side 35.

³⁷ Brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein, side 2 og 3.

³⁸ Meldingen, side 10.

³⁹ Kartet er hentet fra Nor Lines sine nettsider: http://norlines.no/content/documents/Brosjyrer/NorLines - Produkt ark_kjølfrys_web.pdf.

Figur 2 Oversikt over Nor Lines sine ruter med fryse- og kjølekapasitet

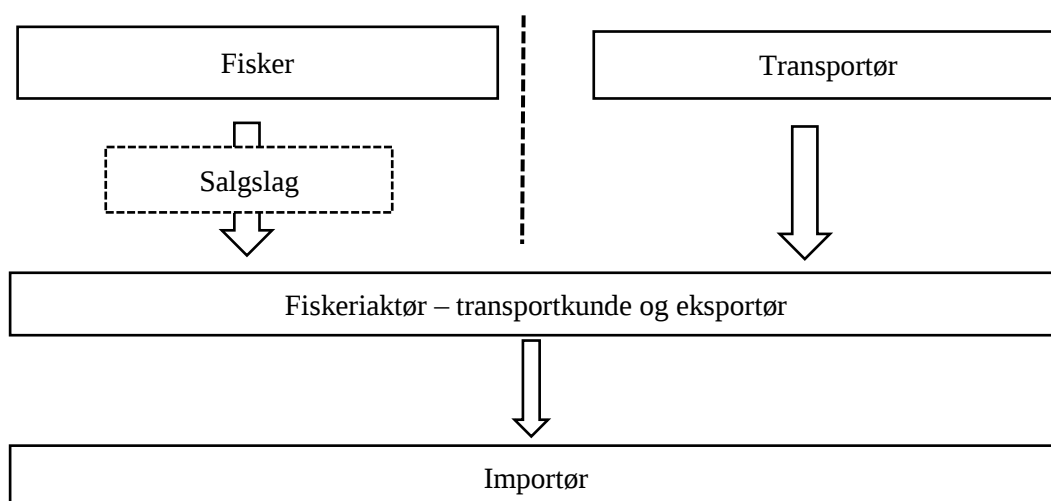


- (54) Konkurransetilsynet er av den oppfatning at foretakssammenslutningen ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse innenfor frakt av kjølte varer og tørrlast eller innen spedisjons- og terminaltjenester. I den videre vurderingen av foretakssammenslutningen vil tilsynet derfor kun beskrive og vurdere partenes overlappende virksomhet med utgangspunkt i frakt av frossen fisk.

4.2 Frakt av frossen fisk

- (55) Aktørene som etterspør frakt av frossen fisk er i hovedsak fiskeriprodusenter som har behov for at fisken transporteres fra fiskens landingssted til sine kunder i ulike land. Figur 3 under illustrerer leddene i verdikjeden for produksjon og salg av frossen fisk, hvor transporttjenesten i likhet med råvaretilgang tilbys som en innsatsfaktor i den prosessen. I noen tilfeller handles transporttjenester av speditorer som fungerer som mellomledd mellom transportør og transportkunde.

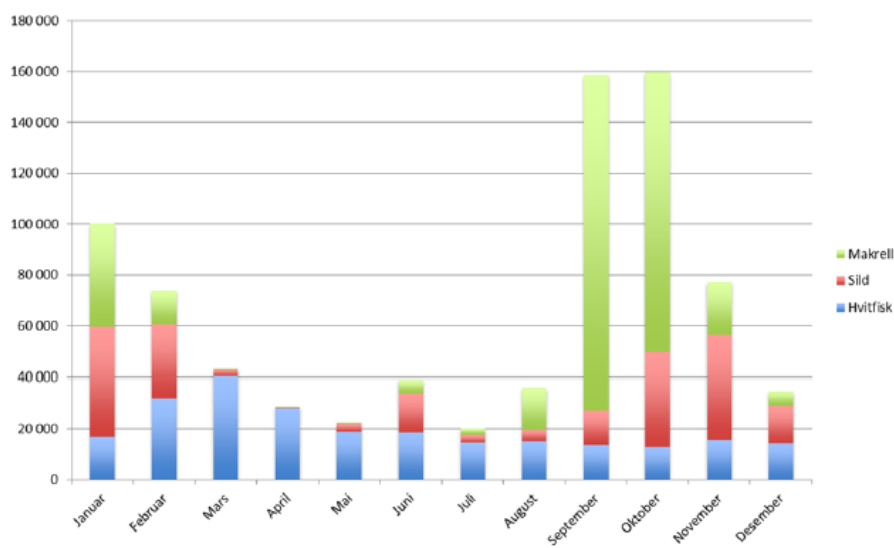
Figur 3 Verdikjede for produksjon og salg av frossen fisk fra Norge



4.2.1 Fiskere

- (57) Uttak av fisk er regulert av kvoter.⁴⁰ For pelagiske arter⁴¹ er det store svingninger i kvotene fra år til år.⁴²
- (58) Det er også store sesongvariasjoner for fangst av fisk. Høysesong for fangst av pelagisk fisk er en periode fra september til og med februar.⁴³
- (59) Figuren nedenfor viser hvordan fangstvolumet av fisk svinger i løpet av året, basert på normal fangst- og eksportmønster.⁴⁴

Figur 4 Sesongvariasjoner for fangst av pelagisk og hvitfisk



- (60) Lovverket stiller krav til at omsetning av viltlevende fisk i første hånd skal skje gjennom salgslag.⁴⁵ Salgslagene er eid av fiskerne. Utenlandske fiskefatøy har ikke omsetningsplikt til salgslagene med mindre de skal lande fangsten i Norge.⁴⁶

⁴⁰ Lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevende marine ressursar (Havressurslova).

⁴¹ Pelagiske arter er fisk som svømmer høyt i havet, som sild og makrell, jf.

<http://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Salgslagenes-sider>.

⁴² Meld. St.10 (2015-2016), side 24.

⁴³ Meldingen, side 38.

⁴⁴ Nor Lines har utarbeidet figuren på grunnlag av data fra Fiskeridirektoratet, Toll- og avgiftsdirektoratet og SSB, jf. meldingen, side 39.

⁴⁵ Lov 21. juni 2013 nr. 75 om førstehandsomsetning av viltlevende marine ressursar (Fiskesalgsslova).

- (61) De norske fiskefartøyene som fanger hvit⁴⁷ eller pelagisk fisk har reguleringer som begrenser deres handlefrihet når det gjelder valg av havn. En del fiskefartøy med torsketråltillatelse har leveringsplikt til norske havner.⁴⁸ Leveringsplikten gjelder for Øst-Finnmark, Vest-Finnmark, Nord-Troms og Nordland samt øvrige kommuner i Troms. Norges Sildesalgslags rundskriv legger begrensninger på hvor medlemmene kan tilby sin fangst av sild, makrell og lodde.⁴⁹
- (62) Pelagisk fisk fra norske fiskebåter omsettes i all hovedsak gjennom auksjoner i Norges Sildesalgslag. Pelagisk fisk blir i det vesentligste landet fersk og fryses på kundenes fabrikker i Troms og Nordland.⁵⁰ Tabellen under viser hvor pelagisk fangst ble landet i Nord-Norge i 2016. Tabellen viser landinger, uavhengig av videre foredling.

Tabell 1 Landinger pelagisk fisk i Nord-Norge i 2016

Navn på mottak	Tonn landet	Fylke
██████████	████	████
██████████	████	████
██████████	████	████
██████████	████	████
██████████	████	████
Totalsum	████	

- (63) Det største salgslaget for hvit fisk er Norges Råfisklag som dekker områdene fra og med Nordmøre til og med Finnmark. Fisken auksjoneres eller leveres direkte til kjøper. Hvit fisk som skal eksporteres frossen, blir i det vesentligste frosset på sjøen og levert til nøytrale fryselagre⁵¹ etter avtale med fiskerne.⁵² I Norges Råfisklags område er det 14 fryselagre, hvorav det ble levert frossen fisk til 12 av dem i 2016.⁵³ Tabellen nedenfor viser landinger av frossen hvit fisk i tonn på fryselagre i Nord-Norge, fordelt på de ulike fryselagrene. Tallene inkludert landinger av frossen fisk fra utenlandske fiskefartøy.

Tabell 2 Landinger av fryst hvit fisk og skalldyr i Nord-Norge i 2016

Navn på Mottak	Tonn landet	Fylke
Båtsfjord Sentralfryselager	████	Finnmark
Hammerfest Fryseterminal AS	████	Finnmark
Kirkesnesterterminalen AS	████	Finnmark
Myre Fryseterminal AS	████	Nordland

⁴⁶ Lysbildepresentasjon 2. februar 2017 fra Wikborg Rein, side 21.

⁴⁷ De viktigste hvitfiskartene er torsk, sei, hyse, lange og brosme. Meld. St. 10 (2015-2016), side 18.

⁴⁸ Forskrift om leveringsplikt for fartøy med torsketråltillatelse.

⁴⁹ Rundskriv fra Norges Sildesalgslag 01/13,

<https://www.sildelaget.no/media/13817786/0113%20Utbudsomra%CC%8Ader%20og%20-reglement%20for%20konsumfangster%20gjeldende%20fra%2001.01.13-1.pdf>

⁵⁰ Tall på landinger fra Norges Sildesalgslag. Tabellen inkluderer anlegg med volum over 3 000 tonn.

⁵¹ Tall fra Norges Råfisklag. Det er også noe som landes fersk, men hvor anvendelsen indikerer at fisken skal fryses på land. Nøytralt fryselager er anlegg med offentlig godkjenning for mottak av frossen fisk/reke mv. beregnet for mellomlagring før førstehåndsomsetning (utsatt omsetning), og videre lagring etter omsetning, jf. rundskriv 19/2014 fra Norges Råfisklag, <http://www.rafisklaget.no/portal/pls/portal/docs/1/2967796.PDF>

⁵² Meld. St. 10 (2015-2016), side 19.

⁵³ Tall på landinger av fisk i frossen tilstand fra Norges Råfisklag.

Eimskip Norway AS Avd. Sortland	■	Nordland
Melbu Fryselager	■	Nordland
Nergårdterminalen AS	■	Troms
Troms Fryseterminal	■	Troms
Tromsøterminalen AS	■	Troms
Andenes Havneservice	■	Nordland
Lofotterminalen AS	■	Nordland
North Capelin Honningsvåg AS	■	Finnmark
Totalsum	■	

4.2.2 Produsenter av hvit og pelagisk fisk

- (64) Fiskeprodusenter og i noen grad fiskemeglere (heretter "fiskeriaktører") etterspør transporttjenester i forbindelse med salg av fisken.⁵⁴ Om lag ■ prosent av all norsk fisk eksporteres ut av landet.⁵⁵ Partene oppgir at om lag ■ prosent av den frosne fisken de transporterer fra Nord-Norge, er eksport. Videre oppgir partene at også en stor del av de ■ prosentene som losses i Norge, blir sendt videre av andre transportører til internasjonale destinasjoner.⁵⁶
- (65) Det ble eksportert rundt 400 000 tonn hvit fisk i 2016. Av denne ble rundt 40 prosent eksportert frossen. Av de frosne volumene ble om lag 40 prosent eksportert til Kina og om lag 50 prosent til land innenfor EU.⁵⁷
- (66) Årlig eksporteres omtrent 500 000 tonn frossen sild og makrell. Største importland er Japan, Kina og Nord-Korea.⁵⁸
- (67) Markedet for produksjon og salg av pelagisk fisk er preget av et fåtall store aktører.⁵⁹ I Nord-Norge stod ■ aktører for om lag ■ prosent av volumet i 2016.⁶⁰
- (68) Markedet for hvit fisk er mer fragmentert. Ingen enkeltaktører kjøpte mer enn ■ tonn frossen hvit fisk i 2016, og om lag ■ aktører kjøpte over ■.⁶¹
- (69) Sesongvariasjonene for uttak av fisk medfører at fiskeriaktørene har et skiftende behov for transport.⁶² I høysesongen har fiskeriaktørene behov for frakt av større mengder frossen fisk enn i lavsesong. Som det fremgår av figur 4 er sesongsvingningene størst for pelagisk fisk, mens fangsten av hvit fisk er mer stabil gjennom året.
- (70) Flere av fiskeriaktørene har behov for frakt mellom en rekke ulike destinasjoner. Fiskeriaktørene benytter gjerne mottaksanlegg for fisk flere steder og selger fisken videre til kunder i ulike land.

⁵⁴ Brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein, side 9.

⁵⁵ Meld.St.10 (2015-2016), side 10.

⁵⁶ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 5.

⁵⁷ Sjømatrådets månedsstatistikk for Desember 2016 med årstall.

<http://www.seafood.no/Markedsinnsikt/Sjømatrådet-Innsikt>

⁵⁸ Sjømatrådets månedsstatistikk for Desember 2016 med årstall.

<http://www.seafood.no/Markedsinnsikt/Sjømatrådet-Innsikt>

⁵⁹ Meld. St. 10 (2015-2016), side 24.

⁶⁰ Disse er ■. ■.

⁶¹ Brev 21. februar 2017 fra Norges Råfisklag. ■.

⁶² Meldingen, side 39.

- (71) Kjøp av transporttjenester kan skje på flere måter. Fiskeriaktørene kan kjøpe transporttjenester for et enkelt oppdrag, eller de kan inngå faste transportkontrakter med en eller flere leverandører som regulerer pris og tilbud over en periode.⁶³ Eimskip [REDACTED], mens Nor Lines [REDACTED].⁶⁴ Silver Sea oppgir at [REDACTED].⁶⁵
- (72) Av kundene som har rammeavtaler, er det flere som også benytter andre transportører enn de som de har rammeavtale med. Flere kunder, både de som har rammeavtale og de som ikke har det, oppgir at de blant annet velger transportør utfra hvilke aktører som er tilgjengelige når de har behov for frakt.⁶⁶ Eimskip og Nor Lines har på sine nettsider oversikt over hvor deres skip befinner seg til ethvert tidspunkt.⁶⁷ På nettsiden Marine Traffic kan man også sjekke plasseringen til ulike skip til enhver tid.⁶⁸

4.3 Aktører som tilbyr transport av frossen fisk

4.3.1 Innledning

- (73) Frossen fisk kan fraktes med skip, lastebil eller tog. Avgjørende er at transportmiddelet har frysemuligheter, enten i frysecontainere eller i egne fryserom.
- (74) Konkurransetilsynet vil i det følgende redegjøre for hvilke aktører som tilbyr frakt av frossen fisk langs norskekysten.

4.3.2 Sjøtransportører

4.3.2.1 Innledning

- (75) Sjøtransportørene tilbyr frakt av frossen fisk med ulike typer skip. Enkelte rederier er rene containerrederier, mens andre rederier har sideportfryseskip, konvensjonelle fryseskip eller såkalte multipurpose-skip. I sideportfryseskip kjøres den frosne fisken om bord på paller med en gaffeltruck eller lignende gjennom en port i skipssiden. I konvensjonelle fryseskip⁶⁹ løftes den frosne fisken om bord med en kran. Multipurpose-skip har i utgangspunktet mulighet til å frakte ulike lastebærere, herunder også containere, samt både termogods (kjøl/frys) og tørrvarer.⁷⁰
- (76) Sjøtransportører kan tilby transport med skip som seiler i faste ruter (linjefart)⁷¹ eller skip som seiler på oppdragsbasis (spot).⁷² Noen linjefartaktører seiler i ruter hvor anløpssted og -tidspunkt er klarlagt på forhånd. Andre linjefartaktører har faste rundturer med enkelte faste anløp, mens de øvrige havnene anløpes kun dersom en kunde har behov for frakt på tidspunktet skipet er i området.

4.3.2.2 Frakt av frossen fisk med fryseskip

- (77) Som det fremgår av avsnitt (45) har Eimskip en rute, Orange Line, som har ukentlige avganger fra Murmansk i Russland langs norskekysten til Velsen i Nederland, samt videre til England/Skottland og tilbake til Norge. Orange Line betjenes av sideportfryseskipene Holmfoss, Svartfoss, Vidfoss og Polfoss.⁷³ [REDACTED].⁷⁴

⁶³ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 20.

⁶⁴ Brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein og brev 6. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt.

⁶⁵ Referat fra telefonsamtale med Silver Sea 12. januar 2017.

⁶⁶ Av de kundene som har rammeavtaler oppgir [REDACTED] at de velger transportør ut fra hvem som har tilgjengelig skip når de har behov for det, [REDACTED].

⁶⁷ http://norlines.no/hvor-er-vi/map_no/ og <http://www.eimskip.com/offices/europe/norway/>.

⁶⁸ www.marinetraffic.com, jf. [REDACTED].

⁶⁹ Omtales også som "Top loadere".

⁷⁰ Meldingen, side 35.

⁷¹ Se også avsnitt (27).

⁷² Se også avsnitt (30).

⁷³ Meldingen, side 7.

⁷⁴ Brev 13. februar 2017, fra Wikborg Rein, side 3.

Hammerfest etter avtale. Når det gjelder frakt av frossen fisk i 2016 opererte Ulvan Rederi [REDACTED]. [REDACTED]⁹²

- (88) Ulvan Rederi skal i gang med bygging av et nytt gassdrevet fryseskip.⁹³
- (89) Ulvan Rederi og Eidshaug Rederi samarbeider i den forstand at deres skip, With Junior og Svealand, seiler i motsatt retning av hverandre. Til sammen medfører dette at disse rederiene oppnår [REDACTED] linjefartstilbud mellom Nord-Norge og Vestlandet.⁹⁴
- (90) Halten AS ("Halten") har et sideportfryseskip, Feed Balsfjord, som seiler i linjefart fra Nord-Norge langs kysten og ned til Cuxhaven i Tyskland annenhver uke. Når det gjelder frakt av frossen fisk i 2016, opererte Halten [REDACTED] en underleverandør til Cobit på denne strekningen.⁹⁵
- (91) Det norske spedisjonsselskapet Cobit AS ("Cobit") har ikke egne skip, men tilbyr frakt av frossen fisk med fryseskip gjennom samarbeidspartnerne Eidshaug Rederi, Ulvan Rederi og Halten.⁹⁶ Gjennom de tre skipene som tilhører disse rederiene, tilbyr Cobit frakt av frossen fisk med fryseskip i linjefart mellom Troms og Vestlandet på ukesbasis, samt linjefart mellom Troms og Cuxhaven i Tyskland annenhver uke. Cobit tilbyr anløp til Finnmark på forespørsel.⁹⁷
- (92) I tillegg finnes det flere spotaktører som sporadisk tilbyr frakt av frossen fisk fra Nord-Norge. Hoveddelen av disse har sin hovedvirksomhet innenfor frakt av frossen fisk direkte fra utenlandske fiskefartøy på havet med konvensjonelle fryseskip. Utenlandske fiskefartøy har som nevnt i avsnitt (60) ikke plikt til å lande fisken ved norske havner. Ingen av partene tilbyr frakt av frossen fisk direkte fra fiskefartøy på havet.
- (93) Tabellen nedenfor gir en oversikt over aktørene omtalt ovenfor sine flåter av fryseskip som benyttes i linjefart.⁹⁸

Tabell 3 Oversikt over fryseskip i linjefart for aktørene omtalt ovenfor

Operatør	Skip	Byggeår	Kapasitet	Lastesystem
Eimskip	Svartfoss	2005	[REDACTED]	Sideport
Eimskip	Vidfoss	1990	[REDACTED]	Sideport
Eimskip	Polfoss	2007	[REDACTED]	Sideport
Eimskip	Holmfoss	2007	[REDACTED]	Sideport
Nor Lines	Kvitnos	2015	[REDACTED]	Multipurpose med sideport
Nor Lines	Kvitbjørn	2015	[REDACTED]	Multipurpose med sideport
Nor Lines	Silver Lake	2007	[REDACTED]	Multipurpose med sideport
Nor Lines	Silver River	2007	[REDACTED]	Multipurpose med sideport

⁹² Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

⁹³ <http://www.aftenposten.no/okonomi/Denne-fergen-skulle-apne-opp-for-en-gronn-revolusjon-langs-kysten-Hittil-har-det-gatt-i-sakte-fart-616160b.html>.

⁹⁴ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

⁹⁵ Brev 17. januar 2017 fra Sjøtransport Rotsund AS. Selskapet er hovedaksjonær i Halten, jf. proff.no, og har sendt inn svar på vegne av Halten.

⁹⁶ Referat fra telefonsamtale med Cobit 6. desember 2016.

⁹⁷ http://cobit.as/norsk/produkter_2/sjotransport/

⁹⁸ [REDACTED]. Tananger og Cometa var tidligere en del av Nor Lines nettverk og er ikke inkludert i tabellen da disse ikke lenger går i linje. Vidfoss og Feed Balsfjord er oppført som linjeskip, jf. avsnittene (77) og (90).

Nor Lines	Nordkinn	2006	■	Multipurpose med sideport
Ulvan Rederi	With Junior	1998	■	Sideport
Eidshaug Rederi	Svealand	2008	■	Sideport
Halten	Feed Balsfjord	1989	■	Sideport

4.3.2.3 Frakt av frossen fisk med containerskip

- (94) NorthSea Container Line AS ("NCL") tilbyr ukentlige avganger med to containerskip med frysekapasitet på til sammen ■ tonn langs norskekysten fra Salten (Bodø), via Glomfjord, Orkanger og Ålesund, ned til Rotterdam/Hamburg/Bremerhaven.⁹⁹

4.3.3 Vei- og jernbanetransportører

- (95) Transport av alle typer næringsmidler, samt andre produkter som krever temperaturregulert fremføring, kan også utføres på vei. Det benyttes samme utstyr for å transportere henholdsvis kjøle- og frysevarer slik at det er mulig å transportere frysevarer i en retning og kjølevarer den andre retningen.
- (96) Det er en rekke aktører som tilbyr transport av frosne varer på vei i Norge, herunder Bring Frigo AS ("Bring")¹⁰⁰, Schenker AS ("Schenker"), PostNord AS ("PostNord") og Girtaka Logistics Aub.
- (97) Transporten kan i likhet med sjøtransportørene foregå i fastlagte ruter, eller som enkeltoppdrag i et spotmarked. Veitransportører har en makskapasitet i bilene på om lag ■ tonn.¹⁰¹
- (98) Muligheten for å frakte varer på tog er integrert i veitransportørers nettverk, og muliggjør således intermodal landtransport i samarbeid med jernbaneaktører. CargoNet AS er Norges største transportør av gods på jernbane og tilbyr blant annet jernbanelinje fra Fauske til Oslo og fra Narvik til riksgrensen mot Sverige.¹⁰² Fra grensen mot Sverige har banen forbindelse med det svenske jernbanenettet.¹⁰³

5 Markedsavgrensning

5.1 Innledning

- (99) Markedsavgrensning gir et rammeverk for analysen av foretakssammenslutningers konkurransemessige virkninger. Hovedformålet med avgrensningen er på en systematisk måte å identifisere umiddelbare begrensninger i den konkurransemessige handlefriheten de fusjonerende foretakene står overfor.¹⁰⁴ Normalt vil både markedets produktmessige og geografiske dimensjon vurderes.¹⁰⁵ Med utgangspunkt i markedsavgrensningen vil Konkurransetilsynet i konkurranseanalysen ta hensyn til forhold som tilsier at konkurransepress fra enkelte aktører er viktigere enn fra andre, segmentering innenfor det relevante markedet, samt vurdere i hvilken grad det er relevant å trekke inn konkurransepress fra aktører utenfor det relevante markedet.

⁹⁹ Brev 10. januar 2017 fra NorthSea Container Line.

¹⁰⁰ Heleid datterselskap av Posten Norge AS.

¹⁰¹ Eimskip oppgir ■ tonn, jf. presentasjon fra møte med Eimskip 2. februar 2017, side 18. ■

¹⁰² http://www.cargonet.no/om_cargonet/virksomheten/, CargoNet er et heleid datterselskap av Norges Statsbaner AS.

¹⁰³ <https://www.nsb.no/reisemal/regionstrekninger/ofotbanen>

¹⁰⁴ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 10.

¹⁰⁵ Kunngjøring fra EFTAs overvåkningsorgan om avgrensning av det relevante marked innen konkurranseretten i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) – EFT L 200, 16. juli.1998, side 46 og EØS-tillegget til EF-tidende No 28, 16. juli 1998 (heretter "EFTAS kunngjøring"), avsnitt 2.

- (100) Konkurransetilsynets utgangspunkt for markedsavgrensningen er partenes produkter. Tilsynet vurderer videre, primært basert på substitusjon på etterspørselssiden, om markedet skal utvides. Substitusjon på tilbudssiden kan også tas i betraktning ved markedsavgrensningen, dersom den har de samme umiddelbare og direkte virkninger som etterspørselssubstitusjon. Tilsynet vil ved markedsavgrensningen se hen til vurderingskriteriene som fremgår av EFTAs overvåkningsorgans kunngjøring om avgrensning av det relevante marked.¹⁰⁶

5.2 Produktmarkedsavgrensning

5.2.1 Innledning

- (101) Ved avgrensningen av det relevante produktmarked tar Konkurransetilsynet utgangspunkt i partenes virksomhet. Partene har blant annet overlappende virksomhet innen frakt av frossen hvit og pelagisk fisk med fryseskip i linjefart fra Nord-Norge, jf. kapittel 4.1.
- (102) For å frakte frossen fisk, er man avhengig av fryseteknologi for å sikre at fisken ikke tines. Begge parter har skip i linjefart med frysekapasitet. Eimskip har egne fryseskip, mens Nor Lines har multipurposeskip med egne fryserom under dekk.¹⁰⁷ I tillegg kan en frakte frossen fisk i temperaturregulerte biler eller i såkalte temperaturregulerte containere som kan lastes på skip, jf. kapittel 4.3.
- (103) I kapitlene 5.2.2 til 5.2.9 vil Konkurransetilsynet vurdere ulike produktavgrensninger med utgangspunkt i partenes overlappende virksomhet innenfor frakt av frossen fisk.

5.2.2 Vurdering av hvorvidt frakt av ulike typer frossen fisk inngår i samme marked

- (104) Partene frakter både frossen hvit fisk og frossen pelagisk fisk, samt noe frossen laks og frosne skalldyr.
- (105) Frossen laks og ørret blir i det vesentligste transportert på vei, og er i liten grad berørt av transaksjonen.¹⁰⁸ Laks og ørret stammer i det vesentligste fra oppdrettsnæringen, og kun 8 prosent av denne fisken eksporteres frossen.¹⁰⁹ Partene anslår at frossen laks og ørret fra Nord-Norge utgjør i størrelsesorden [REDACTED] tonn i året.¹¹⁰ Lokalisering og logistikk i oppdrettsnæringen er basert på at det meste er ferske produkter som transporteres på vei.
- (106) På etterspørselssiden er det noen forskjeller mellom hvit og pelagisk fisk, blant annet med hensyn til størrelsen på fiskeriaktørene, at volumene som skal fraktes kan være større for pelagisk fisk og at det er større sesongvariasjoner i fiske av pelagisk fisk, jf. kapittel 4.2. Etterspørselen av frakttjenester kan av den grunn variere noe for de to fiskeslagene.
- (107)
-
- • •
- ¹¹¹

- (108) Det kan derfor diskuteres om en bør skille mellom disse to segmentene i vurderingen av foretakssammenslutningen. Tilsynet finner det imidlertid ikke nødvendig å ta endelig stilling til om frakt av frossen hvit fisk inngår i samme marked som frakt av frossen pelagisk fisk, ettersom det ikke vil ha avgjørende betydning for konklusjonen i saken. I den videre vurderingen av foretakssammenslutningen vil tilsynet derfor beskrive og vurdere hvit fisk og pelagisk fisk samlet.
- (109) Partene anfører at frakt av frosne skalldyr ikke utgjør en liten del av markedet, slik Konkurransetilsynet legger til grunn i varselet.

¹⁰⁶ EFTAS kunngjøring, side 3.

¹⁰⁷ Begge disse skipstypene blir heretter omtalt som fryseskip.

¹⁰⁸ Brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein.

¹⁰⁹ Sjømatrådets månedsstatistikk for Desember 2016 med årstall.

<http://www.seafood.no/Markedsinnsikt/Sjømatrådet-Innsikt>

¹¹⁰ Tilsvaret, side 32.

¹¹¹ Brev 7. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [redacted]

- (110) Konkurransetilsynet vil bemerke at selv om det fraktes en del frosne skalldyr, utgjør dette en relativt liten andel av totaltransporten av frossen sjømat.¹¹² Konkurransetilsynet har kontaktet Stella Polaris AS og Coldwater Prawns of Norway AS [REDACTED] av frosne skalldyr fra Norges Råfisklag.¹¹³ Begge aktørene selger frosne produkter, og begge oppgir til tilsynet at de primært benytter veitransport fordi produktene skal til destinasjoner i Europa hvor direktetransport på vei er et nærliggende alternativ.¹¹⁴ De benytter imidlertid sjøtransport ved lengre distanser, og begge angir at det eksporteres noe volumer til England og ulike destinasjoner i Asia. Sjømatrådets statistikk viser også at det eksporteres en del skalldyr til USA.¹¹⁵ For volumene hvor skip er et alternativ, fremstår etterspørselen som sammenlignbar med frakt av frossen fisk med fryseskip, og de vil kunne bli berørt av transaksjonen. Tilsynet finner det imidlertid ikke nødvendig å ta endelig stilling til om frakt av frosne skalldyr inngår i samme marked som frakt av frossen fisk, ettersom det ikke vil ha avgjørende betydning for konklusjonen i saken.
- (111) I den videre vurderingen av foretakssammenslutningen vil Konkurransetilsynet beskrive og vurdere alle typer frossen fisk samlet, men med hovedvekt på frossen hvit og pelagisk fisk.
- 5.2.3 Vurdering av hvorvidt frakt av frossen fisk med spotaktører inngår i samme marked som frakt av frossen fisk med fryseskip i linjefart**
- (112) Frakt av frossen fisk tilbys både av linjefarts- og spotaktører som har fryseskip, jf. avsnitt (76). Begge parter tilbyr linjefart, mens Eimskip i tillegg tilbyr spottjenester, jf. avsnitt (78).
- (113) Eimskip anfører at aktører i linjefart og spottrafikk konkurrerer i det samme markedet, og at det er en glidende overgang mellom linjefart- og spottjenester. Videre anfører Eimskip at deres Orange Line ikke følger en fast ruteplan, men anløper den enkelte havn beroende på om det er gods som skal fraktes når skipet passerer.¹¹⁶
- (114) Nor Lines anfører at [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]. På denne bakgrunn er Nor Lines av den oppfatning at [REDACTED]
[REDACTED].¹¹⁷
- (115) Konkurransetilsynet viser til at linjefarts- og spotvirksomhet skiller seg fra hverandre ved at linjefartsaktører har forpliktet seg til å seile en rundtur mellom et visst antall havner til en gitt frekvens. Dette gjelder etter tilsynets vurdering selv om linjeaktøren ikke har faste stoppesteder underveis på sin rute. Linjeaktørene vil søke å ta med seg last ved en rekke ulike havner på rundturen, både i sørgående retning og i nordgående retning. Jo mer last linjeaktørene klarer å fylle skipet med, desto bedre kapasitetsutnyttelse og lønnsomhet vil aktøren oppnå.
- (116) Spotaktører er mer fleksible og styres dit etterspørselen er til enhver tid. For at en spotaktør skal være villig til å ta et oppdrag avhenger dette i større grad av at verdien av oppdraget er av en viss størrelse, for å sikre at en tur blir lønnsom. I tillegg påvirkes lønnsomheten av at spotaktøren som regel ikke har med seg frakt på nordgående retning, når den frosne fisken skal hentes hos kunden.¹¹⁸

¹¹² Skalldyr utgjør i denne sammenhengen relativt små volumer. Partene anslår at eksport av frosne skalldyr fra Nord-Norge utgjør omtrent [REDACTED] tonn, jf. tilsvaret side 32. Det fraktes også noe frosne skalldyr fra utenlandske fiskefartøyer som ikke fremkommer i statistikken.

¹¹³ Brev 29. mars 2017 fra Stella Polaris og brev 28. mars 2017 fra Coldwater Prawns of Norway.

¹¹⁴ Sverige og Finland er oppgitt som største markeder.

¹¹⁵ Sjømatrådets månedsstatistikk for Desember 2016 med årstall.

<http://www.seafood.no/Markedsinnsikt/Sjømatrådet-Innsikt>

¹¹⁶ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein.

¹¹⁷ Brev 30. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, side 2.

¹¹⁸ Referat fra telefonsamtale med Silver Sea 12. januar 2017.

- (117) Ettersom linjeaktørene har forpliktet seg til å seile rundturer med en gitt frekvens, er det naturlig å anta at linjeaktørene oftere enn spotaktørene vil anløpe havnene i Nord-Norge. Dette stemmer med data Konkurransetilsynet har hentet inn fra havnene i Nord-Norge.¹¹⁹
- (118) Konkurransetilsynet viser til at både Eimskip og Nor Lines tilbyr ukentlige avganger fra Nord-Norge i sørgående retning gjennom hele året. Dette inkluderer anløp i både nordgående og sørgående retning, samt både linjefart- og spotvirksomhet.¹²⁰ Øvrige spotaktører har svært begrenset tilstedeværelse i Nord-Norge i 2015 og 2016.¹²¹
- (119) Linjefartaktørene tilbyr således hyppigere og mer regulære avganger enn spotaktørene. Dette gir kundene en forutsigbarhet og trygghet som spotfartøy ikke kan tilby. Forutsigbarhet er viktig for kunden fordi det er knyttet kostnader til å lagre den frosne fisken på fryselerager. Lagring vil også gi fiskeriaktørene senere inntekter. Videre etterspør importørene leveranse av fisk til oppgitte datoer for å kunne møte sine produksjonsplaner og frister for leveranser.
- (120) De fleste kundene i høringsrunden oppgir at regularitet og tilgjengelighet er blant de viktigste faktorene for valg av transportør. Mange kunder har også valgt å inngå rammeavtaler med transportører blant annet for å sikre forutsigbar frakt, jf. avsnitt (71).
- (121) Kundene som etterspør frakt av frossen fisk er imidlertid ulike, jf. kapittel 4.2.2. På grunn av større sesongvariasjoner i fangst av pelagisk fisk, vil kunder som etterspør frakt av frossen pelagisk fisk ha behov for frakt i større mengder av gangen enn kunder som etterspør frakt av frossen hvit fisk, jf. avsnitt (69). Spottjenester vil således i større grad kunne være et alternativ for kunder som etterspør frakt av frossen pelagisk fisk enn for kunder som etterspør frakt av frossen hvit fisk. Linjefart- og spottjenester tilfredsstiller således etter Konkurransetilsynets oppfatning ulike behov for frakt hos kunden.
- (122) Det er særlig i høysesong for uttak av pelagisk fisk at spotaktører er aktive tilbydere i markedet.¹²²
- (123) I Konkurransetilsynets høringsrunde oppgir noen fiskeriaktører at de i dag kjøper tjenester av Silver Sea som er en spotaktør, og flere oppgir at Silver Sea anses som et alternativ til partenes transporttilbud. Silver Sea, anser seg som en konkurrent til partene for laster over 100-200 tonn. Hva som er nedre grense for hvilke fraktoppdrag Silver Sea påtar seg, avhenger av størrelsen på skipene. Jo større skipet er, desto mindre lønnsomt er det å frakte mindre partier.¹²⁴
- (124) Flere sjøtransportører oppgir at det særlig er i høysesongen for fangst av fisk, at spotaktørene tilbyr frakt fra Nord-Norge. Halten oppgir i sine høringssvar at det i dag kun er spotbåter til stede langs kysten under større fiske etter sild og makrell, og at det mellom sesongene ikke er spotbåter til stede langs kysten.¹²⁵
- (125) I Eimskips strategiplan fremgår det at

¹¹⁹ Appendiks, kapittel 2.

¹²⁰ Strategiplanen, side 19.

¹²¹ Appendiks, kapittel 2.

¹²² Meldingen, side 39.

¹²³ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 5.

¹²⁴ Referat fra telefonsamtale med Silver Sea 12. januar 2017.

¹²⁵ Brev 19. januar 2017 fra Halten, side 4.

¹²⁶ Silver Green ble opprettet i 2010 som et "joint venture" mellom Green Shipping II AS og Silver Sea AS". Samskip har hatt en 50 prosent eierandel i Silver Sea siden 2002. I 2016 ble navnet Silver Green endret til Silver Sea etter gjennomføring av noen transaksjoner som medførte at Green Shipping II AS gikk ut av Silver Green. Samskip eier i dag 50 prosent av Silver Sea gjennom Allect Norway. Den resterende halvparten eies av Silver Invest som er eid av Tormod Fossmark. Kilde: <http://www.samskip.com/news/samskip-completes-reefer-acquisition-as-silver-green-becomes-silver-sea> og Proff.no.

¹²⁷ Strategiplanen, side 15 og 16.

- [REDACTED]:
- [REDACTED]¹²⁸.
- (126) EU-kommisjonen har lagt til grunn at det er et skille mellom linjefart og andre former for transport som spotfrakt. I foretakssammenslutningen hvor de to containerrederiene P&O og Nedlloyd oppretter et felleseid selskap uttaler EU-kommisjonen følgende: "*Liner shipping services may be distinguished from these other modes of transport in three ways: firstly customers demand scheduled transport in order to meet production runs and delivery deadlines. Secondly, the vast majority of customers require flexibility in available space – something unavailable when whole or parts of ships are to be chartered. Finally specialized transport constitutes a reasonable alternative only for a few shippers who have large quantities of only a few categories of goods to transport for which such ships have to be available.*" Videre angir Kommisjonen at "*while it is possible that in exceptional circumstances some substitution on a limited number of routes may occur between these forms of transport, the Commission's enquiries do not indicate that there is in fact any substitution for the vast majority of cases.*"¹²⁹
- (127) Etter Konkurransetilsynets oppfatning er det, basert på ovennevnte, flere forhold som tilsier at spottjenester ikke inngår i samme marked som linjefart. Tilsynet legger til grunn at spotaktører i utgangspunktet kan være et alternativ der kunden vil transportere større volumer med fisk av gangen. I situasjoner der kunden har behov for å foreta hyppigere transport av mindre volumer, er spotaktører i mindre grad et alternativ. Tilsynet finner det imidlertid ikke nødvendig å ta endelig stilling til om spottjenester inngår i samme marked som linjefart, ettersom det ikke vil ha avgjørende betydning for konklusjonen i saken. Konkurransespresset fra spotaktører vil bli nærmere behandlet i konkurranseanalysen i kapittel 7.
- 5.2.4 Vurdering av hvorvidt frakt av frossen fisk med containerskip i linjefart inngår i samme marked som frakt av frossen fisk med fryseskip**
- (128) Det flere containerrederier som tilbyr frakt av frossen fisk med containerskip fra Sør-Norge.¹³⁰ Det er således fullt mulig å transportere frossen fisk i containere. Containerskip er som regel bygget for å kunne frakte reefercontainere¹³¹ ved at deler av skipets lastekapasitet er satt opp med såkalte "reefer plugs" som kan tilføres strøm.
- (129) Kun ett containerrederi, NCL, tilbyr linjefart med containerskip fra Nord-Norge per i dag. Selskapet har en rute som går fra Salten i Nordland til Rotterdam i Nederland. NCL frakter ikke frossen fisk på denne ruten per i dag, [REDACTED]. Dersom kundene har behov for frakt fra steder hvor det ikke finnes containerhavner, oppgir NCL at den frosne fisken i så fall må fraktes med bil til nærmeste containerhavn først, for så å bli lastet ombord.¹³² [REDACTED]. På spørsmål om hva det vil kreve for å etablere seg i markedet for transport av frossen fisk fra Nord-Norge, svarer NCL: [REDACTED]. *Skaffe seg noe basis last, jobbe langsiktig og ha en kapitalbase i ryggen.*"¹³³
- (130) Konkurransetilsynets høringsrunde viser at transport av frossen fisk fra Nord-Norge med containerskip er tilnærmet ikke-eksisterende i dag.¹³⁴
- (131) Dersom en fiskeriaktør vil transportere frossen fisk fra Nord-Norge per i dag, vil således transport med containerskip i linjefart etter Konkurransetilsynets vurdering i svært begrenset grad være et alternativ.

¹²⁸ Strategiplanen, side 10.

¹²⁹ Case No IV/M.831-P&O / Royal Nedlloyd, avsnittene 32 og 33.

¹³⁰ For eksempel NCL og Samskip.

¹³¹ En reefercontainer er en container som egner seg til transport av temperatursensitiv last.

¹³² Referat fra telefonsamtale med NCL 5. desember 2016.

¹³³ Brev 10. januar 2017 fra NCL, side 4.

¹³⁴ Brev fra 6. januar 2017 Samskip, side 7 og brev 10. januar 2017 fra NCL, side 4.

- (132) Fra et tilbudssideperspektiv må det vurderes i hvilken grad et containerskip i linjefart på kort sikt, og uten betydelige kostnader eller risiko, kan tilpasse sitt tilbud til å tilby frakt av frossen fisk fra Nord-Norge.
- (133) For å kunne frakte frossen fisk med containerskip kreves det at infrastrukturen er lagt til rette for dette. Særlig viktig er det at det er store nok havner til at skipene kan legge til kai, og stor nok plass i havnene til å lagre containere på land.
- (134) Flere av aktørene i høringsrunden oppgir at det ikke finnes fullgode containerhavner i Nord-Norge per i dag.¹³⁵
- (135) Samskip oppgir følgende i sitt høringssvar: *"Due to lack of shore based infrastructure, to handle containers, as well as high equipment costs (reefer containers), containers are per today not competitive versus sideport operators. This is the reason of the fact that container shipping from north of Norway to Europe is basically non-existing. [...] container operator NCL is running a container liner service between continental Europe and Salten/Fauske, but same is uncompetitive vs sideport operators due to equipment costs, and limited shore based infrastructure."*¹³⁶
- (136) Ulvan Rederi svarer følgende på hva som skal til for å etablere containervirkomhet i Nord-Norge per i dag: *"Mange som har prøvd, men omløpshastigheten på containerne blir for dårlig. Dvs selve container kostnaden blir for høy. Tillegg er ikke havnene stor nok eller har utstyr til å håndtere containere."*¹³⁷
- (137) Halten svarer følgende: *"Omløpshastigheten for containere er for dårlig, havnene er ikke stor nok til å håndtere konteinere."*¹³⁸
- (138) Silver Sea angir at *"container selskaper [redacted] vurderer også å starte container linjer fra Nord Norge og det er kun et spørsmål om tid før dette vil bli etablert."*¹³⁹
- (139) Eimskip anfører at partene møter konkurranse fra containerrederier allerede i dag. Eimskip viser til at NCL har en rute som går fra Salten i Nord-Norge til Rotterdam i Nederland, og at de nylig har vunnet en kunde som har behov for frakt fra Nederland til Stokmarknes. Videre viser de til at frakt med containerskip faktisk er et mer konkurransedyktig alternativ enn sideportskip, noe som må være åpenbart ved å se hen til reeferfrakt fra Ålesund, der container er den dominerende transportbæreren. Eimskip viser også til at havnene i [redacted] må anses som fullgode containerhavner.¹⁴⁰ Videre viser Eimskip til [redacted].¹⁴¹
- (140) I tilsvaret anfører partene at NCL og Samskip/ECL har, hver for seg, allerede startet etableringen av containerlinje fra Nord-Norge. Videre trekker partene frem et par eksempler der NCL og Samskip enten har gitt tilbud til en kunde eller utført frakt av frossen fisk.
- (141) Det er Konkurransetilsynets vurdering at det er behov for omfattende utbygging av havneinfrastrukturen i Nord-Norge for at containerrederier skal kunne være et reelt alternativ for partenes kunder. Selv om enkelte havner i Nord-Norge skulle ha tilstrekkelig infrastruktur, er det under enhver omstendighet Konkurransetilsynets vurdering at en etablering fra containerrederier vil innebære risiko og ta tid. En containerlinje fra Nord-Norge vil ha behov for nok last og kunder til at containerrederiene kan oppnå lønnsomhet, jf. kapittel 7.3.3.3. Dersom containerrederiene ønsker å tilby frakt av frossen fisk i linjefart fra Nord-Norge, vil dette således etter tilsynets vurdering medføre betydelige kostnader og risiko for containerrederiene. Tilbudssubstitusjonen mellom frakt av fisk med fryseskipp og containerskip i linjefart fra Nord-Norge, anses således som begrenset.

¹³⁵ Brev 21. desember 2016 fra Nergård Seafood, side 5 og brev 11. januar 2017 fra Normarine, side 6.

¹³⁶ Brev 6. januar 2017 fra Samskip, side 7.

¹³⁷ Brev 16. januar 2017 fra Ulvan Rederi, side 3.

¹³⁸ Brev 19. januar 2017 fra Halten, side 4.

¹³⁹ Brev 6. januar 2017 fra Silver Sea, side 4.

¹⁴⁰ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 14.

¹⁴¹ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 8.

- (142) Konkurransetilsynet har på bakgrunn av ovennevnte kommet til at frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge utgjør et eget relevant produktmarked, hvor frakt med containerskip ikke inngår. En nærmere vurdering av containerrederiers muligheter for å etablere seg i markedet fremgår av kapittel 7.3.3.3.

5.2.5 Vurdering av hvorvidt frakt av frossen fisk på vei inngår i samme marked som sjøtransport

- (143) Frossen fisk kan i utgangspunktet transporteres med enten bil, skip eller tog som har fryseteknologi, jf. kapittel 4.3.1. Ved veitransport kan fisken transporteres fra dør til dør, samt at transporten for enkelte distanser tar kortere tid. Veitransportører frakter som regel mindre last om gangen enn fryserskip.

- (144) Partene anfører at de møter økende konkurranse fra veitransportører. Partene viser til at konkurranseflaten mellom vei og sjø vil variere ut fra den distanse godset skal transporteres. Helt overordnet viser partene til at sjøtransport er mer konkurransedyktig på pris jo lengre avstanden er og jo større volumer som skal transporteres, mens veitransport er mer konkurransedyktig på fremføringstid og fleksibilitet. Som en tommelfingerregel antar partene at skip er konkurransedyktig med bil på strekninger over 700-800 km.¹⁴²

- (145) [REDACTED] ¹⁴³.

- (146) Partene har fremlagt beregninger basert på priser innhentet fra veitransportøren [REDACTED] og sammenlignet dette med hva deres priser er for frakt av frossen fisk fra en rekke ulike distanser. Sammenligningen viser ifølge partene at [REDACTED] ¹⁴⁴.

- (147) Konkurransetilsynet har undersøkt hvilke prisforskjeller som eksisterer mellom frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet i forhold til frakt av frossen fisk med veitransportører. Tilsynet har benyttet datagrunnlaget for partenes sammenligning ovenfor og beregnet flere distanser mellom Nord-Norge og Kontinentet.¹⁴⁵ Resultatene av denne sammenligningen viser at sjøtransport er om lag [REDACTED] prosent rimeligere enn veitransport ved transport fra havn til havn. Når det gjelder transport fra dør til dør, er sjøtransport gjennomgående rimeligere enn veitransport, men differansen reduseres når avstanden fra lossehavn til mottakssted øker.¹⁴⁶

- (148) [REDACTED] ¹⁴⁷.

- (149) [REDACTED] ¹⁴⁸.

- (150) Også ved frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet viser Konkurransetilsynets informasjonsinnhenting at det eksisterer vesentlige prisforskjeller

¹⁴² Meldingen, side 22.

¹⁴³ Strategiplanen, side 16.

¹⁴⁴ Brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein, side 7.

¹⁴⁵ Appendiks, kapittel 3.

¹⁴⁶ Appendiks, kapittel 3.

¹⁴⁷ Brev 27. januar 2017 fra Wikborg Rein, [REDACTED].

¹⁴⁸ Oppsummering fra telefonsamtale med DSV 17. mars 2017.

mellom sjø- og veifrakt. Det vises i denne sammenheng til at Bring i rammeavtale for frakt av fersk fisk fra Troms og Finnmark til Gdansk tar henholdsvis [redacted] kroner og [redacted] kroner per tonn.¹⁴⁹ Tilsvarende tar PostNord i rammeavtale for frakt av fersk fisk fra Vesterålen til Stettin i Polen og de baltiske landene henholdsvis [redacted] kroner per tonn og [redacted] kroner per tonn.¹⁵⁰ Til sammenligning var Eimskip og Nor Lines gjennomsnittspriser på frakt av frossen fisk fra Tromsø til Nordøstkontinentet på henholdsvis [redacted] og [redacted] kroner per tonn.¹⁵¹

- (151) Transportøkonomisk Institutt har beregnet kostnadene for thermotransport med bil, skip og tog med utgangspunkt i en distribusjonsavstand på 50 km. Ved beregningen er det tatt utgangspunkt i en last på 10 tonn. Undersøkelsen viser at skjæringspunktet mellom kostnadene forbundet med lastebil og skip er ved ca. 400 km. For distanser under 400 km er det lavere kostnader forbundet med biltransport, mens skip har lavere kostnader for distanser lengre enn 400 km.¹⁵²
- (152) Partenes kunder bruker for det meste sjøtransport til frakt av frossen fisk fra Nord-Norge. Enkelte av kundene benytter i tillegg veitransportører. De aller fleste som benytter seg av veitransport, svarer at de kun gjør dette i begrenset grad når det haster med å få fisken levert til kunden, eller ved behov for frakt av små volumer. Blant kunder som ikke har brukt veitransport til frakt av frossen fisk, er det typisk høyere kostnader forbundet med denne transportformen, som trekkes frem som begrunnelse.¹⁵³
- (153) [redacted] kunder har i høringssvar oppgitt at de benytter veitransport for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge ut over helt marginalt bruk.¹⁵⁴ Disse volumene utgjør samlet omtrent [redacted] tonn, tilsvarende [redacted] prosent av det totale volumet frossen fisk fra høringsrunden.¹⁵⁵
- (154) Scanfish AS har oppgitt å ha transportert [redacted] tonn på bil i 2015 og opplyser at dette har vært *"...grunnet behov for hurtig levering"* og *"Kun i nødstilfeller"*.¹⁵⁶ Norway Seafoods Group AS fraktet [redacted] tonn frosne produkter grunnet *"Hurtig leveranse og sammenlignbar pris. Noen ganger gode tilbud på spot"*.¹⁵⁷ [redacted]¹⁵⁸ Prestfjord Seafood AS fraktet [redacted] tonn med bil til destinasjoner i Europa hvor det kjøres direkte, men ikke for omlasting til containere.¹⁵⁹ Lerøy Seafood AS fraktet [redacted] tonn til Polen/Litauen i 2016 og oppgir at det meste av transporten fra Lerøy Seafood AS arrangeres direkte av agenter for containerlinjer, og at de ikke vet hvorvidt dette hentes fra anleggene per bil eller båt.¹⁶⁰
- (155) Nergård Seafood AS transporterte [redacted] tonn hvit fisk til Litauen i 2016 og angir følgende som begrunnelse for at bil tidvis benyttes:

¹⁴⁹ Brev 9. januar 2017 fra Posten Norge, [redacted] Full load er angitt [redacted] tonn. Tilsynet har forespurt lastebiloperatørene Schenker, Bring, PostNord og Miniekspress Thermotransit Tromsø AS om rammeavtaler for frakt av frossen fisk, [redacted].

¹⁵⁰ Brev 13. januar 2017 fra PostNord, [redacted].

¹⁵¹ Appendiks, tabell 3. Eimskip har oppgitt en pris på [redacted] for frakt av frossen fisk fra Nord Norge til Nordøstkontinentet, prisene er gjort om til NOK ved å benytte gjennomsnittlig dollarkurs for 2016, 1 USD 0 8,3987 kr, jf. <http://www.norges-bank.no/Statistikk/Valutakurser/valuta/USD/>.

¹⁵² TØI rapport 1125/2011 "Konkurransflater i godstransport", side 80:
http://www.ntp.dep.no/Transportanalyser/Transportanalyser+grunnprognoser/_attachment/502993/bin/ary/814007?ts=1400ff6bc38.

¹⁵³ Brev 2. januar 2017 fra Brødrene Sperre, side 2 og brev 3. januar 2017 fra Ocean Trawlers Group, side 2.

¹⁵⁴ Brev 4. januar 2017 fra Prestfjord Seafood, brev 5. januar 2017 fra Nergård Seafood, brev 9. januar 2017 Lerøy Seafood, brev 10. januar 2017 Norwegian Seafood Company, brev 12. desember 2016 fra Scanfish, brev 9. januar 2017 fra Norway Seafoods og brev 5. januar 2017 fra Nor Seafoods.

¹⁵⁵ Partenes kunder som har besvart Konkurransetilsynets høringsrunde, frakter til sammen om lag [redacted] tonn frossen fisk fra Nord-Norge. Av dette utgjør frakt på vei om lag [redacted] tonn.

¹⁵⁶ Brev 6. januar 2017 fra Scanfish, side 1.

¹⁵⁷ Brev 10. januar 2017 fra Norway Seafoods Group, side 4.

¹⁵⁸ [redacted].

¹⁵⁹ Oppgitt i telefonsamtale med Konkurransetilsynet 10. februar 2017.

¹⁶⁰ Brev 14. februar 2017 fra Lerøy Seafood.

*"Hovedgrunnene er: Skipning av mindre volum: Det er vanskelig å få båt inn til havn for skipninger av volum mindre enn 100 tonn. Vi har flere kunder som kjøper 25-50 tonn pr ordre. Framføringstid: Noen kunder ønsker varen levert umiddelbart etter kjøp. Pris: For noen destinasjoner i Europa er prisforskjellen mellom båt og bil frakt liten. DVS at prisdifferansen ikke kompenserer for lengre framføringstid."*¹⁶¹

- (156) Eimskip anfører i tilsvaret at Konkurransetilsynets anslag for totalvolum av fraktet frossen fisk med veitransportører, ikke er korrekt. Eimskip har innhentet anslag på veitransport fra fire fryseterminaler i Tromsø, Båtsfjord, Hammerfest og Kirkenes.¹⁶² Basert på anslag fra disse fire terminalene, har partene estimert total mengde frossen fisk som er hentet fra terminalene i Nord-Norge med veitransportører. Partene har kommet til at det transporteres i størrelsesorden [redacted] tonn frossen fisk fra Nord-Norge med veitransportører.
- (157) Konkurransetilsynet er av den oppfatning at Eimskips anslag over total mengde frossen fisk som er fraktet fra Nord-Norge med veitransportører, er noe overvurdert. Eimskip oppgir at om lag [redacted] prosent av volumet fra Tromsøterminalen, [redacted] tonn fra Båtsfjord og rundt [redacted] tonn fra hver av henholdsvis Hammerfest Fryseterminal og Kirkenesterminalen blir transportert videre med veitransportører.¹⁶³ Tilsammen indikerer tallene fra de fire terminalene etter tilsynets vurdering at i størrelsesorden [redacted] prosent av frossen hvit fisk blir fraktet videre med veitransportører fra fryseterminaler i Nord-Norge, tilsvarende om lag [redacted] tonn i 2016, jf. tabell 2.
- (158) Konkurransetilsynet viser til at fiskeriaktørene som tilsynet har vært i kontakt med, samlet har oppgitt å ha fraktet om lag [redacted] tonn frossen fisk fra Nord-Norge med veitransportører, jf. avsnitt (153). Av dette ble [redacted] tonn oppgitt å ha blitt fraktet til Nordvestkontinentet og [redacted] tonn til Nordøstkontinentet. Ingen av fiskeriaktørene har oppgitt at de fraktet frossen fisk med veitransportører fra Nord-Norge til Vestlandet i 2016, med unntak av Lerøy Seafood AS, som fraktet [redacted] tonn.¹⁶⁴
- (159) Konkurransetilsynets informasjonsinnhenting inkluderer imidlertid ikke alle fiskeriaktører i Nord-Norge. Fiskeriaktørene tilsynet har bedt om informasjon fra, står for om lag 50 prosent av frossen hvit og tilnærmet all frossen pelagisk fisk som fraktes fra i Nord-Norge. Ingen av de pelagiske produsentene oppgir å ha fraktet mer enn ubetydelige mengder frossen pelagisk fisk med veitransportører.¹⁶⁵ Basert på høringsssvarene er det således etter tilsynets vurdering rimelig å anta at om lag [redacted] tonn frossen hvit og pelagisk fisk fraktes med veitransportører fra Nord-Norge. Beregninger basert på anslag fra fryseterminalene i Nord-Norge, avviker ikke betydelig fra dette.
- (160) Konkurransetilsynet viser til at uavhengig av hvilket anslag man legger til grunn for total mengde frossen fisk fraktet med veitransportører fra Nord-Norge, vil andelen som fraktes med veitransportører, være lav. Videre viser tilsynet til at en betydelig andel av den frosne fisken som fraktes med veitransportører fra Nord-Norge, vil knytte seg til situasjoner hvor spesielle forhold gjør veitransport til et bedre alternativ til sjøtransport enn ellers. Eksempler på slike situasjoner kan være behov for å frakte små volumer, behov for rask levering, tekniske problemer med skip, frakt til innenlands konsum eller eksport til nærliggende destinasjoner.
- (161) Konkurransetilsynets høringsrunde med veitransportører viser videre at ingen av disse anser seg for å være i direkte konkurranse med sjøtransportørene. Bring oppgir følgende: *"Det er etter det Bring-selskapene kjenner til ingen som frakter frossen fisk fra Nord-Norge til Nord-Europa på vei. Årsaken til dette er at kostnadene er vesentlig høyere ved frakt på vei enn til sjøs. Veitransport anses derfor ikke å være et konkurransedyktig alternativ til sjøtransport."* Bring oppgir videre at *"frakt av frossen fisk skjer bare på sporadisk grunnlag som spot-oppdrag. Det representerer lave volumer, og det er ikke knyttet rammeavtaler til dette."*¹⁶⁶

¹⁶¹ Brev 21. desember 2016 fra Nergård, side 4.

¹⁶² Tilsvaret, side 22.

¹⁶³ Tilsvaret side 22.

¹⁶⁴ Brev 2. februar 2017 fra Lerøy Seafood.

¹⁶⁵ Brev 31. januar 2017 fra Nergård, brev 8. januar 2017 fra Pelagia og brev 2. februar 2017 fra Lofoten Viking.

¹⁶⁶ Brev 9. januar 2017 fra Bring, side 4.

- (162) Schenker oppgir at *"Vi har ingen kunder som kun sender frossen fisk. Det vi kjører av frossen fisk er ikke-regulære småsendinger for våre ferskfisk kunder"*. De oppgir videre at: *"Schenker Termo konkurrerer i svært liten grad i dette markedet. Vi tar kun med gods på forespørsel. Som regel er dette for noen av våre ferskfisk kunder"*.¹⁶⁷
- (163) Thermomax Trondheim AS oppgir at de ikke transporterer frossen fisk fra Nord-Norge.¹⁶⁸
- (164) Miniekspress Thermo Tromsø AS oppgir at de nesten ikke frakter frossen fisk ut av Norge. Videre oppgir de følgende: *"På store partier, anslagsvis 100 tonn per parti, er bilen sjanseløs. Må antakeligvis ha en prisøkning på 30-40%. Til Holland er bilen sjanseløs. På 20 tonn kan bilen være konkurransedyktig"*.¹⁶⁹
- (165) Videre oppgir flere sjøtransportører at de ikke anser veitransportører som konkurrenter for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge.
- (166) Samskip oppgir at *"road haulage is only competitive on frequency and lead time to the market and as such applicable for the carriage of fresh fish, and to a limited extent salted and wet salted chilled fish (to Portugal). Frozen fish is normally not in time sensitive"*.¹⁷⁰
- (167) Ulvan Rederi opplyser følgende: *"Nord for Trondheim er ikke bil i konkurranse med skip på grunn av store distanser i Nord-Norge og Europa"*.¹⁷¹
- (168) Silver Sea oppgir imidlertid at de opplever konkurransen fra veitransportører som økende. Fra deres svarbrev fremgår følgende: *"Vi har i de siste årene sett at bil transport i stor grad klarer å konkurrere med fryseskip for transport til Nord Europa. Dette har sammenheng med at bilene ikke betaler havneavgifter, ikke er avhengig av laste og losse arbeidere, kan kjøre og levere varene direkte til kunde, bruker utenlandske førere, etc. etc. Bil blir også brukt til å distribuere varer til butikker etc. i Nord-Norge og de samme bilene tilbyr rimelig retur transport sørover"*. Videre oppgir Silver Sea at veitransport i hovedsak vil være et alternativ for kunder med lave volumer og for varer av høy verdi ettersom varer med høy verdi i mindre grad er avhengig av rimelig frakt.¹⁷²
- (169) Samlet sett er det Konkurransetilsynets vurdering at veitransport og sjøtransport tilfredsstiller ulike behov for frakt hos fiskeriaktørene. Veitransport er i all hovedsak kun et alternativ for kundene som etterspør rask fremføringsstid eller som har behov for frakt av små volumer. Tilsynets prissammenligninger viser at det generelt eksisterer en vesentlig prisforskjell mellom disse transportformene, jf. avsnitt (147) og (150). Disse forholdene indikerer at sjøtransport og veitransport utgjør ulike produktmarkeder.
- (170) Konkurransetilsynet viser videre til meldingen hvor det fremgår at sjøtransportører generelt har høyere faste og lavere variable kostnader enn veitransportører.¹⁷³ Konkurransetilsynet er av den oppfatning at sjøtransportører som seiler i linjefart i de aller fleste tilfeller vil ha en konkurransefordel overfor veitransportører, ettersom sjøtransportører som regel vil ha betydelig lavere marginalkostnader, og således sterkere insentiver til å tilby kundene lavere priser. Unntaket vil kunne være, [redacted] dersom en veitransportør likevel befinner seg i Nord-Norge og har behov for last på returen.
- (171) Videre er Konkurransetilsynet av den oppfatning at frossen fisk i mindre grad enn fersk fisk og andre kjølevarer, er avhengig av kort fremføringstid. Ettersom fisken fraktes i fryserom, har den lang holdbarhet. Pris synes derfor å ha en større betydning enn fremføringstid, når det etterspørres transport av frossen fisk.
- (172) Konkurransetilsynet viser også til at nesten all frossen fisk ut fra Nord-Norge i dag fraktes på sjø. Det at noen kunder benytter veitransport som et supplement til sjøtransport i tilfeller hvor

¹⁶⁷ Brev 31. januar 2017 fra Schenker, side 1.

¹⁶⁸ Brev 27. desember 2016 fra Thermomax Trondheim.

¹⁶⁹ Brev 23. januar 2017 fra Miniekspress Thermo Tromsø, side 2.

¹⁷⁰ Brev 6. januar 2017 fra Samskip, side 6.

¹⁷¹ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi, side 3.

¹⁷² Brev 6. januar 2017 fra Silver Sea, side 3.

¹⁷³ Meldingen, side 20 og 37.

fremføringstid er avgjørende, eller dersom skipene ikke er tilgjengelige, tilsier ikke etter tilsynets vurdering at veitransport inngår i det relevante markedet.

- (173) Konkurransetilsynet har på bakgrunn av ovennevnte kommet til at frakt av frossen fisk med frysescip utgjør et eget relevant produktmarked, hvor frakt med veitransportører ikke inngår. Konkurransetilsynet vil vurdere konkurransepress fra veitransportører i konkurranseanalysen i kapitlene 7.3.2.1, 7.4.2.1 og 7.5.2.1.

5.2.6 Vurdering av hvorvidt frakt av frossen fisk med jernbane inngår i samme marked som frakt med frysescip

- (174) Frossen fisk kan også transporteres med jernbane, jf. kapittel 4.3.3.
- (175) Partene anfører at konkurranseflaten mellom ulike transportformer som vei, bane og sjø vil variere ut i fra distanse godset skal transporteres. Videre anfører partene at sjøtransport og jernbanetransport relativt er mer konkurransedyktig når godstransporten er over et visst volum og over en viss distanse. Partene anfører også at jernbanetransport normalt har kortere fremføringstid enn sjøtransport.¹⁷⁴
- (176) Konkurransetilsynet er av den oppfatning at det eksisterer meget begrenset substitusjonsmuligheter mellom frakt av frossen fisk med frysescip og frakt av frossen fisk med jernbane fra Nord-Norge. Tilsynet viser ved sin vurdering til at det ikke er godt tilrettelagt for transport av frossen fisk med tog i Nord-Norge. Cargo Net tilbyr godstransport med jernbane mellom Bodø og Oslo og mellom Narvik og Oslo. Selskapet har oppgitt at de i all hovedsak kun frakter fersk fisk og at frossen fisk i all hovedsak fraktes på sjø til steder på Kontinentet hvor de ikke har noe tilbud.¹⁷⁵
- (177) Konkurransetilsynet finner på bakgrunn av ovennevnte at frakt av frossen fisk med frysescip utgjør et eget relevant produktmarked, hvor frakt med jernbane ikke inngår.

5.2.7 Vurdering av hvorvidt frakt av frossen fisk direkte fra fiskefartøy via omlasting på havet inngår i samme marked som frakt med frysescip

- (178) Norske fiskefartøy er forpliktet til å lande fisken ved havn og selge sin fangst gjennom salgslag, jf. avsnitt (60). Utenlandske fiskefartøy har ikke omsetningsplikt i Norge med mindre de velger å lande fisken sin i Norge. Ettersom utenlandske fiskefartøy ikke er forpliktet å lande fisken i Norge, kan de også velge å lande fisken i andre land eller selge fisken direkte til kundene, enten ved hjelp av egen transport eller de kan benytte transportører som omlaster fisken direkte fra fiskefartøyet på havet.
- (179) I hovedsak foregår omlastninger på havet rundt Bjørnøya og Svalbard (Bellsundet).¹⁷⁶ Fisk som omlastes ved Bjørnøya og Svalbard, transporteres i all hovedsak til europeiske havner, særlig Nederland.¹⁷⁷ [REDACTED] er de arter som er mest vanlig å omlaste. Det foregår også enkeltomlastinger av partier med pelagiske arter, men ikke i tilsvarende omfang som for [REDACTED].¹⁷⁸ Per medio november 2016 var det omlastet i 2016 i underkant av [REDACTED] på hav, og en mindre mengde snøkrabbe.¹⁷⁹
- (180) Partene viser til at et betydelig volum fisk som fanges i havområdene utenfor Nord-Norge, transporteres direkte til Europa uten at den når norskekysten først.¹⁸⁰ I tillegg kommer noen tonn fryste skalldyr. Partene mener på bakgrunn av dette at fiskeriaktørene kan velge å kjøpe frakt fra norsk havn eller frakt via omlasting. Ifølge partene kan det estimeres at minst [REDACTED] tonn frossen fisk ble fraktet direkte fra fisketrålerne til Nordvestkontinentet i 2016.
- (181) Partene viser videre til at fisk fra de utenlandske fiskefartøyene, står for en relativt stor andel av fisken som landes i nordnorske havner. De viser i denne sammenheng til statistikk fra

¹⁷⁴ Meldingen, side 20

¹⁷⁵ Brev 11. januar 2017 fra Bring, vedlegg "Til pkt 2 – e-postkorrespondanse mellom Posten og Cargonet".

¹⁷⁶ Ifølge Fiskeridirektoratets analyseenhet er det forbudt å utføre omlasting innen 12 nautiske mil fra den norske kysten.

¹⁷⁷ [REDACTED].

¹⁷⁸ [REDACTED].

¹⁷⁹ Volumet er regnet etter produktvekt.

¹⁸⁰ Tilsvaret side 12 og brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein.

Norges Råfisklag som viser at utenlandske fiskefartøy sto for om lag 35 prosent (volum) av fisken som ble landet i Finnmark og Troms i 2016.

- (182) På denne bakgrunn anfører partene at selv om partene kun tilbyr frakt av frossen fisk fra norskekysten, møter de konkurranse fra omlastere, ikke bare om den utenlandske fisken som landes, men også om de volumene som omlastes i havet med destinasjon Europa.
- (183) Konkurransetilsynet viser til at for fisk fanget av norske fiskefartøy, vil ikke frakt via omlasting på havet være et alternativ, jf. avsnitt (60). Fisk fanget av norske fiskefartøy utgjør mesteparten av fisken som landes i Norge.
- (184) For frossen fisk fra utenlandske fiskefartøy landet i Norge, vil frakt via omlasting på havet i utgangspunktet kunne være et alternativ. Imidlertid vil valg av frakt via omlasting på havet, avhenge av en rekke faktorer som hvor fisken er fanget, om været tillater omlasting på havet, om fiskefartøyet er egnet til omlasting på havet, behov for tjenester i havn som bytte av mannskap mv.¹⁸¹ Tilsynet er derfor av den oppfatning at volumene som vil skifte til frakt via omlasting på havet som følge av en relativt liten og varig prisøkning på frakt med fryseskip fra norske havner, vil være begrenset.
- (185) Konkurransetilsynet har på bakgrunn av ovennevnte kommet til at frakt av frossen fisk med fryseskip utgjør et eget relevant produktmarked, hvor frakt av frossen fisk via omlasting på havet ikke inngår.

5.2.8 Vurdering av hvorvidt frakt av frossen fisk med skip uten frysekapasitet inngår i samme marked som frakt med fryseskip

- (186) Fra et etterspørselsperspektiv er det klart at når en oppdragsgiver etterspør frakt av frossen fisk, vil ikke denne frakten kunne erstattes med skip som ikke har frysekapasitet. Det er således etter Konkurransetilsynets vurdering ingen etterspørselssubstitusjon for kundene mellom frakt av frossen fisk med fryseskip og frakt av frossen fisk med skip uten frysekapasitet.
- (187) Fra et tilbudssideperspektiv må det vurderes i hvilken grad et skip uten frysekapasitet på kort sikt, og uten betydelige kostnader eller risiko, kan tilpasse sitt tilbud til å tilby frakt av frossen fisk.
- (188) Konkurransetilsynets høringsrunde med sjøtransportører peker i retning av at kostnadene knyttet til en slik tilpasning er store.
- (189) Silver Sea oppgir at *"det kan finnes muligheter for enkelte roro-skip og diverse laste skip å installere fryse anlegg om bord, men det kreves gjerne omfattende og kostbar ombygging."*¹⁸²
- (190) Samskip viser til at *"installing reefer capacity into existing non-reefer vessels is not financially viable."*¹⁸³
- (191) Videre angir NCL at *"sideportskip uten frysekapasitet kan vanskelig bygges om."*¹⁸⁴
- (192) Scan-Shipping opplyser at [REDACTED] ¹⁸⁵
- (193) Konkurransetilsynet er på denne bakgrunn av den oppfatning at det er betydelige kostnader og risiko knyttet til å installere frysekapasitet på skip uten frysekapasitet. Det er således begrenset tilbudssubstitusjon mellom fryseskip og skip uten frysekapasitet. Potensiell konkurranse fra Scan-Shipping vil vurderes i kapittel 7.3.3.3
- (194) Konkurransetilsynet har på bakgrunn av ovennevnte kommet til at frakt av frossen fisk med fryseskip utgjør et eget relevant produktmarked, hvor frakt med skip uten frysemulighet ikke inngår.

¹⁸¹ Referat fra telefonsamtale med Fiskeridirektoratet 17. mars 2017.

¹⁸² Brev 6. januar 2017 fra Silver Sea, side 4.

¹⁸³ Brev 6. januar 2017 fra Samskip, side 10.

¹⁸⁴ Brev 10. januar 2017 fra NCL, side 4.

¹⁸⁵ Brev 12. desember 2016 fra Scan-Shipping, side 1.

5.2.9 Vurdering av hvorvidt frakt av fersk fisk og andre kjøleprodukter inngår i samme marked som frakt av frossen fisk med fryseskip

- (195) Det finnes også andre typer fisk og fiskeprodukter som har behov for temperaturregulert frakt. Fersk fisk og konvensjonell fisk som tørrfisk, klippfisk og saltfisk¹⁸⁶ har behov for såkalt kjøletransport. I hovedsak benyttes samme teknologi i transportmiddelet til å frakte kjølte varer som frosne varer, men temperaturen stilles ulikt. I vinterhalvåret kan imidlertid konvensjonell fisk også fraktes på skip uten fryse- og kjøleteknologi, og Biofeeder oppgir til tilsynet at "*Våre skip har kun kjølerom så vi frakter kun fisk som ikke trenger frys*".¹⁸⁷
- (196) Partene anfører i tilsvaret at Konkurransetilsynet har avgrenset det relevante markedet for snevert med hensyn til hvilken type gods som fraktes. Partene mener at fersk fisk og andre kjølevarer bør inkluderes i det relevante markedet og viser til at det er det samme fraktutstyret som benyttes for samtlige av disse produktgruppene. Av den grunn vil transportører som i dag frakter kjølte varer, ha gode responsmuligheter overfor transportører av frosne varer. Eimskip viser også til at de hvert år frakter en god del konvensjonell fisk på sine skip og ruter.
- (197) Konkurransetilsynet viser til at fersk fisk og konvensjonell fisk skiller seg fra frossen fisk langs flere dimensjoner. For eksempel viser tilsynet til at fersk fisk har kortere holdbarhet, som medfører at frakt på skip ikke vil være et alternativ. Klippfisk fraktes nesten ikke fra Nord-Norge ettersom brorparten av klippfiskaktørene er lokalisert i Møre og Romsdal.¹⁸⁸ Saltfisk benyttes som innsatsfaktor til klippfiskproduksjon, og de største volumene av saltfisk fraktes således til Møre og Romsdal. Saltfisk inneholder mye vann som gjør den lite egnet for omlasting og som medfører fall i vekt ved lang transport.¹⁸⁹ Aktører som kjøper fisk merket med anvendelsen "*henging*" i Nord-Norge, utgjør et langt lavere volum enn for frossen fisk.¹⁹⁰ Både klippfisk og fersk fisk har også høyere verdi enn frossen fisk.¹⁹¹ Som følge av disse ulikhetene fraktes nesten all fersk fisk og store deler av den konvensjonelle fisken, med veitransportører.¹⁹²
- (198) Videre viser Konkurransetilsynet til at partene har begrenset overlapp innen frakt av fersk og konvensjonell fisk. Eimskip frakter [redacted] konvensjonell fisk,¹⁹³ og selskapet frakter konvensjonell fisk [redacted].¹⁹⁴ [redacted]¹⁹⁵
- Konkurransetilsynet har vært i kontakt med saltfiskprodusentene Jangaard Export og Hermann Export.¹⁹⁶ Ingen av disse benytter partene til transport av saltfisk.¹⁹⁷ Videre oppgir Ulvan Rederi at Eimskip og Nor Lines ikke er så mye inne i markedet for frakt av konvensjonell fisk.¹⁹⁸

¹⁸⁶ Saltfisk utgjør råstoffet til både norsk og portugisisk klippfiskproduksjon, jf. Meld. St. 10 (2015-2016), side 24.

¹⁸⁷ Scan Shipping, NSK og Biofeeder har transportert konvensjonell fisk uten tilgang på frysekapasitet, jf. referat fra telefonsamtale med Cobit 15. mars 2017, brev 28. mars 2017 fra Biofeeder, referat fra telefonsamtale med Scan-Shipping 5. desember 2016 og <http://www.nskshipping.no/wp-content/uploads/2009/11/FaktarkMSNysund.pdf>.

¹⁸⁸ Meld. St. 10 (2015-2016) "*En konkurransekraftig sjømatindustri*", side 23.

¹⁸⁹ Referat fra telefonsamtale med Hermann Export 27. mars 2017 og brev 7. februar 2017 fra Prestfjord.

¹⁹⁰ De fem største kjøperne i 2016 stod for mellom 1 100 og 1 400 tonn, jf. tall fra Norges Råfisklag.

¹⁹¹ Sjømatrådets månedsstatistikk for Desember 2016 med årstall:

<http://www.seafood.no/Markedsinnsikt/Sjømatrådet-Innsikt>.

¹⁹² Unntaket er frakt av saltfisk fra Nord-Norge til Vestlandet hvor en del fraktes med skip.

¹⁹³ Brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein, [redacted].

¹⁹⁴ Brev 28. mars 2017 fra Wikborg Rein, side 3.

¹⁹⁵ [redacted].

¹⁹⁶ Brev 27. mars 2017 fra Jangaard og brev 29. mars 2017 fra Hermann Export.

¹⁹⁷ Hermann Export benytter Nor Lines (Hurtigruten) til transport av klippfisk til Ålesund, og oppgir at det vil være mulig å få til enkeltturer med Eimskip hvis det planlegges godt og man har et visst volum, jf. referat fra telefonsamtale med Hermann Export 27. mars 2017.

¹⁹⁸ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

- (199) Fra et tilbudssideperspektiv må det vurderes i hvilken grad transportmidler med kjølekapasitet på kort sikt, og uten betydelige kostnader eller risiko, kan tilpasse sitt tilbud til å tilby frakt av frossen fisk.
- (200) Konkurransetilsynet viser til at all fersk fisk og store deler av den konvensjonelle fisken som ikke skal til Møre og Romsdal for klippfiskproduksjon, fraktes med veitransportører. Som det fremgår av kapittel 5.2.5 anser ikke tilsynet frakt av frossen fisk på vei som en del av det relevante markedet. Det er således tilsynets vurdering at veitransportører som i dag frakter kjølte varer, ikke i betydelig grad vil kunne disiplinere partene etter foretakssammenslutningen.
- (201) Konkurransetilsynet viser videre til at ingen av sjøtransportørene som ble kontaktet i høringsrunden, oppga at de fraktet tørrfisk eller klippfisk fra Nord-Norge utover helt beskjedne mengder.¹⁹⁹
- (202) Ulvan Rederi og Cobit oppgir at de tilbyr frakt av saltfisk med skip. Ulvan Rederi frakter om lag [redacted] tonn saltfisk per år fra Nord-Norge til Vestlandet.²⁰⁰ Videre oppgir Ulvan Rederi at det finnes flere mindre frakteskip som frakter saltfisk per i dag.²⁰¹ Av underleverandørene Cobit oppgir at de benytter til å frakte saltfisk, har ingen av disse frysekapasitet utenom Ulvan Rederi som også frakter frossen fisk, jf. avsnitt (87).
- (203) Konkurransetilsynet viser til at frakt av frossen fisk krever fryseteknologi i transportmiddelet også i vinterhalvåret. Tilsynet viser i denne forbindelse til at aktører som ikke har fryseteknologi i transportmiddelet, ikke kan tilpasse sine skip til å tilby frakt av frossen fisk uten at det vil medføre betydelige kostnader eller risiko, jf. kapittel 5.2.8. Ulvan Rederi vil i utgangspunktet kunne øke sin frysekapasitet noe på bekostning av sin kjølekapasitet. Som det fremgår av kapittel 7.5.2.1 anser Konkurransetilsynet Ulvan Rederi i mindre grad å være en nær konkurrent til partene i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Vestlandet. Ekspansjon fra Ulvan Rederi er videre ikke vurdert av tilsynet til å være sannsynlig, effektiv og tidsnær, jf. kapittel 7.5.3.
- (204) På denne bakgrunn er det Konkurransetilsynets vurdering at frakt av frossen fisk og kjølt fisk utgjør ulike produktmarkeder.

5.2.10 Konklusjon

- (205) Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at det relevante produktmarkedet er frakt av frossen fisk med fryseskip.

5.3 Geografisk markedsavgrensning

5.3.1 Innledning

- (206) Nor Lines har to sørgående ruter fra Nord-Norge til Europa, henholdsvis Continent Line og Poland Line, jf. avsnitt (49). På Continent Line fraktes det frossen fisk fra Hammerfest i nord langs norskekysten via Tyskland til Eemshaven i Nederland. På Poland Line fraktes frossen fisk fra Kirkenes langs norskekysten via Danmark og til Østersjøen.
- (207) Eimskip har en sørgående rute, Orange Line, som går med ukentlige avganger med sideportfryseskip fra Murmansk langs norskekysten og til Velsen i Nederland, samt videre til England/Skottland, jf. avsnitt (45). I tillegg tilbyr Eimskip spottrafikk til blant annet Polen og Litauen, jf. avsnitt (46).
- (208) De største volumene av frossen fisk partene laster for sørgående frakt til Vestlandet, Nordvestkontinentet²⁰² og Nordøstkontinentet²⁰³, blir lastet i Kirkenes, Båtsfjord, Hammerfest og Tromsø.²⁰⁴

¹⁹⁹ Brev 6. januar 2017 fra Silver Sea, brev 13. januar 2017 fra Eidshaug Rederi og brev 6. januar fra Samskip.

²⁰⁰ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

²⁰¹ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi. Se også referat fra telefonsamtale med Cobit 15. mars 2017.

²⁰² Nederland og Tyskland.

²⁰³ Baltikum og Polen.

²⁰⁴ Brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein, vedlegg "Cargo data" og brev 6. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [redacted].

- (209) De største lossehavnene når det gjelder frakt av frossen fisk, er [redacted] for Nor Lines,²⁰⁵ og [redacted] for Eimskip.²⁰⁶
- (210) Partene har opplyst at noe av den frosne fisken som fraktes til Nederland, sendes til destinasjoner på Kontinentet, men veldig mye skal lastes om til container og fraktes til oversjøiske destinasjoner. Omlastning til container for forsendelse til oversjøiske destinasjoner, kan også skje i norske containerhavner.²⁰⁷
- (211) Partene anfører at det relevante geografiske markedet er korridoren langs norskekysten og til og fra Nordvestkontinentet. Det fremgår av meldingen at selv om partene anløper ulike havner i Nederland, er det grunn til å anta at disse inngår i samme relevante geografiske marked. Partene anser at havnene i Nederland betjener et omland som omfatter deler av Tyskland og Frankrike, samt Benelux-landene. I tråd med Kommisjonens praksis anser partene at frakt til og fra Nordvest- og Nordøst-Europa, utgjør forskjellige geografiske markeder.²⁰⁸ Videre mener partene at de relevante geografiske markedene omfatter både sør- og nordgående frakt.²⁰⁹
- (212) Når det gjelder markedets geografiske utstrekning i Norge, er det partenes syn at alle transportrelasjonene underveis inngår i samme relevante geografiske marked. Partene viser i denne sammenheng til at det etter Kommisjonens praksis er rutens endepunkter som danner utgangspunktet for det relevante geografiske markedet. Det pekes også på at alle de større aktørene har transportnettverk som dekker minst hele Norge.
- (213) Kommisjonen har i tidligere praksis lagt til grunn at det geografiske markedet for linjefart er transportkorridoren mellom laste- og lossehavner.²¹⁰ Videre har Kommisjonen pekt på at det kan etableres et skille mellom utgående og inngående transport innen samme transportkorridor ved den geografiske markedsavgrensningen.²¹¹
- (214) I det følgende vil Konkurransetilsynet vurdere hvilke transportkorridorer som inngår i det relevante geografiske markedet. Først drøftes om frakt i sør- og nordgående retning er i samme marked, og deretter laste- og lossehavnenes dekningsområder.

5.3.2 Vurdering av sør- og nordgående frakt

- (215) Fra et etterspørselsperspektiv dekker tilbudet om sør- og nordgående frakt ulike behov. For en fiskeriaktør som etterspør frakt av frossen fisk i sørgående retning, vil ikke et tilbud om frakt i nordgående retning være et alternativ. Det vises i denne sammenheng også til at aktørene i hovedsak frakter tørrlast nordover, mens de frakter frossen fisk sørover. Etter Konkurransetilsynets oppfatning vil de relevante geografiske markedene i denne saken kun omfatte sørgående frakt av frossen fisk.

5.3.3 Vurdering av lastehavner

- (216) På etterspørselssiden vil plasseringen til fryselageret hvor kunden har fisken, være bestemmende for hvilken lastehavn som benyttes. Fryselagrene for fisk er normalt lokalisert nær eller i havner. Ekstrakostnader ved transport og lasting gjør at det i de fleste tilfeller vil være ulønnsomt å kjøre fisken til en annen havn. Kunden vil av den grunn i utgangspunktet etterspørre frakt fra den havnen som ligger i umiddelbar nærhet til der den frosne fisken befinner seg.
- (217) Fiskerne har en viss handlingsfrihet når det gjelder i hvilken havn de velger å selge lasten i, jf. kapittel 4.2.1, og dermed hvilket fryselager fisken skal lagres på. Den enkelte havns omland bestemmes dermed av fiskernes frihet til å velge anløpshavn. Fiskernes valgfrihet er imidlertid

²⁰⁵ Brev 6. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [redacted].

²⁰⁶ Brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein, vedlegg "Cargo data".

²⁰⁷ Presentasjon fra møte med Eimskip 2. februar 2017.

²⁰⁸ Meldingen, side 25.

²⁰⁹ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein.

²¹⁰ M.5450 - Kuhne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd, avsnitt 14

²¹¹ I M.7523 – CMA CGM /OPDR avsnitt 54 og M. 7268 – CSAV/HGV/Kuhne Maritime/Hapag-Lloyd AG avsnitt 28-29.

begrenset. En stor andel av de norske fiskefartøyene som fanger hvit- eller pelagisk fisk, har reguleringer som binder dem til å levere fisken innenfor spesifikke geografiske områder. De snevreste regulatoriske grensene er satt for fiskefartøy med torsketråltilatelse hvor leveringsplikten gjelder for tre ulike regioner, henholdsvis Øst-Finnmark, Vest-Finnmark, Nord-Troms og Nordland og øvrige kommuner i Troms.²¹² Konkurransetilsynet finner på denne bakgrunn at det er grunnlag for å avgrense markedene lokalt.

- (218) Det er imidlertid flere momenter som taler for at markedene i de tre nordligste fylkene er tilstrekkelig ensartede til at de kan vurderes samlet. Etterspørselssiden består av både større og mindre fiskeriaktører i alle de tre nordligste fylkene. Flere av de store fiskeriaktørene har virksomhet lokalisert i flere fylker og inngår rammeavtaler som omfatter frakt fra alle disse. Også på tilbudssiden er konkurranseforholdene forholdsvis ensartede. I Finnmark, Troms og Nordland har begge partene rutetrafikk og møter i stor grad konkurranse fra de samme aktørene. Etter Konkurransetilsynets vurdering er derfor konkurransesituasjonen i Nord-Norge tilstrekkelig ensartet til at hele området kan vurderes samlet i den videre analysen.

5.3.4 Vurdering av lossehavner

- (219) Det geografiske markedet for linjetransport har tradisjonelt sett blitt definert med utgangspunkt i transportkorridoren mellom laste- og lossehavner. De aktuelle transportkorridorene i dette tilfellet er fra Nord-Norge til henholdsvis Vestlandet, Nordvestkontinentet og Nordøstkontinentet.
- (220) Som et utgangspunkt er den enkelte lossehavns dekningsområde bestemmende for avgrensningen av det geografiske markedet. Den eksakte avgrensningen av omlandet til lossehavnene avhenger av transportkostnadene fra havnen til mottaker. Jo større transportkostnader det er fra lossehavnene til mottaksdestinasjonen, desto mer sannsynlig er det at transportkorridorens frakttjenester kan bli disiplinert av tilbud av frakt i andre transportkorridorer.
- (221) Den frosne fisken som fraktes fra Nord-Norge og losses på Vestlandet, blir videreforedlet og konsumert lokalt, lagret for senere salg på fryselerager eller fraktet videre til andre steder i Norge eller utlandet.²¹³
- (222) I Ålesund er det en stor containerhavn hvor flere containerrederier tilbyr frakt av frossen fisk til Kontinentet. Disse containerrederiene går med såkalte feederskip til Rotterdam eller Hamburg, eventuelt til Göteborg eller engelsk havn, hvor de lastes om bord i de oversjøiske containerskipene.²¹⁴
- (223) Den store geografiske avstanden til de store containerhavnene i Europa taler for å skille lossehavner på Vestlandet fra lossehavner på Kontinentet. Videre er det flere forhold på etterspørselssiden som tilsier at omlandet til havnene på Vestlandet utgjør et eget geografisk marked. For den andelen av frossen fisk som har blitt fraktet til Vestlandet for videreforedling og lokalt konsum, vil ikke lossing ved andre havner være et alternativ. I tillegg vil enkelte aktører ha en preferanse for å lagre fisken på fryselerager hvor de har avtaler eller medeierskap før salg, noe som gjør dem mindre tilbøyelige til å frakte fisken til andre havner.²¹⁵
- (224) Konkurransesituasjonen er også annerledes for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Vestlandet i forhold til frakt til Kontinentet. På strekningen Nord-Norge til Vestlandet er det i tillegg til partene enkelte mindre linjeaktører som tilbyr frakt av frossen fisk, jf. kapittel 7.5. Tilsynet har også fått opplyst at containerlossing i en norsk havn medfører økte kostnader.²¹⁶
- (225) Konkurransetilsynet anser på denne bakgrunn at frakt fra Nord-Norge til Vestlandet utgjør et eget geografisk marked.

²¹² Forskrift om leveringsplikt for fartøy med torsketråltilatelse § 4 fjerde ledd.

²¹³ [Redacted]

²¹⁴ Brev 6.januar 2017 fra Samskip og www.innovasjon norge.no.

²¹⁵ [Redacted]

²¹⁶ [Redacted]

at man står overfor to adskilte geografiske markeder. Videre er konkurranseforholdene forskjellige for de to transportkorridorene siden ruten fra Nord-Norge til Svartehavet mangler linjefarttilbud. I tillegg kommer at kun et fåtall av de store havnene i Svartehavet har direkte adgang til fellesmarkedet, og at mer enn 90 prosent av fisken og fiskeriproduktene som eksporteres fra Polen²²² og Litauen²²³, går til andre EU-land. Brødrene Sperre har opplyst at frakt til Ukraina ikke er et godt alternativ for aktører som ønsker å lagre store kvanta fisk for deretter å selge den til kunder i Ukraina eller tidligere sovjetstater, på grunn av den høye risikoen krig, korrupsjon og regulatorisk usikkerhet medfører.²²⁴

- (236) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at frakt av frossen fisk med fryseskipp fra Nord-Norge til henholdsvis Ukraina og Nordøstkontinentet, utgjør separate geografiske markeder.

5.3.5 Konklusjon geografiske markeder

- (237) Konkurransetilsynet har på bakgrunn av det ovennevnte kommet til at det foreligger tre relevante geografiske markeder som blir berørt av foretakssammenslutningen. Disse er transportkorridorene fra Nord-Norge til henholdsvis Nordvestkontinentet, Nordøstkontinentet og Vestlandet.

5.4 Konklusjon markedsavgrensning

- (238) Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at de relevante markedene er frakt av frossen fisk med fryseskipp fra Nord-Norge til henholdsvis Nordvestkontinentet, Nordøstkontinentet og Vestlandet.

6 Alternativsituasjon

6.1 Rettslig utgangspunkt

- (239) Konkurransetilsynet skal forby foretakssammenslutninger som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse. Det er ikke grunnlag for å forby en transaksjon der det er sannsynlig at konkurranseforholdene vil svekkes i like stor, eller i større grad, uten foretakssammenslutningen. I dette ligger et krav om årsakssammenheng.²²⁵
- (240) Kravet til årsakssammenheng innebærer at Konkurransetilsynet må sammenligne konkurransesituasjonen som vil oppstå dersom foretakssammenslutningen gjennomføres med den mest sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen (alternativsituasjonen).²²⁶ I fastleggelsen av alternativsituasjonen i Aspiro-saken²²⁷ fant departementet at den mest sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen måtte legges til grunn.²²⁸
- (241) Normalt vil status quo være det beste anslaget på hvordan markedet hadde utviklet seg uten foretakssammenslutningen. Med status quo menes de markedsforholdene som eksisterer i det relevante markedet på tidspunktet for foretakssammenslutningen. Departementet uttrykte dette på følgende måte i Aspiro-saken:

"Normalt vil konkurransesituasjonen før foretakssammenslutningen være det beste anslaget på hvordan denne vil utvikle seg dersom foretakssammenslutningen ikke hadde funnet sted".²²⁹

- (242) Departementets uttalelse er i tråd med Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger, hvor det uttales at:

²²² <https://www.eurofish.dk/index.php/poland>.

²²³ <https://www.eurofish.dk/index.php/member-countries/lithuania>.

²²⁴ Referat fra telefonsamtale med Brødrene Sperre 24. mars 2017.

²²⁵ Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9, jf. avsnitt 2, og sak COMP/M.6360 – Nynas/Shell/ Harburg Refinery avsnitt 307 til 311.

²²⁶ Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9.

²²⁷ Fornyings- og administrasjonsdepartementets vedtak 17. april 2009 på klage på Konkurransetilsynets vedtak V2008-22 Opplysningen Mobil AS – Aspiro Søk AS.

²²⁸ Se også EU-domstolens dom i sak C-12/03 P Kommisjonen mot Tetra Laval, premiss 42 og 43.

²²⁹ Fornyings- og administrasjonsdepartementets vedtak 17. april 2009 på klage på Konkurransetilsynets vedtak V2008-22, punkt 7.1. Tilsvarende også punkt 7.5.

*"In assessing the competitive effects of a merger, the Commission compares the competitive conditions that would result from the notified merger with the conditions that would have prevailed without the merger. In most cases the competitive conditions existing at the time of the merger constitute the relevant comparison for evaluating the effects of a merger."*²³⁰

- (243) I enkelte saker kan det imidlertid etter en konkret vurdering være holdepunkter for å legge en annen alternativsituasjon enn status quo til grunn ved vurderingen av om lovens inngrepsvilkår er oppfylt, da status quo ikke kan anses som det beste anslaget på fremtidig markedsutvikling uten foretakssammenslutningen, jf. samme punkt i Kommisjonens retningslinjer:

"However, in some circumstances, the Commission may take into account future changes to the market that can reasonably be predicted. It may, in particular, take account of likely entry or exit of firms if the merger did not take place when considering what constitutes the relevant comparison".

- (244) Tilsvarende betraktninger er lagt til grunn av britiske konkurransemyndigheter i deres retningslinjer for behandlingen av fusjoner.²³¹ Videre finnes det eksempler fra norske, europeiske og andre lands konkurransemyndigheter på at man har behandlet andre scenarier enn situasjonen på meldetidspunktet, som alternativsituasjonen.

- (245) I Universal/EMI legger Kommisjonen til grunn at det kun unntaksvis vil kunne legges til grunn en uttreden fra markedet som alternativsituasjon:

*"Absent exceptional circumstances (for example, a failing firm situation), this pre-merger situation is the relevant framework against which to assess the likely effects on competition of the proposed concentration. [...] The notifying party did not put forward convincing arguments or evidence as to why the Commission should deviate from this principle".*²³²

- (246) Ved fastsettelsen av alternativsituasjonen er det således den sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen som skal legges til grunn. For at en annen markedsutvikling skal anses som mer sannsynlig enn status quo, må den alternative markedsutviklingen ha støtte i konkrete holdepunkter og analyser.

- (247) I Hutchison 3G Italy/Wind/JV uttaler Kommisjonen at:

*"It is for the Parties to provide in due time all the relevant information necessary to show that it can be reasonably predicted that a deterioration of the competitive structure would have occurred in the absence of the concentration."*²³³

- (248) I vurderingen av alternativsituasjonen vil den markedsutvikling uten foretakssammenslutningen som fremstår som mest sannsynlig på tidspunktet for foretakssammenslutningen, legges til grunn.²³⁴

- (249) I kapittel 6.2 fremgår partenes anførsler. I kapittel 6.3 fremgår faktiske omstendigheter som anses relevant i vurderingen av alternativsituasjonen. Deretter redegjøres det i kapittel 6.4 for Konkurransetilsynets vurdering av hva som må anses å være den relevante alternativsituasjonen.

6.2 Partenes anførsler

- (250) Partene har fremsatt anførsler knyttet til alternativsituasjonen for Nor Lines i meldingen, i brev,²³⁵ møter²³⁶ og i tilsvaret.

²³⁰ Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9.

²³¹ CC/OFT (nå CMA), Merger assessment guidelines, punkt 4.3.2.

²³² Sak M. 6458, Universal/EMI, avsnitt 410.

²³³ Sak M. 7758, Hutchison 3G Italy/Wind/JV, avsnitt 242.

²³⁴ Sak T-347/00 Verbrand der freien Rohrwerke mot Kommisjonen, avsnitt 170 med henvisning til sak T-2/93 Air France mot Kommisjonen, avsnitt 70.

²³⁵ Nor Lines/DSD har sendt brev henholdsvis 7. desember 2016, 16. januar 2017, 13. 22. 24. februar 2017, 22 og 28. mars 2017. Eimskip har sendt brev 4. januar 2017 og 13. februar 2017.

- (251) Av meldingen fremgår det at etter flere krevende år med ledig kapasitet og negative resultater, ser Nor Lines behov for [REDACTED]
[REDACTED]²³⁷.
- (252) Nor Lines/DSD har i brev 16. januar 2017 anført at [REDACTED]
[REDACTED]²³⁸ Videre er det anført at DSD [REDACTED]
[REDACTED]²³⁹ I samme brev har Nor Lines/DSD anført at [REDACTED]
[REDACTED]²⁴⁰.
- (253) [REDACTED].
- (254) I tilsvaret anfører Nor Lines/DSD at [REDACTED]
[REDACTED].
- (255) [REDACTED]²⁴¹.

6.3 Faktiske omstendigheter som anses relevante for vurderingen av alternativsituasjonen

- (256) Nor Lines har hatt en stabil omsetning de siste årene, men selskapet har hatt et driftsmessig underskudd.²⁴² Fra 2013 til 2016 har Nor Lines-konsernet hatt en årlig omsetning på om lag en milliard kroner.²⁴³ Årsregnskapet for Nor Lines-konsernet fra 2015 viser et negativt driftsresultat på 76 millioner kroner. Årsregnskapet for 2016²⁴⁴ viser videre [REDACTED]
[REDACTED]²⁴⁵.
- (257) [REDACTED]²⁴⁶.
- (258) [REDACTED]²⁴⁷.

²³⁶ Møte mellom Konkurransetilsynet og Nor Lines/DSD 17. januar 2017, møte mellom Konkurransetilsynet og Eimskip 8. desember 2016 og 2. februar 2017 og møte mellom Konkurransetilsynet og partenes advokater 23. mars 2017.

²³⁷ Meldingen, side 4.

²³⁸ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, side 16.

²³⁹ Se brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, side 9 til 12.

²⁴⁰ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, side 16.

²⁴¹ Tilsvaret, side 3.

²⁴² Jf. proff.no.

²⁴³ Se Årsregnskap fra 2016 (ikke godkjent) og proff.no.

²⁴⁴ Årsregnskapet er ikke godkjent.

²⁴⁵ Brev 13. mars 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED]).

²⁴⁶ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

²⁴⁷ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

(259)

(260)

(261)

(262)

(263)

(264)

(265)

²⁴⁸ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁴⁹ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁰ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵¹ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵² , jf. avsnitt (258).

²⁵³ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁴ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁵ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁶ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁷ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁸ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁵⁹ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁶⁰ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁶¹ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁶² Brev 7. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt,

."

- (266) [REDACTED] " 263 [REDACTED]
[REDACTED] 264 [REDACTED]
- (267) [REDACTED] 265 [REDACTED]
[REDACTED] 266 [REDACTED]
[REDACTED] 267 [REDACTED] 268 [REDACTED]
[REDACTED] 269 [REDACTED]
- (268) [REDACTED] 270 [REDACTED]
- (269) [REDACTED] 271 [REDACTED]
- (270) [REDACTED] 272 [REDACTED]
- (271) [REDACTED] 273 [REDACTED] 274 [REDACTED] "
- (272) [REDACTED] 275 [REDACTED]
- (273) [REDACTED] 276 [REDACTED]
- (274) [REDACTED] 277 [REDACTED]

²⁶³ Brev 7. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

²⁶⁴ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED] " .

²⁶⁵ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED] .

²⁶⁶ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED] " .

²⁶⁷ Ibid, side 4.

²⁶⁸ Ibid, side 6.

²⁶⁹ Ibid, side 7.

²⁷⁰ Ibid, side 8.

²⁷¹ Ibid, side 10.

²⁷² Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED] " .

²⁷³ Brev 13. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED]).

²⁷⁴ Brev 7. desember 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED] .

²⁷⁵ [REDACTED] .

²⁷⁶ [REDACTED] .

²⁷⁷ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED] .

(274)

(275)

(276)

(277)

(278)

(279)

(280)

²⁷⁸ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁷⁹ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁸⁰ Brev 30. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁸¹).

²⁸²

²⁸³ Meldingen, fotnote 8.

²⁸⁴

²⁸⁵

²⁸⁶ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁸⁷ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt,

²⁸⁸ Ibid, side 5.

(281) DSD-styret fattet vedtak om salg til Eimskip 1. november 2016.²⁸⁹

6.4 Konkurransetilsynets vurdering

(282) I vurderingen av alternativsituasjonen vil Konkurransetilsynet legge til grunn den markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen som fremstår som mest sannsynlig på tidspunktet for foretakssammenslutningen, jf. avsnitt (248).

(283) Konkurransetilsynet fastholder at tilsynet ved denne vurderingen skal bygge på faktum som forelå på tidspunktet for foretakssammenslutningen. Interne dokumenter og øvrige bevis utarbeidet etter dette tidspunktet, vil kunne være påvirket av den foreliggende transaksjon og således være lite egnet som grunnlag for tilsynets vurdering av den mest sannsynlige markedsutvikling uten foretakssammenslutningen. Dette vil også gjelde for interne beslutninger fattet etter dette tidspunkt. [REDACTED]

(284) På tidspunkt for foretakssammenslutningen var det etter Konkurransetilsynets vurdering ikke tilstrekkelige holdepunkter for å legge til grunn et salg til andre aktører enn Eimskip. [REDACTED]

til 262), 264), (265), (267), 268) og [REDACTED]

(285) Det er Konkurransetilsynets vurdering at Nor Lines [REDACTED]

(286) [REDACTED] jf. avsnitt (265).

(287) Partene anfører at den reelle kjøperen i de fleste tilfeller [REDACTED]

(288) Konkurransetilsynets bemerker at [REDACTED], jf. avsnitt (280).

(289) [REDACTED] jf. avsnitt (280).

(290) [REDACTED]²⁹⁰, jf. avsnitt (263).

(291) Nor Lines/DSD påpeker i tilsvaret at [REDACTED]

²⁸⁹ Brev 7. desember 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

²⁹⁰ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

- (292) Konkurransetilsynet bemerker at [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED], jf. avsnitt (271).
- (293) Konkurransetilsynet viser videre til at [REDACTED]
[REDACTED] Dette er også i
tråd med opplysninger som Nor Lines har oversendt Konkurransetilsynet.²⁹¹
- (294) Som tidligere nevnt vil man normalt legge til grunn markedsforholdene som eksisterte i det relevante markedet på tidspunktet for foretakssammenslutningen, dersom ikke en annen markedsutvikling er sannsynliggjort, jf. avsnittene (241) og (246).
- (295) Konkurransetilsynet finner på bakgrunn av gjennomgangen at det ikke er holdepunkter for å legge til grunn en alternativ markedsutvikling. Tilsynet har basert på dette kommet til at den mest sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen (alternativsituasjonen), er markedsforholdene som eksisterte i det relevante markedet på tidspunktet for foretakssammenslutningen.

7 Konkurranseanalyse

7.1 Innledning

- (296) Det følger av ordlyden i konkurranseloven § 16 første ledd at Konkurransetilsynet skal forby en foretakssammenslutning som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, særlig som et resultat av at en dominerende stilling skapes eller styrkes.
- (297) Foretakssammenslutninger mellom faktiske- eller potensielle konkurrenter i samme marked kan hindre effektiv konkurranse ved at det oppstår horisontale ikke-koordinerte virkninger og/eller horisontale koordinerte virkninger.²⁹²
- (298) Ikke-koordinerte virkninger kan oppstå ved at konkurransepress som tidligere har vært utøvd mellom en eller flere tilbydere fjernes. Gjennom dette får tilbyderen økt markedsrett.
- (299) Den direkte virkningen av en foretakssammenslutning er at konkurransen mellom de fusjonerende virksomhetene opphører.²⁹³ Dersom en av de fusjonerende virksomhetene hadde økt sine priser før foretakssammenslutningen, ville den ha mistet noe av sin omsetning til den andre virksomheten. Foretakssammenslutningen fjerner dette konkurransepresset, og kan således gi de fusjonerende virksomhetene økt markedsrett. Økt markedsrett kan utøves gjennom prisøkninger, reduksjon i produksjonen, dårligere utvalg og kvalitet på varer og tjenester, mindre innovasjon eller endring av andre konkurranseparametere.²⁹⁴
- (300) Andre virksomheter i samme marked kan, som en følge av de fusjonerende virksomhetenes prisøkning, oppleve en økning i etterspørselen. Dette kan gi de andre virksomhetene i markedet insentiver til også å gjennomføre lønnsomme prisøkninger.
- (301) Markedsandeler kan gi en nyttig første indikasjon på markedsstrukturen og den konkurransemessige betydningen av de fusjonerende virksomhetene og deres konkurrenter.²⁹⁵ Markedsandeler, eller andre mål på konsentrasjonen i markedet, vil imidlertid ikke alltid reflektere konkurranseintensiteten mellom aktørene. Årsaken er at markedsandeler kan over-

²⁹¹ Brev 16.januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

²⁹² Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 22.

²⁹³ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 24.

²⁹⁴ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 8. Begrepet "prisøkning" er i vedtaket en samlebetegnelse for disse måtene å utøve markedsrett på. Med prisøkning menes også en mindre reduksjon i priser enn hva som ville vært tilfellet uten foretakssammenslutningen.

²⁹⁵ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 14.

eller underestimere hvor nære konkurrenter aktørene i markedet er. I vurderingen av foretakssammenslutningens konkurransemessige virkninger vil derfor Konkurransetilsynet i denne saken legge vekt på hvor nære konkurrenter partene er.

- (302) I markeder med differensierte produkter har produktenes substituerbarhet stor betydning for hvor sterkt konkurransepress markedsaktørene utøver på hverandre. Jo mer substituerbare partenes produkter er, jo sterkere er konkurransepresset de fusjonerende virksomhetene utøver på hverandre før foretakssammenslutningen, og desto mer sannsynlig er det at de fusjonerende virksomhetene vil øke prisene etter foretakssammenslutningen.²⁹⁶ I markeder med høy grad av produkt differensiering vil Konkurransetilsynet derfor legge større vekt på hvor nære konkurrenter partene er enn på konsentrasjonen i markedet.
- (303) I tillegg til markedskonsentrasjon og konkurransenærhet vil ledig kapasitet, etableringshindringer, potensiell konkurranse og kjøpermakt kunne påvirke graden av konkurranseintensitet i et marked der aktørene er differensierte, og dermed aktørenes markedspekt.
- (304) Nyetablering og kjøpermakt kan begrense de fusjonerende virksomhetenes muligheter og insentiver til å utøve markedspekt. Videre kan effektivitetsgevinster motvirke de negative følgene for konkurransen i markedene som berøres av foretakssammenslutningen.²⁹⁷
- (305) I det følgende vil Konkurransetilsynet i kapitlene 7.3 til 7.5 vurdere hvert av de ovennevnte forholdene i de ulike geografiske markedene for frakt av frossen fisk for å vurdere om foretakssammenslutningen vil føre til ikke-koordinerte virkninger som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse. I kapittel 7.2 omtales først generelle karakteristika ved markedene.

7.2 Generelt om karakteristika ved markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip

7.2.1 Differensiering

- (306) Partenes virksomhet har en konkurranseflate både mot mindre linjefartsaktører og spotaktører uten fastlagt ruteplan. Disse aktørene skiller seg fra hverandre langs flere dimensjoner. Differensiering gjør seg gjeldende blant annet ved transportens regelmessighet, tilgjengelighet, transportnettverksstørrelse, ulik tilgang på materiell og leveransektualitet. Alle disse forholdene har betydning for fiskeriaktørenes oppfatning av transporttilbudet og påvirker således hvor nære substitutter tilbudene er i forhold til hverandre. De ulike momentene gjennomgås i det følgende.
- (307) Som det fremgår av kapittel 4.3.2 er det flere forhold som skiller linjefarts- og sportaktører fra hverandre.
- (308) Linjefartaktørene er forpliktet til å seile en rundtur mellom ulike havner til en gitt frekvens, mens spotaktørene er mer fleksible og styres dit etterspørselen er til enhver tid, jf. avsnitt (115).
- (309) Skip som seiler i linjefart vil gjerne passere og ha anløp til et større antall havner enn skip i spotvirksomhet. Anløp til mange ulike havner gjør at transportøren kan levere tjenester til fiskeriaktører med spredt lokasjon, for eksempel aktører som har anlegg lokalisert på ulike steder langs norskekysten.²⁹⁸ Det forutsigbare seilingsmønsteret vil gi linjefartaktørene tid og mulighet til å skaffe kunder og last i en rekke havner på rundturen. Spotaktører seiler direkte til kunden etter fisk og anløper ikke havnene med samme regelmessighet og forutsigbarhet.
- (310) Eimskip anfører at spotaktører har de samme insentivene til å fylle skipene med last som linjeaktørene. Videre mener Eimskip at spotaktørene oftere har lavere kostnader enn linjeaktørene fordi spotaktørene ikke er forpliktet til å seile ruten dersom de mangler last.
- (311) Konkurransetilsynet er av den oppfatning at alle transportører vil ha insentiver til å fylle skipene med last. Jo høyere kapasitetsutnyttelse på skipene, desto bedre muligheter for lønnsomhet for transportørene. Tilsynet finner imidlertid at spotaktørene ikke har de samme

²⁹⁶ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 28.

²⁹⁷ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 12.

²⁹⁸ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 20.

mulighetene til jevnt volum som linjeaktørene ettersom de ikke har et forutsigbart seilingsmønster. Eimskip har [REDACTED]

[REDACTED].²⁹⁹ Videre legger Eimskip til grunn at [REDACTED].³⁰⁰ Silver Sea angir at de normalt ikke har med seg last i nordgående retning.³⁰¹ Partene legger også til grunn at spotaktører kun anløper havner når de frakter frossen fisk i sørgående retning.³⁰²

- (312) Videre er linjeaktørene i større grad enn spotaktørene til stede i markedet med hensyn til hvor hyppig de anløper havner og i hvilke deler av året de er til stede, jf. avsnittene (117) til (119) og (124). Linjefartaktørene er således etter Konkurransetilsynets vurdering mer tilgjengelige for kundene, og vil oftere være nær kunden når kunden har behov for frakt.
- (313) Skipene som benyttes til frakt av frossen fisk har videre ulik størrelse, lastemuligheter og fremdriftsteknologi. Disse forhold kan ha betydning både for frakt- og lastekostnader, samt hvilke havner som kan betjenes. Siden enkelte havner har begrensninger i både hvor lange og dyptgående skip som kan anløpe, har skipets størrelse betydning for hvilke havner det kan betjene. At skipets lastemuligheter er godt tilpasset til havnens lastefasiliteter kan være avgjørende for hvor egnet en aktør er til å tilby frakt fra en spesifikk havn. Tiden man bruker på å laste og dermed kostnadene, vil variere avhengig av lastemetode. For eksempel kan et sideportskip være bedre egnet enn et skip med kun lasteluke dersom havnen mangler kran.³⁰³
- (314) En stor flåte av skip fordelt på ulike størrelser og med ulike lastemuligheter, gir fleksibilitet for transportøren. Fleksibiliteten gir utslag i at man for eksempel kan betjene havner med ulike laste- og lossefasiliteter og dybder, samt sette inn ekstra kapasitet i tilfeller hvor fiskeriaktørene har ekstraordinært store forsendelser.³⁰⁴ Aktørene har også mulighet til å leie skip og kapasitet på kommisjon ved behov, jf. for eksempel avsnitt (79).
- (315) Aktørene skiller seg også fra hverandre når det gjelder størrelsen på transportnettverket aktøren er en del av. Jo flere ruter, skip, fryselagre, terminaler og spedisjonsnettverk en aktører opererer, desto større nettverkseffekter har aktøren muligheter til å utnytte. Store nettverkseffekter gir muligheter til å tilby kundene bedre kvalitet.
- (316) Kvalitet på transporten vil også kunne variere mellom transportørene. To sentrale kvalitetsparametere er i hvilken grad fisken som blir transportert kommer frem til mottaksstedet i rett tid, og om den blir skadet under transporten. Dette vil avhenge av blant annet selskapets logistikkstyringssystemer, personell og hvorvidt de har moderne skip.
- (317) Som det fremgår ovenfor er det flere forhold som peker i retning av at tilbyderne er differensierte.
- (318) Fiskeriaktørene har også ulike preferanser ut i fra sine behov. [REDACTED]
[REDACTED] Behovet for regelmessig transport kan være større for fiskeriaktører som etterspør frakt av frossen hvit fisk enn for aktører som etterspør frakt av frossen pelagisk fisk, jf. avsnitt (121). Som vist i Figur 4 er fangsten av hvit fisk mer stabil gjennom året.
- (319) Enkelte fiskeriaktører har spredt geografisk virksomhet og noen har også behov for frakt til en rekke ulike destinasjoner. For disse fiskeriaktørene kan det være viktig at transportøren er en del av et større transportnettverk som omfatter alle bedriftens lokasjoner.
- (320) I Konkurransetilsynets spørsmålsbrev til partenes kunder ba tilsynet kundene oppgi de tre viktigste årsaksfaktorene ved valg av transportør av frossen fisk og rangere disse fra 1 til 3

²⁹⁹ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 17-18.

³⁰⁰ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 17-18.

³⁰¹ Referat fra telefonsamtale med Silver Sea 12. januar 2017.

³⁰² Ibid.

³⁰³ Stein Erik Grønland (2015). Kostnadsmodeller for transport og logistikk – basisår 2012. TØI rapport 1435/2015 og [REDACTED].

³⁰⁴ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 11.

hvor 1 var viktigst. Ved siden av pris var regelmessighet, tilgjengelighet/leveringstidspunkt og kapasitet blant de viktigste konkurranseparametere som kundene oppga.

- (321) De fleste kundene opplyste at de la vekt på tilgjengelighet og regularitet ved valg av leverandør. Det synes derfor viktig for kundene at leverandørene er i nærheten når det har behov for frakt, slik at frakten kan iverksettes raskt. Et tilgjengelig transporttilbud gir kundene en trygghet om at varene når ut til markedene, jf. avsnittene (119) og (391).³⁰⁵
- (322) Videre pekte kundene på kapasitet som en viktig årsak ved valg av transportør.³⁰⁶ Dersom skipene mangler kapasitet, blir fisken stående lenger på fryseler.³⁰⁷
- (323) Flere av kundene oppga også moderne skip som en viktig faktor for valg av transportleverandør.³⁰⁸ Nergård Seafood oppgir følgende: "Våre vilkår i transport forsikringen setter også krav til dette. Hvis vi bruker båter eldre enn [redacted] øker vår egenandel ved skade/havari kraftig. For alle eldre fartøy må vårt forsikringsselskap godkjenne skriftlig hver enkelt fartøy før vi kan benytte det."³⁰⁹ Eimskip oppgir i strategiplanen at [redacted].³¹⁰ En mer moderne flåte av skip øker kvaliteten i tilbudet og kan også gi transportøren lavere kostnader gjennom bedre effektivitet.
- (324) På bakgrunn av det ovennevnte vil tjenestene som tilbys etter Konkurransetilsynets vurdering fremstå som differensierte for fiskeriaktørene. Kundene har ulike behov som de skal dekke, og disse synes til en viss grad å variere avhengig av hvor regelmessig kunden sender frossen fisk og forsendelsenes størrelse. Konkurransetilsynet finner på denne bakgrunn at produktene i de relevante markedene er differensierte.

7.2.2 Om konkurransenærhet generelt

- (325) Konkurransenærhet mellom Eimskip og Nor Lines, samt konkurransenærhet til andre aktører, vil være et sentralt tema for å vurdere i hvilken grad det oppstår konkurransebegrensende virkninger i de relevante markedene som følge av foretakssammenslutningen.
- (326) Som redegjort for i kapittel 7.2.1 mener Konkurransetilsynet at viktige konkurranseparametere i markedet for transport av frossen fisk med fryseskip, er transportens regelmessighet, tilgjengelighet, transportnettverksstørrelse, ulik tilgang på materiell og leveranse kvalitet. Ovennevnte parametere har betydning for i hvilken grad tilbyderne i markedet anses som nære konkurrenter, og dermed for i hvilken grad de utøver et konkurransepress mot hverandre.
- (327) I kapitlene 7.3, 7.4 og 7.5 nedenfor vil Konkurransetilsynet vurdere markedsstruktur, konkurransenærhet, etablering og ekspansjon og kjøpermakt for hvert enkelt geografisk marked.

7.3 Horisontale ikke-koordinerte virkninger i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet

7.3.1 Markedsstruktur

- (328) Samlet konsentrasjonsgrad i markedet og endringen i samlet konsentrasjonsgrad kan gi nyttig informasjon om konkurransesituasjonen og hvordan denne endres som følge av foretakssammenslutningen.³¹¹ Jo høyere markedsandel en virksomhet har, desto mer sannsynlig er det at den har markedsrett, og jo større økning i markedsandel en

³⁰⁵ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 20.

³⁰⁶ Brev 2. januar 2017 fra Brødrene Sperre, brev 1. februar 2017 fra Lofoten Viking, brev 6. januar 2017 fra Scanfish, brev 30. januar 2017 Ståle Nilsen Seafood og brev 8. januar 2017 fra Pelagia.

³⁰⁷ Brev 6. januar 2017 fra Scanfish.

³⁰⁸ Brev 2. januar 2017 fra Brødrene Sperre, brev 30. januar 2017 Ståle Nilsen Seafood og brev 5. januar 2017 Nergård Seafood.

³⁰⁹ Brev 5. januar 2017 fra Nergård Seafood.

³¹⁰ Strategiplanen, side 6.

³¹¹ Samlet konsentrasjonsgrad måles gjerne med Herfindahl-Hirschmann-indeksen (HHI), jf. Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03, avsnitt 16.

foretakssammenslutning medfører, desto mer sannsynlig er det at foretakssammenslutningen vil føre til en økning i markedsrett.³¹²

- (329) Konkurransetilsynet har innhentet tall fra partene og deres konkurrenter for å kunne kartlegge total mengde (i tonn) og omsetning for fraktet frossen fisk i de relevante markedene.³¹³ Basert på disse dataene har tilsynet beregnet markedsandel for de ulike aktørene og konsentrasjonsgrad ved Herfindahl-Hirschmann-indeksen (HHI).³¹⁴
- (330) Partene anfører at Eimskips kommisjonsfrakt ikke kan tillegges Eimskips markedsandeler, ettersom frakten utføres av andre transportører i slike tilfeller.
- (331) Konkurransetilsynet viser til at [REDACTED]
[REDACTED]³¹⁵
[REDACTED]³¹⁶
[REDACTED]³¹⁷ [REDACTED]³¹⁸
- (332) I tillegg kommer at Eimskip [REDACTED]³¹⁹
Eimskip er også [REDACTED]³²⁰
- (333) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet ikke grunnlag for å etablere et skille mellom Eimskips kommisjons- og øvrig frakt, og fastholder at kommisjonsfrakt skal tillegges Eimskips markedsandeler.
- (334) I 2016 ble det fraktet til sammen [REDACTED] tonn frossen fisk med fryseskiper fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet, jf. tabellen nedenfor. Samlet omsetning i markedet er estimert til om lag [REDACTED] millioner kroner.³²¹ Utenom partene er det to andre konkurrenter i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskiper fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Dette er Silver Sea og Cobit/Halten,³²² jf. kapittel 4.3.2. I tillegg finnes det enkelte andre spotaktører som i svært begrenset grad har fraktet frossen fisk i dette markedet, jf. avsnitt (92). Disse aktørene vil således ha en ubetydelig markedsandel.³²³
- (335) Partene anfører at Konkurransetilsynet har gjort en feil vurdering av hva som utgjør totalmarkedet og peker blant annet på at tilsynet har avgrenset markedet feil, og at tilsynet har unnlatt å ta med volum fra øvrige spotaktører enn Silver Sea. Videre viser partene til at statistikk fra Norges Sjømatråd indikerer at det ble fraktet totalt rundt [REDACTED] tonn frossen fisk fra Nord-Norge i 2016 dersom man ekskluderer frossen fisk omlastet på havet. Dette tallet for

³¹² Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 27.

³¹³ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi, brev 19. januar 2017 fra Halten, brev 13. januar 2017 fra Eidshaug Rederi, brev 13. februar 2017 fra Wikborg Rein, brev 17. mars 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt og brev 16. januar 2017 fra Silver Sea. Konkurransetilsynet har spurt aktørene hvor mange tonn frossen fisk de har fraktet i de berørte markedene i 2016. Det kan være noe ulikhet i hvorvidt aktørene har inkludert frosne skalldyr i besvarelsen, som kan utgjøre en liten feilkilde ved tallene. Frosne skalldyr utgjør uansett ikke store volumer, jf. avsnitt (110).

³¹⁴ Indeksen beregnes ved å summere kvadratet av markedsandelene til aktørene i et marked. Kommisjonen opererer i de horisontale retningslinjene med følgende terskelverdier for HHI: Verdier på under 1 000 indikerer at markedet ikke er konsentrert, verdier mellom 1 000 og 2 000 indikerer at markedet er moderat konsentrert, mens verdier over 2 000 er et uttrykk for at markedet har høy konsentrasjon.

³¹⁵ E-post 13. januar 2017 fra Eidshaug Rederi og e-post 17. mars 2017 fra Pelagia.

³¹⁶ [REDACTED].

³¹⁷ E-post 22. mars 2017 fra Wikborg Rein.

³¹⁸ [REDACTED].

³¹⁹ Brev 10. februar 2017 fra Wikborg Rein, presentasjon fra møte med Eimskip 9. februar 2017, side 18 og brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein, [REDACTED].

³²⁰ Brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein, [REDACTED].

³²¹ Beregnet på grunnlag av volumtallene fra tabellen og angitt gjennomsnittspris fra Eimskip på strekningen oppgitt i brev 13. februar 2017 fra Wikborg Rein. Se også appendiks, kapittel 4.

³²² Cobit og Halten samarbeider ved at Cobit benytter Halten sitt skip når selskapet tilbyr frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet, jf. avsnitt (90). I den videre analysen i kapittel 7.3 blir Cobit og Halten vurdert samlet og omtalt som Cobit.

³²³ Markedsandeler fra disse aktørene er ikke inkludert i tabellen.

total frakt viser at volumtallene tilsynet opererer med i varselet, underestimerer totalmarkedet.³²⁴

- (336) Konkurransetilsynet har ikke inkludert fraktvolumer fra omlastere på havet, containerrederier eller veitransportører når tilsynet har beregnet samlet frakt av frossen fisk og markedsandeler i de relevante markedene, jf. Tabell 4, Tabell 5 og Tabell 6. Som det fremgår av kapitlene 5.2.5, 5.2.4 og 5.2.7 anser ikke tilsynet disse aktørene til å være en del av det relevante markedet. Når det gjelder øvrige spotaktører enn Silver Sea, har tilsynet heller ikke inkludert fraktvolumer fra disse aktørene. Havnestatistikken viser at disse aktørene har meget begrenset tilstedeværelse i Nord-Norge.³²⁵ Disse aktørene vil således ha en begrenset betydning. Som følge av at disse aktørene er utelatt fra beregningen av markedsandeler, kan imidlertid Konkurransetilsynets beregninger av markedsandeler for aktørene i tabellen nedenfor, være noe overvurdert.
- (337) Konkurransetilsynet har videre ikke et eksakt anslag på total frakt av frossen fisk fra Nord-Norge og viser til at mye av den frosne fisken vil transporteres til markeder som ikke berøres av transaksjonen. Det kan blant annet nevnes at Eimskip lossers en del frossen fisk i England, Skottland og Russland på Orange Line, samt at det fraktes frossen fisk fra Sortland til USA på Green Line. Tilsvarende har Silver Sea angitt at de i 2016 fraktet [REDACTED] tonn frossen fisk fra Nord-Norge til destinasjoner som ikke berøres av transaksjonen.³²⁶ Som vist i kapittel 5.2.5 vil det også være situasjoner og destinasjoner hvor veitransport vil være et nærliggende alternativ, som innenlands konsum eller eksport til destinasjoner hvor sjøtransport ikke er et godt alternativ.
- (338) Konkurransetilsynet finner etter dette at anslaget for totalvolum i de relevante markedene som fremgår av Tabell 4, Tabell 5 og Tabell 6, er gode anslag for samlet frakt av frossen fisk med fryseskipp på de aktuelle strekningene.
- (339) Tabellen nedenfor viser fraktet volum frossen fisk (i tonn) og markedsandeler (i prosent) for aktørene i det relevante markedet før foretakssammenslutningen.

Frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet	Tonn	Markedsandel i prosent
Eimskip	[REDACTED]	[REDACTED]
Nor Lines		
Silver Sea		
Cobit/Halten		
SUM		

Tabell 4 Volum og markedsandeler i 2016 i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskipp fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet

- (340) Det fremgår av tabellen at Eimskip er den klart største aktøren i markedet med en markedsandel på [REDACTED] prosent. Nor Lines er den nest største aktøren i markedet før foretakssammenslutningen med en markedsandel på [REDACTED] prosent. HHI er på [REDACTED] som indikerer at markedet har høy konsentrasjonsgrad.
- (341) Foretakssammenslutningen innebærer således at de to største konkurrentene slår seg sammen, og Eimskip vil bli den største aktøren i markedet med en markedsandel på [REDACTED] prosent. Konsentrasjonen i markedet målt ved HHI øker med [REDACTED] til [REDACTED].

7.3.2 Konkurransenærhet

7.3.2.1 Konkurransetryk mellom partene

- (342) Konkurransetrykket de fusjonerende virksomhetene utøver på hverandre har stor betydning for foretakssammenslutningens virkninger, jf. avsnittene (301) og (302). I det følgende vil Konkurransetilsynet vurdere ulike faktorer som har betydning for hvor sterkt

³²⁴ Tilsvaret, side 31 til 33.

³²⁵ Appendiks, kapittel 2.

³²⁶ Brev 16. januar 2017 fra Silver Sea.

konkurranserepress partene utøver på hverandre i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet.

- (343) Ikke-koordinerte virkninger er mer sannsynlig dersom partenes tjenester er nære substitutter.³²⁷ Partene trenger imidlertid ikke være hverandres nærmeste konkurrenter for at foretakssammenslutningen i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse.³²⁸ Konkurransetilsynet vil i det følgende vurdere hvorvidt partene er nære konkurrenter.
- (344) Ved vurderingen av konkurransenærhet har tilsynet sett hen til konkurranseparameterne redegjort for i kapittel 7.2, henholdsvis transportens regelmessighet og tilgjengelighet, transportnettverksstørrelse, ulik tilgang på materiell og leveranse kvalitet.
- (345) Begge parter har fraktruter med geografisk overlapp. Som det fremgår av avsnitt (77) tilbyr Eimskip ukentlige avganger på sin Orange Line som seiler fra Murmansk via norskekysten til Velsen i Nederland og til Storbritannia. Nor Lines tilbyr ukentlige avganger på sin Continent Line fra Hammerfest i Nord-Norge langs norskekysten til Eemshaven i Nederland, jf. avsnitt (80). Nor Lines tilbyr i tillegg en ukentlig rute fra Kirkenes til Polen og kan laste om fisken mellom skipene som seiler på disse to rutene, dersom en kunde har behov for transport fra en havn lengre øst enn Hammerfest, jf. avsnitt (51).
- (346) Den geografiske utstrekningen av nettverkene skiller partene fra de øvrige aktørene i markedet siden spotaktøren Silver Sea ikke har noe fast rutenettverk, og den konkurrerende linjeaktøren Cobit verken har regulære anløp like langt nord som partene eller like langt sør, jf. avsnitt (91).³²⁹ I Cuxhaven hvor Cobit har anløp til, er det heller ikke mulighet for å omlaste fisken til container.³³⁰ Dette medfører at Cobit i mindre grad vil være et alternativ for de kundene som har behov for viderefrakt til oversjøiske destinasjoner.
- (347) Partenes linjefartstilbud medfører at både Eimskip og Nor Lines tilbyr regelmessig frakt på strekningen fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Anløpsdata fra havner i Nord-Norge viser [REDACTED].³³¹ For flere fiskeriaktører vil det ha en verdi at det er regelmessige transportmuligheter, siden dette gir en trygghet for å få varene ut til markedene. Som beskrevet i kapittel 7.2.1 er det flere kunder som etterspør regelmessig transport av frossen fisk. For disse kundene vil Eimskip og Nor Lines kunne fremstå som et nærmere alternativ enn Silver Sea som driver spotvirksomhet og Cobit som har lavere frekvens på ruten.
- (348) Partene anfører at Konkurransetilsynet i sin havnestatistikk har overestimert hvor hyppig partene frakter frossen fisk siden man har oversett det faktum at Eimskip og Nor Lines har anløp i begge retninger, mens de øvrige aktørene (spotaktørene) typisk kun anløper en havn dersom de frakter frossen fisk i sørgående retning.
- (349) Konkurransetilsynet erkjenner at anløpsdataene kan overestimere hvor hyppig linjeaktørene Cobit, Eimskip og Nor Lines frakter frossen fisk siden frakt i begge retninger er inkludert, og siden aktørene vanligvis kun frakter frossen fisk på sørgående strekning. Det faktum at linjeaktørenes anløp overestimeres påvirker imidlertid ikke tilsynets konklusjon. Det fremgår av anløpsstatistikken at det er kun [REDACTED] at spotaktørene har tilstrekkelig anløp til at eventuell dobbelttelling vil kunne ha påvirket tilsynets vurdering. Videre har linjeaktørene få faste stopp og stor fleksibilitet på sine linjer. Konkurransetilsynet fastholder dermed at anløpsdataene viser at Eimskip og Nor Lines, [REDACTED].

³²⁷ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03, avsnitt 28.

³²⁸ Vedtak V2015-24 Coop Norge Handel AS – ICA Norge AS side 20 og Vedtak 2015-1 – TeliaSonera AB – TeliaSonera AB (publ) – Tele2 Norge AS/Network Norway AS, side 42. Tilsvarende legges til grunn i Kommisjonens avgjørelse i sak M.6992 Hutchinson 3G UK/Telefonica Ireland avsnitt 200 med henvisning til Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 28.

³²⁹ Feed Balsfjord kjøres fra Troms til Cuxhaven i Tyskland annenhver uke. Transport fra Finnmark tilbys ved forespørsel, jf. http://cobit.as/norsk/produkter_2/sjotransport/.

³³⁰ E-post 24. mars 2017 fra Kuehne+Nagel AS.

³³¹ Appendiks, kapittel 2.

- (350) Ettersom partenes skip går regelmessig langs norskekysten, vil de også være mer tilgjengelige for kundene enn Silver Sea og Cobit i den forstand at de hyppigere befinner seg nærmest kunden når kunden har behov for transport, jf. avsnitt (312). Dette gir partene en kostnads- og tidsfordel sammenlignet med Silver Sea og Cobit i konkurransen om fraktoppdragene.
- (351) Partene har også sammenlignbar linjekapasitet og materiell. Eimskips Orange Line blir betjent av fartøyene Holmfoss (■■■■ tonn), Polfoss (■■■■ tonn), Svartfoss (■■■■ tonn) og Vidfoss (■■■■ tonn). I tillegg støttes ruten av tre spotskip når den mangler kapasitet. Det fremgår av Eimskip sine interne dokumenter at ■■■■.³³²
- (352) Nor Lines benytter fartøyene Kvitbjørn og Kvitnos på Continent Line. Begge skipene er bygd i 2015 og har en frysekapasitet på 1 600 tonn. ■■■■.
- (353) Silver Sea har tilsvarende kapasitet som partene, men en eldre flåte. Som det fremgår av avsnitt (323) kan en moderne flåte av skip gi mer effektiv transport med høyere kvalitet. Selskapet disponerer ■■■■fryseskip med sideport.³³³ Sideportskipene har en gjennomsnittsalder på ■■■■ år og gjennomsnittlig kapasitet på ■■■■ tonn.³³⁴
- (354) Eimskip og Nor Lines materiellsituasjon står i kontrast til Cobit sin. Cobit eier ingen skip, men leier kapasitet hos rederiene Ulvan Rederi, Halten og Eidshaug Rederi, jf. avsnitt (91). På strekningen fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet leier Cobit kapasitet på skipet Feed Balsfjord (850 tonn). Dette skipet er bygget i 1989 og har langt lavere frysekapasitet enn skipene som partene disponerer, jf. Tabell 3.
- (355) Partenes store flåte av skip og hyppige tilstedeværelse gjennom sin linjefart medfører også at partene har bedre muligheter til å utnytte stordrifts- og nettverksfordeler enn Silver Sea og Cobit. Det vises i denne sammenheng til at partene henter frossen fisk fra havner langs hele den norske kystlinjen, har frakt i både sør- og nordgående retning og laster både frossen fisk og tørrgods. Stordrifts- og nettverksfordeler gjør at partene oppnår kostnadsfordeler i forhold til selskaper som Silver Sea og Cobit.³³⁵
- (356) I Eimskips strategiplan ■■■■.³³⁶
■■■■
■■■■³³⁷ Det fremgår videre av strategiplanen at Eimskip ■■■■.³³⁸
Videre fremgår det at Eimskip ■■■■.
- (357) Partene anfører at Nor Lines og Eimskip ikke er nære konkurrenter. ■■■■.
- (358) Konkurransetilsynets kundeundersøkelser viser at de fleste kundene anser Nor Lines og Eimskip for å være nære konkurrenter. Det faktum at Nor Lines ■■■■
■■■■ kan være et uttrykk for ulik kvalitet, men dette utelukker ikke at partene er nære konkurrenter. Det fremgår både av økonomisk teori³³⁹ og

³³² Strategiplanen, side 6.

³³³ I tillegg eier Silver Sea-konsernet Silver Lake og Silver River som er leid ut til Nor Lines på langsiktige charter-avtaler, jf. fotnote 5.

³³⁴ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein, vedlegg 1.

³³⁵ Brev 19. januar 2016 fra Halten og brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein.

³³⁶ Strategiplanen, side 15.

³³⁷ Strategiplanen, side 16.

³³⁸ Strategiplanen, side 15 og 16.

³³⁹ Jean Tirole (1988). The Theory of Industrial Organization, MIT Press.

Kommisjonens praksis³⁴⁰ at produkter med ulike egenskaper og kvaliteter kan disiplinere hverandre. Konkurransetilsynets undersøkelser viser at enkelte kunder har en preferanse for Nor Lines samtidig som de oppfatter Eimskip som alternativ leverandør.³⁴¹ Videre har Nor Lines [REDACTED].

- (359) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at partenes anførsel ikke kan tas til følge, og at det er korrekt å legge til grunn at Nor Lines og Eimskip er nære konkurrenter.
- (360) Som beskrevet i kapittel 5.2.5 er det Konkurransetilsynets vurdering at frakt av frossen fisk med fryseship og veitransportører utgjør ulike produktmarkeder. Etter tilsynets vurdering tilfredsstiller veitransport og sjøtransport ulike behov for frakt hos fiskeriaktørene. Tilsynets undersøkelser blant fiskeriaktørene tilsier at det fraktes begrensede volumer frossen fisk med veitransportører fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet, jf. avsnitt (153). I den grad veitransport er et alternativ så vil det være i tilfeller hvor kunden har andre behov, som for eksempel behov for raskere fremføringstid, jf. avsnitt (169). Videre opererer veitransportørene med vesentlig høyere priser enn sjøtransportører for de fleste distanser, jf. avsnitt (147) og (150).
- (361) Konkurransetilsynet viser videre til at sjøtransportører generelt har høyere faste og lavere variable kostnader enn veitransportører, jf. avsnitt (170). I de aller fleste tilfeller vil sjøtransportører som seiler i linjefart, ha en konkurransefordel overfor veitransportører ettersom sjøtransportører som regel har betydelig lavere marginalkostnader, og således sterkere incentiver til å tilby kundene lavere priser. Samlet sett er Konkurransetilsynet av den oppfatning at veitransportører ikke utøver et konkurransepress av betydning på partene. Dette er for øvrig i tråd med veitransportørene sin oppfatning, jf. avsnittene (161) til (164).
- (362) Etter dette legger Konkurransetilsynet til grunn at partene er å anse som hverandres nærmeste konkurrenter i markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Silver Sea og Cobit anses som mindre nære konkurrenter til partene. Øvrige spotaktører som kun i meget begrenset grad er til stede i markedet og har eldre skip, anses ikke å være nære konkurrenter til partene. Heller ikke veitransportører anses å være nære konkurrenter til partene i dette markedet.
- (363) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at partene utøver et vesentlig konkurransepress på hverandre før foretakssammenslutningen. Etter foretakssammenslutningen vil dette vesentlige konkurransepresset falle bort.

7.3.2.2 Konkurrentenes incentiver til å respondere på prisøkninger

- (364) Incentivene til å utøve markedsrett gjennom å eksempelvis øke prisene kan også påvirkes av hvordan konkurrentene vil respondere på en prisøkning. Dersom konkurrentene responderer med også å øke sine priser, vil for det første de fusjonerende selskapene finne en prisøkning som følge av en foretakssammenslutning mer lønnsom.³⁴² For det andre vil ikke bare kunder av de fusjonerende partene, men også kunder av partenes konkurrenter oppleve prisøkninger.³⁴³
- (365) I et marked med differensierte produkter og hvor aktørenes kapasitet ikke er bindende, er det generelt akseptert i økonomisk teori at den profittmaksimerende responsen fra konkurrentene på en prisøkning fra den fusjonerte enheten, vil være å selv øke prisene.
- (366) Det at konkurrentene til den fusjonerende enheten kan dra fordeler av en foretakssammenslutning er også lagt til grunn i Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger.³⁴⁴

³⁴⁰ Se COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus.

³⁴¹ Brev 21. desember 2016 fra Kangamiut og brev 6. januar 2017 fra Scanfish.

³⁴² Sml. "Merger Assessment Guidelines", utarbeidet av OFT og CC, avsnitt 5.4.11.

³⁴³ Motta (2005), «Competition Policy, Theory and Practice», side 243-250. Se også Davis and Carces (2010), «Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis», side 50-53. Konkurrentenes prisøkning vil være mindre enn fusjonspartnerenes prisøkninger.

³⁴⁴ Retningslinjer for vurdering av horisontale fusjoner etter Rådets forordning om kontroll med fusjoner og foretakssammenslutninger, 2004/C 31/03, jf. avsnitt 24.

- (367) En slik tilnærming legges også til grunn av Kommisjonen, som i sin avgjørelse i Hutchison 3G Austria/Orange Austria uttaler følgende:

*"Since the products are endogenously differentiated in terms of their market positioning, generally accepted and robust economic theory demonstrates that the profit-maximising response of competitors to a price increase would be to increase prices themselves".*³⁴⁵

- (368) Årsaken til at konkurrentene også øker sine priser er at en del kunder vil flytte sine innkjøp til de konkurrerende aktørene ved en prisøkning. Konkurrentene opplever økt etterspørsel og får dermed insentiver til selv å øke prisene.
- (369) I samsvar med dette må det forventes at dersom Eimskip, som følge av foretakssammenslutningen, utøver markedsrett ved å heve prisene, vil aktører som møter konkurranse fra partene også ha insentiver til å øke sine priser.
- (370) Partene anfører i tilsvaret at Cournot-modellen³⁴⁶ må legges til grunn for å analysere konkurransen i markedet og at man således ikke kan se bort fra hvordan andre aktører vil respondere på oppkjøpet.

- (371) Konkurransetilsynets undersøkelser viser at linjeaktørenes kapasitet ikke er bindende. Både Eimskip og Nor Lines har forpliktelser som krever at de har fleksibel kapasitet. Markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge er syklisk med oktober og november som høysesong, jf. avsnitt (59). Det fremgår av partenes [redacted]. Det fremgår også av Eimskips brev til tilsynet og interne dokumenter at [redacted].³⁴⁷

- (372) Det er også opplyst fra partenes side at Nor Lines [redacted].³⁴⁸

- (373) Konkurransetilsynet finner også at det ikke er en type kvantumskonkurranse hvor prisen blir fastsatt slik at markedet klareres. Nor Lines har oppgitt til tilsynet at [redacted]. Det siteres fra brevet:

- [redacted].³⁵⁰
- (374) På denne bakgrunn fastholder Konkurransetilsynet at Bertrand-modellen³⁵¹ med differensierte produkter kan legges til grunn for å analysere konkurransen i markedet, og at den profittmaksimerende responsen fra konkurrentene på en prisøkning fra den fusjonerte enheten, vil være å selv øke prisene.

7.3.2.3 Oppsummering

- (375) Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at partene er hverandres nærmeste konkurrenter, og at det vesentlige konkurransepresset partene utøver på hverandre vil bortfalle som følge av foretakssammenslutningen.

³⁴⁵ COMP/M.6497 – Hutchison 3G Austria/Orange Austria, avsnitt 367.

³⁴⁶ Kvantumskonkurranse.

³⁴⁷ Brev 10. februar 2017 fra Wikborg Rein, presentasjon fra møte med Eimskip 9. februar 2017 side 18, brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein [redacted].

³⁴⁸ Brev fra 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 11.

³⁴⁹ Brev 30. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, side 2.

³⁵⁰ Brev 30. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, side 3.

³⁵¹ Priskonkurranse.

- (376) Øvrige konkurrenter, Silver Sea og Cobit, er etter Konkurransetilsynets vurdering ikke like nære konkurrenter til partene. Tilsynet finner det sannsynlig at disse aktørene vil ha insentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen.

7.3.3 Etablering og ekspansjon

7.3.3.1 Innledning

- (377) Tilstrekkelig konkurransepress fra aktører som ikke er etablert i det relevante markedet kan begrense de fusjonerende virksomhetenes insentiver og muligheter til å utøve markedsrett. For at etablering skal utøve et tilstrekkelig konkurransepress på de fusjonerende virksomhetene, må den være tilstrekkelig sannsynlig, effektiv og tidsnær nok til å hindre de konkurransebegrensede virkningene foretakssammenslutningen fører til.³⁵²
- (378) I kapittel 7.3.3.2 vurderes det om etablering av nye aktører er sannsynlig, effektiv og tidsnær, mens etablering av aktører i tilgrensede markedet vil vurderes i kapittel 7.3.3.3. I kapittel 7.3.3.4 vurderes om ekspansjon fra aktører i markedet er sannsynlig, tidsnær og effektiv.

7.3.3.2 Etablering av nye aktører

- (379) I det følgende vurderes det om etablering av nye aktører i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskipp fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet er sannsynlig, tidsnær og effektiv.
- (380) Etablering av virksomhet i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskipp fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet krever tilgang til egnede skip, nok kunder og last for å drive lønnsomt med god kapasitetsutnyttelse, kunnskap om markedet og tilgang til havner, fryseterminaler og transportnettverk.
- (381) Partene anfører i meldingen at tilgang til kapital er et etableringshinder for etablering av sjøtransportvirksomhet ettersom investering i skip er relativt kapitalintensivt. Videre peker partene på at kostnadsstrukturen i markedet gir visse stordriftsfordeler som igjen kan utgjøre et etableringshinder. Imidlertid peker partene på at det ikke stilles særskilte krav til skipets størrelse, slik at dette utgangspunktet må modifiseres ettersom det er mulig å starte opp sjøtransportvirksomhet med mindre fartøy.³⁵³
- (382) Konkurransetilsynet viser til at investering i egnede skip med frysekapasitet er kapitalintensivt, og til at disse skipene tar tid å bygge. Investering i nye skip koster mellom 150 og 250 millioner kroner.³⁵⁴ Brukte skip koster mellom 10 og 100 millioner kroner avhengig av størrelse og alder.³⁵⁵ Ulvan Rederi og Halten oppgir at det ikke finnes brukte sideportskip tilgjengelig for salg på verdensmarkedet, og at man derfor er avhengig av å bygge nye skip.³⁵⁶ Eimskip [redacted] [redacted].³⁵⁷
- (383) Det finnes muligheter for lease skip på langsiktige kontrakter. Det er kostbart, men tar ikke like lang tid som å bygge nye. Eksempelvis betaler Nor Lines [redacted] per dag per skip for å leie skipene Silver Sea og Silver Lake. Nor Lines har [redacted] med Silver Liner, jf. avsnitt (7). Dette utgjør en årlig kostnad per skip på om lag [redacted] som også inkluderer mannskap.³⁵⁸

³⁵² Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 68.

³⁵³ Meldingen, side 37.

³⁵⁴ De nye multipurposeskipene som Nor Lines kjøpte i 2015, Kvitbjørn og Kvitnos, kostet i underkant av 250 millioner kroner per stykk, jf. <https://www.tu.no/artikler/kvitbjorn-og-kvitnos-blir-verdens-mest-miljovennlige-godsskip/222320>. [redacted]

[redacted]. Ulvan Rederi oppgir at det koster [redacted] millioner kroner, jf. brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

³⁵⁵ MS Nordkinn ble av Nomadic Shipping AS verdivurdert til [redacted], jf. brev 7. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [redacted].

³⁵⁶ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi og brev 19. januar 2017 fra Halten.

³⁵⁷ Strategiplanen, side 23.

³⁵⁸ Brev 7. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [redacted].

- (384) [redacted] det vil være mulig å installere frysekapasitet på et vanlig sideportskip og at det vil koste om lag [redacted] per skip. Øvrige markedsaktører oppgir at en slik ombygging vil være for krevende og omfattende og at det ikke vil være lønnsomt, jf. avsnittene (189) til (191).
- (385) For å etablere en rute fra Nord-Norge til Kontinentet med ukentlige avganger, trenger man ifølge Samskip [redacted]. Samskip begrunner dette på følgende måte [redacted]
[redacted] „³⁵⁹
- (386) På Eimskips Orange Line går det fire skip for å sikre ukentlige avganger, men denne linjen går helt til Murmansk i Nord og innom Storbritannia på vei tilbake til Norge fra Nederland. I tillegg settes det inn ekstra skip ved behov. [redacted]
[redacted] „³⁶⁰
- (387) Nor Lines Continent Line består av to skip som hver bruker to uker på rundturen. Denne ruten er litt kortere enn Eimskips Orange Lines, jf. avsnittene (77) og (80). Poland Line består av tre skip for å sikre ukentlige avganger. [redacted]
[redacted] „³⁶¹
- (388) Etablering av en rute fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet krever således etter Konkurransetilsynets vurdering investering i eller langsiktige timecharteravtaler for to til fire skip. Dette gir et selskap høye faste kostnader. For at en slik investering skal være lønnsom, trenger foretaket store mengder last. [redacted]
[redacted] „³⁶²
- (389) På en lønnsom rute trenger man således last både på sørgående og nordgående strekning. Samskip oppgir følgende: " [redacted]
[redacted] „³⁶³
- (390) Nok last til å sikre lønnsomhet, vil i hovedsak måtte kapres fra allerede etablerte aktører. Dette vil etter Konkurransetilsynets vurdering ta tid, til tross for at partene ikke alltid har langsiktige og eksklusive avtaler med sine kunder, jf. avsnittene (71) og (72).
- (391) Kundene oppgir at tilgjengelighet og kapasitet er viktig for dem ved valg av transportleverandør, jf. kapittel 7.2. [redacted]
[redacted] „³⁶⁴ Tilgang til et stort transportnettverk/flåte av skip har en verdi for kunden fordi det gir en trygghet for å få varene ut til markedene. Jo flere skip man har og jo større transportnettverk man har tilgang til, desto bedre kvalitet kan man levere til kunden og desto større muligheter har aktørene til å utnytte stordriftsfordeler i markedet gjennom lavere enhetskostnader.
- (392) For at et en ny aktør skal kunne disiplinere partene, må skipene/rutene ha lave nok kostnader og nødvendig kapasitet til å kunne frakte store volumer. Etablering i liten skala vil etter Konkurransetilsynets vurdering ikke være tilstrekkelig til å disiplinere partene etter foretakssammenslutningen.
- (393) Behovet for tilstrekkelig kundemasse for å oppnå lønnsom drift, gjør det risikabelt å investere i nye skip og ruter. Disse forhold må etter Konkurransetilsynets oppfatning anses som en betydelig etableringshindring.

³⁵⁹ Brev 6. januar 2017 fra Samskip.

³⁶⁰ Strategiplanen, side 23.

³⁶¹ [redacted].

³⁶² Brev 6. desember 2016 fra Wikborg Rein, vedlegg "Konfidential Styrerepresentasjon", side 23.

³⁶³ Brev 6. januar 2017 fra Samskip.

³⁶⁴ Strategiplanen, side 6.

- (394) Tilgang til havner og fryseterminaler er ifølge de fleste kunder og konkurrenter ikke et stort hinder fordi eierskapet til disse er spredt på flere, og fordi de fleste fryselagrene har ledig kapasitet.
- (395) Eimskip eier egne fryselagre i Kirkenes og Sortland, samt leier tilgang til terminaler i Ålesund og Tromsø.³⁶⁵ [REDACTED] ³⁶⁶ [REDACTED]
- (396) [REDACTED] ³⁶⁷ [REDACTED]
- (397) Etter Konkurransetilsynets vurdering vil tilgang til havner og fryselagre generelt sett ikke anses som en etableringshindring av betydning. Samtidig vil tilgang til fryselager i Tromsø kunne være et hinder for etablering av virksomhet i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge ettersom fryselageret i Tromsø ikke har mye ledig kapasitet.³⁶⁸ Fryselageret i Tromsø er også den terminalen i Nord-Norge hvor det landes mest fisk, jf. kapittel 4.2.1. Bygging av nytt fryselager i Tromsø vil kreve betydelige investeringskostnader og være tidkrevende.
- (398) Kunnskap om markedet er også en viktig faktor dersom man ønsket å etablere seg i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip. Silver Sea oppgir følgende: [REDACTED] ³⁶⁹ [REDACTED] ³⁷⁰ [REDACTED] ³⁷¹ [REDACTED] ³⁷² [REDACTED] ³⁷³ [REDACTED] ³⁷⁴ [REDACTED] ³⁷⁵ [REDACTED]
- (399) Konkurransetilsynet er videre av den oppfatning at etableringshindringene vil øke etter foretakssammenslutningen. Etter foretakssammenslutningen vil Eimskip ha kontroll på [REDACTED] prosent av volumet i markedet og til sammen [REDACTED] skip tilgjengelig på ruten mellom Nord-Norge og Nordvestkontinentet. Eimskip vil få muligheter til å iverksette mottiltak for å beskytte sin markedsposisjon, og dette vil virke avskrekkende for nye aktører og således redusere sannsynligheten for nyetablering. Eimskip kan for eksempel forsøke å inngå langsiktige avtaler eller sette ned prisen overfor viktige kunder.³⁷³
- (400) Flere av aktørene i markedet er bekymret for at Eimskip vil få mulighet til å utnytte en dominerende posisjon etter foretakssammenslutningen.
- (401) Samskip oppgir følgende i sitt høringssvar: "[REDACTED] ³⁷⁴ [REDACTED]
- (402) [REDACTED] ³⁷⁵ [REDACTED]

³⁶⁵ Presentasjon fra møte med Eimskip 8. desember 2016, side 23.

³⁶⁶ Strategiplanen, side 19 og 20.

³⁶⁷ Brev 4. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 16.

³⁶⁸ Det er planlagt ny fryseterminal i Tromsø, jf. <https://www.tromso.havn.no/tjenester/terminaler/>.

³⁶⁹ Brev 6. januar 2017 fra Silver Sea.

³⁷⁰ Brev 10. januar 2017 fra Norwegian Seafood Company.

³⁷¹ Strategiplanen, side 6.

³⁷² Brev 7. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

³⁷³ Lignende generelle eksempler er nevnt i Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2014/C 31/03), avsnitt 69.

³⁷⁴ Brev 6. januar 2017 fra Samskip.

³⁷⁵ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

- (403) Sea-Cargo AS mener også at etableringshindringene for nye aktører vil øke som følge av oppkjøpet. De peker på at Eimskip kommer til å få monopol på frakt av frossen fisk, samt at de vil ha fordeler med egne terminaler.³⁷⁶
- (404) Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at etablering av nye aktører i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet etter foretakssammenslutningen ikke er sannsynlig, tidsnær og effektiv.

7.3.3.3 Etablering av aktører som er aktive i tilgrensende markeder

- (405) I det følgende vil Konkurransetilsynet vurdere om etablering av aktører som er aktive i tilgrensende markeder, er sannsynlig, tidsnær og effektiv. Med tilgrensende markeder menes her enten aktører som frakter frossen fisk utenfor Nord-Norge eller aktører som har skip i linjefart fra Nord-Norge, men som i dag ikke er aktive innen frakt av frossen fisk.
- (406) Etableringshindringene kan være noe lavere for aktører som er etablert i tilgrensende markeder, enn for nye aktører. For eksempel kan disse aktørene ha fordel i forhold til nye aktører ved at de allerede har egnede skip og/eller markedskunnskap. Aktører som opererer i tilgrensede markeder må imidlertid på samme måte som nye aktører skaffe nok kunder og last for å få virksomheten sin til å være lønnsom, jf. avsnitt (393). For å kunne disiplinere partene etter foretakssammenslutningen, vil det være nødvendig å oppnå tilsvarende kostnadsnivå som partene gjennom tilsvarende utnyttelse av stordrift- og nettverksfordeler, jf. avsnitt (392) og (393). Som det fremgår av avsnitt (399) og (400) er det Konkurransetilsynets vurdering at partene etter foretakssammenslutningen vil kunne iverksette mottiltak for å avskrekke nyetablering. Dette vil også gjelde overfor potensielle konkurrenter.
- (407) Partene anfører at det for allerede etablerte linjeaktører til sjøs, ikke vil være særskilte etableringshindringer forbundet med ekspansjon. Ekspansjon vil typisk kunne skje ved at eksisterende linje forlenges, eller at man oppretter en linje som korresponderer med allerede eksisterende rutenettverk.³⁷⁷ Partene peker på at de forventer at containerfrakt vil få økt utbredelse, og viser til konkrete nyetableringer i containerskipningsmarkedet i Sør-Norge. Endelig viser partene til at kundene enkelt kan bytte transportør.³⁷⁸
- (408) Både Samskip og NCL frakter frossen fisk fra Sør-Norge til ulike destinasjoner i Europa. Disse foretakene er containerrederier.
- (409) NCL tilbyr frakt av frossen fisk i linjefart med containerskip mellom Vestlandet og Nordvestkontinentet. De har også en rute som går fra Salten/Bodø til Rotterdam i Nederland, men det fraktes per i dag ikke frossen fisk på denne ruten. Ruten betjenes av to skip, Concordia og Samba. [REDACTED]
[REDACTED]³⁷⁹
- (410) NCL oppgir at for å kunne etablere seg eller utvide virksomhet sin [REDACTED]
[REDACTED]. Videre må man ifølge NCL jobbe langsiktig og ha en kapitalbase i ryggen. Et containerskip med kapasitet på [REDACTED] containere koster ifølge NCL om lag [REDACTED] årlig å ha i drift.³⁸⁰ NCL oppgir at [REDACTED]
[REDACTED].³⁸¹
- (411) Som det fremgår av kapittel 5.2.4 er Konkurransetilsynet av den oppfatning at frakt av frossen fisk med containerskip er krevende å få til i Nord-Norge på grunn av den begrensede havneinfrastrukturen i landsdelen. På denne bakgrunn vil ikke NCL kunne betjene samtlige av havnene i Nord-Norge som partene betjener i dag. For kunder som etterspør frakt av frossen

³⁷⁶ Referat fra telefonsamtale med Sea-Cargo 6. desember 2016.

³⁷⁷ Meldingen, side 37.

³⁷⁸ Meldingen, side 37.

³⁷⁹ Brev 10. januar 2017 fra NCL.

³⁸⁰ En 20 fots container (TEU) har en maksimal fraktvekt på 24 til 28 tonn, jf.

<http://www.innovasjon Norge.no/no/Eksporthandboken/manedens-tema/Containerkunnskap-for-eksportorer-og-importorer/>.

³⁸¹ Brev 10. januar 2017 fra NCL.

fisk i andre havner enn Salten -----, vil således ikke frakt med NCL være et reelt alternativ.

- (412) Containerskip er også dyrere enn sideportskip å ha i drift, jf. avsnittene (383) og (410), og det vil således i enda større grad være behov for kunder og last for å oppnå lønnsomhet enn tilfellet vil være for sideportskip. NCL vil på samme måte som for nye aktører måtte kapre kunder fra etablerte aktører, oppnå tilsvarende kostnadsnivå som partene og risikere mottiltak fra partene etter foretakssammenslutningen, jf. avsnittene (392), (393) og (399).
- (413) Konkurransetilsynet kan på denne bakgrunn ikke se at en eventuell etablering av NCL [redacted] i tilstrekkelig grad vil kunne disiplinere partene etter foretakssammenslutningen.
- (414) Samskip tilbyr frakt av frossen fisk med containerskip i linjefart fra Kristiansund og Egersund til Rotterdam, Hamburg og Bremerhaven.³⁸²
- (415) Samskip oppgir følgende om deres planer og muligheter for å etablere seg i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge:

[redacted]

- (416) Konkurransetilsynet vurderer at det er knyttet betydelig usikkerhet til om Samskip vil etablere seg i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge. Under enhver omstendighet mener Konkurransetilsynet at Samskip på samme måte som NCL ikke i tilstrekkelig grad vil kunne disiplinere partene etter foretakssammenslutningen.
- (417) Scan-Shipping tilbyr i dag linjefart mellom Hammerfest og Nederland med sideportskip. Skipene til selskapet har ikke frysekapasitet, og Scan-Shipping tilbyr derfor ikke frakt av frossen fisk på sine ruter.

[redacted]

- (418) Konkurransetilsynet vurderer at det er knyttet usikkerhet til hvorvidt Scan-Shipping vil etablere seg i markedet, og om en eventuell etablering vil kunne skje tilstrekkelig tidsnært til å disiplinere partene etter foretakssammenslutningen.
- (419) Scan-Shipping vil på samme måte som nye aktører måtte kapre kunder fra etablerte aktører, oppnå tilsvarende kostnadsnivå som partene og risikere mottiltak fra partene etter foretakssammenslutningen, jf. avsnittene (392), (393) og (399).
- (420) Konkurransetilsynet vurderer på denne bakgrunn at en eventuell etablering fra Scan-Shipping ikke i tilstrekkelig grad vil kunne disiplinere partene etter foretakssammenslutningen.
- (421) Partene anfører i tilsvaret at Konkurransetilsynet ikke har tatt stilling til betydningen etablering av Nord-Norgelinjen vil ha for det konkurransepresset aktørene vil møte innenfor den relevante tidshorisonten. Etablering av Nord-Norgelinjen er utredet i en mulighetsstudie støttet av Kystverket, fylkeskommunene i Nordland og Troms, samt havnemyndighetene i Bodø, Lødingen og Tromsø.³⁸⁵ I mulighetsstudien for Nord-Norgelinjen legges det opp til et

³⁸² Brev 6. januar 2017 fra Samskip.

³⁸³ Brev 6. januar 2017 fra Samskip.

³⁸⁴ Brev 12. desember 2016 fra Scan-Shipping.

³⁸⁵

lønnsom og effektiv etablering, og det vil kunne ta lang tid.³⁸⁷ Silver Sea vil på samme måte som nye aktører risikere mottiltak fra partene etter foretakssammenslutningen, jf. avsnitt (399).

- (433) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at det ikke er sannsynlig at Silver Sea vil ha mulighet til å tilstrekkelig tidsnært etablere en lønnsom linjefart mellom Nord-Norge og Nordvestkontinentet som på en effektiv måte disiplinerer partene etter foretakssammenslutningen.
- (434) Cobit er som nevnt en mindre linjeaktør som leier kapasitet på skipet Feed Balsfjord (850 tonn) og driver rutevirksomhet mellom Nord-Norge og Tyskland, jf. avsnitt (91). Som det fremgår av kapittel 7.3.2.1 anser Konkurransetilsynet Cobit i mindre grad å være en nær konkurrent av partene ettersom Cobit har begrenset kapasitet og en rute med lavere frekvens og mindre geografisk overlapp.
- (435) Cobit oppgir at det kan være aktuelt å utvide rutenettet dersom det er mulig å oppnå lønnsom drift, [REDACTED].³⁸⁸
- (436) Cobit vil på samme måte som nye aktører måtte kapre nye kunder fra etablerte aktører, oppnå tilsvarende kostnadsnivå som partene og risikere mottiltak fra partene etter foretakssammenslutningen, jf. avsnittene (392), (393) og (399).
- (437) Konkurransetilsynet finner på denne bakgrunn at det ikke er sannsynlig at Cobit vil ha mulighet til å tilstrekkelig tidsnært etablere en lønnsom linjefart mellom Nord-Norge og Nordvestkontinentet som på en effektiv måte disiplinerer partene etter foretakssammenslutningen.
- (438) Oppsummert finner Konkurransetilsynet at ekspansjonsmulighetene til Silver Sea og Cobit er begrenset og ikke tilstrekkelig til å hindre Eimskip i å utøve markedsrett etter foretakssammenslutningen. Konkurransetilsynet finner det derfor ikke nødvendig å vurdere ekspansjon fra andre spotaktører som sporadisk tilbyr frakt av frossen fisk i markedet, da det vil være enda mindre sannsynlig at en utvidelse av tjenestetilbudet fra andre aktører, vil være effektiv og tidsnær.

7.3.4 Kjøperrett

7.3.4.1 Innledning

- (439) Kundernes kjøperrett kan i noen tilfeller hindre tilbyderne i å utøve markedsrett. Graden av kjøperrett vil normalt bestemmes av hvor avhengig kunden er av tilbyderen, samt hvor avhengig tilbyderen er av kundene som avsetningskanal.
- (440) En kunde vil kunne være mindre avhengig av en tilbyder dersom kunden har muligheter og insentiver til å bytte tilbyder, foreta en vertikal integrasjon i oppstrømsmarkedet, få nye aktører til å etablere seg i oppstrømsmarkedet, utsette innkjøp eller avstå fra å kjøpe andre produkter som tilbyderen produserer.³⁸⁹
- (441) Det at enkelte kunder har en betydelig grad av kjøperrett er ikke i seg selv tilstrekkelig til å motvirke potensielle konkurransebegrensende virkninger dersom de fusjonerende virksomhetene kan utøve markedsrett overfor andre kunder med mindre kjøperrett.³⁹⁰ Videre kan foretakssammenslutningen redusere kjøperretten til kunder som tidligere har hatt kjøperrett.³⁹¹

7.3.4.2 Konkurransetilsynets vurdering

- (442) Fiskeriaktørene kjøper fisken av salgslagene og etterspør transporttjenester i forbindelse med videresalg av fisken, jf. avsnitt (64).

³⁸⁷ Brev 13. januar 2017 fra Eidshaug Rederi og Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03, avsnitt 71 bokstav c.

³⁸⁸ Referat fra telefonsamtale med Cobit 6. desember 2016.

³⁸⁹ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 65.

³⁹⁰ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 67.

³⁹¹ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 68.

- (443) Partenes kunder er ulike i størrelse og har ulikt behov for frakt. Data fra Norges Råfisklag viser at ingen enkeltaktører kjøpte mer enn ■■■ tonn frossen hvit fisk i 2016, og om lag ■■■ aktører kjøpte over ■■■ tonn. Til sammen utgjorde kjøpet fra de ■■■ største aktørene om lag ■■■ prosent av volumet av frossen hvit fisk. Når det gjelder pelagisk fisk, er markedet mer konsentrert med ■■■ store aktører i Nord-Norge, jf. avsnitt (67).
- (444) ■■■³⁹²
- (445) Nor Lines har til sammen ■■■ kunder innen frossen fisk som kjøpte frakt for over ■■■ kroner i 2015. Disse kundene stod til sammen for ■■■ prosent av omsetningen til Nor Lines innen frakt av frossen fisk. ■■■ Nor Lines ■■■, utgjorde til sammen ■■■ prosent av den samlede frakten av frossen fisk for Nor Lines.³⁹³
- (446) Hver fiskeriaktør har behov for frakt en rekke ganger i løpet av året. Både Eimskip og Nor Lines henter en rekke laster på hver tur sørover langs norskekysten. Høringsrunden viser at de fleste kundene sender fisken fra og til en rekke ulike destinasjoner.
- (447) Partene anfører at det er to forhold som har innvirkning på kjøpermakten i markedet.³⁹⁴ For det første representerer mange av kundene store volum for den enkelte transportør, slik at hver kunde har økonomisk betydning. For det andre er de aller fleste kundene profesjonelle innkjøpere som gjennom lang erfaring med markedet har spesialkompetanse på transportørens virksomhet, slik at det er krevende å forhandle seg til bedre vilkår enn underliggende kostnader tilsier.
- (448) Etter Konkurransetilsynets vurdering kan det legges til grunn at selv om noen kunder har store volum, og disse kundene har økonomisk betydning for selskapene, så er det lite som tilsier at noen av kundene i markedet kan anses som store nok til at partene er avhengige av dem som omsetningskanal.
- (449) Når det gjelder kundenes muligheter og insentiver til å bytte transportør, fremgår det av høringsrunden at byttekostnadene trolig er forholdsvis lave mellom tilgjengelige tilbydere. Videre fremgår det at kundene i all hovedsak er profesjonelle kjøpere med kjennskap til partenes aktivitet.
- (450) Kundenes muligheter og insentiver til å bytte tilbyder avhenger imidlertid av i hvilken grad kundene har mulighet til å sette gode alternative transportører opp mot hverandre.
- (451) For kunder som anser spotaktører som et reelt alternativ til partenes tilbud, vil disse ha flere alternative tilbydere, og dermed kunne ha bedre muligheter til å utnytte kjøpermakt. Etter Konkurransetilsynets vurdering gjelder dette i første rekke kunder som etterspør frakt av pelagisk fisk. Dette vil likevel bare gjelde i de perioder og på de distansene hvor volumet er tilstrekkelig høyt.
- (452) I Konkurransetilsynets høringsrunde var det bare pelagiske aktører som oppgav at de benytter Silver Sea i noen betydelig utstrekning. Silver Seas største kunder i Nord-Norge i 2015 var ■■■³⁹⁵. Det oppgis videre at Silver Sea ■■■.
- (453) Konkurransetilsynet vil bemerke at også Nergård Seafood AS som er en stor aktør innen pelagisk fisk, oppgir at foretakssammenslutningen vil ha negativ innvirkning på deres virksomhet. Nergård oppgir: *At 3 tilbydere blir til 2 er i seg selv negativt. Vi får mindre kjøpermakt. I tillegg tror vi det kan være en reell fare for at Eimskip (inkludert Nor-Lines) også vil presse ut den eneste reelle konkurrenten de da har i Nord. Norge (Silver Sea).*³⁹⁶

³⁹² Tall frem til September 2015, jf. Strategiplanen, side 6.

³⁹³ Brev 6. desember 2016 fra Advokatfirmaet Schjødt, ■■■.

³⁹⁴ Brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein, side 9-11.

³⁹⁵ Brev 6. januar fra Silver Sea.

³⁹⁶ Brev 5. januar 2017 fra Nergård Seafood.

- (454) For noen utenlandske fiskefartøy vil det være mulig å omlaste fisken på havet, jf. avsnitt 5.2.7. Kundene vil da avstå fra å kjøpe transport fra Eimskip i det aktuelle markedet.
- (455) Etter foretakssammenslutningen vil kundene miste en alternativ tilbyder i markedet, og for de fleste kundene vil dette innebære at de ikke lenger har mulighet til å sette gode alternative transportører opp mot hverandre.
- (456) Konkurransetilsynet har innhentet informasjon fra de fleste større kundene til partene for å undersøke om kundene har mulighet til å transportere fisken selv og/eller om de kan få nye aktører til å etablere seg i markedet.
- (457) Basert på høringsrunden, og kundenes størrelse og behov, er det Konkurransetilsynets vurdering at de fleste kundene ikke vil kunne utøve kjøpermakthet gjennom å transportere fisken selv eller få nye aktører til å etablere seg. Det vises til at dette ikke er innenfor aktørenes kjerneområde eller kompetanse.³⁹⁷ Tilsvarende oppgir flere av aktørene at volumene er for små eller at sesongsvingningene for store til at det vil være mulig.³⁹⁸
- (458) I den grad noen av kundene vil kunne ha mulighet til å utøve kjøpermakthet på denne måten, så vil det trolig være Pelagia som allerede disponerer et skip som benyttes til å frakte frossen fisk.³⁹⁹
- (459) Etter en samlet vurdering legger Konkurransetilsynet til grunn at noen store aktører innen pelagisk fisk kan ha noe kjøpermakthet før foretakssammenslutningen, men at etter foretakssammenslutningen vil kjøpermaktheten i markedet, bli begrenset.

7.3.5 Samlet vurdering av ikke-koordinerte virkninger

- (460) Markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet er konsentrert før foretakssammenslutningen. Selv om det finnes flere konkurrerende sjøtransportører, er Eimskip og Nor Lines de to klart største aktørene. Begge opererer en rekke skip og har et omfattende transportnettverk, de er hverandres nærmeste konkurrenter, og de utøver et vesentlig konkurransepress på hverandre. Etter foretakssammenslutningen vil det vesentlige konkurransepresset som partene utøver på hverandre, falle bort.
- (461) Andre aktører i markedet er etter Konkurransetilsynets vurdering ikke nære konkurrenter til partene. Tilsynet finner det sannsynlig at disse aktørene vil ha incentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen. Det er høye etableringshindringer i markedet, og den potensielle konkurransen vil ikke være tilstrekkelig til å disiplinere etablerte aktører. Kjøpermaktheten vurderes å bli begrenset.
- (462) Som det fremgår av kapittel 8 har partene ikke i tilstrekkelig grad dokumentert ervervsspesifikke effektivitetsgevinster som vil kunne oppveie de potensielle negative skadevirkningene som følge av redusert konkurranse.
- (463) De fleste av partenes kunder som Konkurransetilsynet har vært i kontakt med i forbindelse med behandlingen av foretakssammenslutningen, har uttrykt at de er bekymret for at transaksjonen vil føre til høyere priser og/eller redusert tilbud.
- (464) Også andre aktører har uttrykt bekymring og særlig de aktørene som Eimskip og Nor Lines benytter som underleverandører.

(465)

[Redacted text block]

n400

(466)

[Redacted text block]

n401

³⁹⁷ Brev 3. januar 2017 fra Ocean Trawlers Europe, brev 5. januar 2017 fra Nergård Seafood, brev 5. januar 2017 fra Nor Seafoods og brev 10. januar 2017 fra Norwegian Seafood Company.

³⁹⁸ Brev 21. desember 2016 fra Kangamiut Seafood, brev 2. januar 2017 fra Brødrene Sperre, brev 11. januar 2017 fra Normarine og brev 9. januar 2017 fra Lerøy Seafood.

³⁹⁹ Jf. avsnitt (483). I tillegg oppgir Ocean Trawlers (britisk selskap) i brev 3. januar 2017 at enkelte kjøp fra utenlandske fiskefartøy omlastes på havet. Det er ikke aktuelt å organisere transport til norske havner.

⁴⁰⁰ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

- (467) [REDACTED] ⁿ⁴⁰².
- (468) Samskip mener at: *"The new concentration would wipe out any existing competition simply by size, network and capacity. At first customers will not notice much, but rates will go up over time as a monopolistic player is controlling capacity."*⁴⁰³
- (469) Fra Nor Lines interne dokumenter fremgår det følgende: "[REDACTED] ⁿ⁴⁰⁴.
- (470) Konkurransetilsynet finner således etter en samlet vurdering at foretakssammenslutningen vil medføre at Eimskip får økt markedsrett. Økt markedsrett vil gi Eimskip muligheter og insentiver til å øke prisene og/eller redusere kvaliteten overfor partenes kunder etter foretakssammenslutningen. Videre vil økt markedsrett svekke Eimskips insentiver til å investere i produktutvikling og innovasjon. Mindre produktutvikling og innovasjon vil kunne føre til et mindre effektivt transportsystem og lavere kvalitet på transporttilbudet.
- (471) Eimskip anfører at foretakssammenslutningen ikke i vesentlig grad vil hindre effektiv konkurranse. [REDACTED] ⁴⁰⁵.
- (472) Konkurransetilsynet viser til at det relevante vurderingstemaet for vurdering av om en foretakssammenslutning i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, er hvorvidt kundene i de relevante markedene vil komme dårligere ut med foretakssammenslutningen enn uten, jf. også kapittel 8.1. Kundene omfatter i denne sammenheng de faktiske og potensielle kundene til partene i foretakssammenslutningen.⁴⁰⁶ Dette vurderingstemaet er også lagt til grunn av Kommisjonen og konkurransemyndighetene i Storbritannia (CMA) i ulike av saker.⁴⁰⁷ Det [REDACTED] ⁿ⁴⁰⁸.
- (473) På bakgrunn av det ovenstående har Konkurransetilsynet kommet til at foretakssammenslutningen vil medføre ikke-koordinerte virkninger som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet.

⁴⁰¹ Brev 13. januar 2017 fra Eidshaug Rederi.

⁴⁰² Brev 19. januar 2017 fra Halten.

⁴⁰³ Brev 6. januar 2017 fra Samskip.

⁴⁰⁴ Brev 16. januar 2017 fra Advokatfirmaet Schjødt, [REDACTED].

⁴⁰⁵ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 4 og 5 og tilsvaret side 59 og 60.

⁴⁰⁶ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 79 og fotnote 105.

⁴⁰⁷ Kommisjonens saker M.6203 – Western Digital Ireland/Viviti Technologies avsnitt 609-610 og M.6458 – Universal Group/EMI Music avsnitt 620-623. CMAs sak VTech/Leapfrog (2016), avsnitt 6.21.

⁴⁰⁸ [REDACTED].

7.4 Horisontale ikke-koordinerte virkninger i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet

7.4.1 Markedsstruktur

- (474) I 2016 ble det fraktet til sammen [REDACTED] tonn frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet, jf. tabellen nedenfor. Samlet omsetning i markedet er estimert til om lag [REDACTED] millioner kroner.⁴⁰⁹ Utenom partene er Silver Sea til stede i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet. I tillegg finnes det enkelte andre spotaktører som i svært begrenset grad har fraktet frossen fisk i dette markedet, jf. avsnitt (92). Disse aktørene vil således ha en ubetydelig markedsandel.⁴¹⁰
- (475) Tabellen nedenfor viser fraktet volum frossen fisk (i tonn) og markedsandeler (i prosent) for aktørene i det relevante markedet før foretakssammenslutningen.

Frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet	Tonn	Markedsandel i prosent
Eimskip	[REDACTED]	[REDACTED]
Nor Lines		
Silver Sea		
SUM		

Tabell 5 Volum og markedsandeler i 2016 i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet

- (476) Det fremgår av tabellen at Nor Lines er den største aktøren i dette markedet med en markedsandel på [REDACTED] prosent. Eimskip er den nest største aktøren i markedet før foretakssammenslutningen med en markedsandel på [REDACTED] prosent. HHI er på [REDACTED] som indikerer at markedet har høy konsentrasjonsgrad.
- (477) Foretakssammenslutningen innebærer at de to største av tre konkurrenter i markedet slår seg sammen. Eimskip blir den desidert største aktøren i markedet med en markedsandel på [REDACTED] prosent. Konsentrasjonen i markedet målt ved HHI øker med [REDACTED].

7.4.2 Konkurransenærhet

7.4.2.1 Konkurransetryk mellom partene

- (478) Som beskrevet ovenfor har konkurransepresset de fusjonerende virksomhetene utøver på hverandre stor betydning for foretakssammenslutningens virkninger, jf. avsnittene (301) og (302). I det følgende vil Konkurransetilsynet vurdere ulike faktorer som har betydning for hvor sterkt konkurransepress partene utøver på hverandre i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet, jf. avsnitt (344).
- (479) Hvilket etablert transportnettverk partene har, vil ha betydning for hvorvidt de er å anse som nære konkurrenter. Et etablert transportnettverk kan gi en merverdi for kundene, og nettverkets størrelse vil også påvirke transportørenes kostnader og regelmessighet.
- (480) Nor Lines er den eneste aktøren i markedet som tilbyr frakt av frossen fisk med fryseskip i linjefart fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet. På Nor Lines sin rute, Poland Line, tilbys frakt av frossen fisk fra Kirkenes langs norskekysten til Swinoujscie i Polen, jf. avsnitt (80). I tillegg kan ruten forlenges til Klaipėda i Litauen på forespørsel. Til sammen fraktet Nor Lines [REDACTED] tonn frossen fisk fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet i 2016.
- (481) Både Eimskip og Silver Sea driver kun med spotvirksomhet på strekningen fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet. I 2016 fraktet Eimskip [REDACTED] tonn frossen fisk til Klaipėda og Swinoujscie med spotskip. Silver Sea sin spotvirksomhet fraktet [REDACTED] tonn frossen fisk fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet i samme periode.

⁴⁰⁹ Beregnet på grunnlag av volumtallene fra tabellen og angitt gjennomsnittspris fra Eimskip på strekningen oppgitt i brev 13. februar 2017 fra Wikborg Rein. Se også appendiks, kapittel 4.

⁴¹⁰ Markedsandeler fra disse aktørene fremgår ikke av tabellen, og Konkurransetilsynets beregninger av markedsandeler for aktørene i tabellen, kan således være noe overvurdert.

- [REDACTED]
- (492) Som beskrevet i kapittel 5.2.5 er det Konkurransetilsynets vurdering at frakt av frossen fisk med fryseskip og veitransportører utgjør ulike produktmarkeder. Etter tilsynets vurdering tilfredsstiller veitransport og sjøtransport ulike behov for frakt hos fiskeriaktørene. Tilsynets undersøkelser blant fiskeriaktørene tilsier at det ikke fraktes store volumer frossen fisk med veitransportører fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet, jf. avsnitt (153). I den grad veitransportører er et alternativ så vil det være i tilfeller hvor kunden har andre behov, som for eksempel behov for raskere fremføringstid, jf. avsnitt (169). Videre opererer veitransportørene med vesentlig høyere priser enn sjøtransportører for de fleste distanser, jf. avsnitt (147) og (150).
- (493) Konkurransetilsynet viser videre til at sjøtransportører generelt har høyere faste kostnader og lavere variable kostnader enn veitransportører, jf. avsnitt (170). I de aller fleste tilfeller vil sjøtransportører som seiler i linjefart ha en konkurransefordel overfor veitransportører, ettersom sjøtransportører som regel vil ha betydelig lavere marginalkostnader, og således sterkere insentiver til å tilby kundene lavere priser. Samlet sett er Konkurransetilsynet av den oppfatning at veitransportører ikke utøver et konkurransepress av betydning på partene. Dette er for øvrig i tråd med veitransportørene sin oppfatning, jf. avsnittene (156) til (164).
- (494) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at Eimskip er å anse som Nor Lines nærmeste konkurrent i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet. Tilsynet viser til at [REDACTED]. Øvrige spotaktører som kun i meget begrenset grad er til stede i markedet og har eldre skip, vurderes ikke å være nære konkurrenter til partene. Heller ikke veitransportører anses å være nære konkurrenter til partene i dette markedet.
- (495) Konkurransetilsynet finner på denne bakgrunn at partene utøver et konkurransepress på hverandre før foretakssammenslutningen. Etter foretakssammenslutningen vil dette konkurransepresset falle bort.

7.4.2.2 Konkurrentenes insentiver til å respondere på prisøkninger

- (496) Som det fremgår av kapittel 7.3.2.2 er det generelt akseptert i økonomisk teori at den profittmaksimerende responsen fra konkurrentene på en prisøkning fra den fusjonerte enheten i et markedet med differensierte produkter, vil være å selv øke prisene.
- (497) I samsvar med dette må det forventes at dersom Eimskip, som følge av foretakssammenslutningen, utøver markedsrett i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip ved å øke sine priser, vil aktører som møter konkurranse fra partene, også ha insentiver til å øke sine priser.

7.4.2.3 Oppsummering

- (498) Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at Eimskip er Nor Lines nærmeste konkurrent, og at det konkurransepresset partene utøver på hverandre, vil bortfalle som følge av foretakssammenslutningen.
- (499) Videre er det Konkurransetilsynets vurdering at Silver Sea er en noe mindre nær konkurrent til Nor Lines enn Eimskip. Tilsynet finner det sannsynlig at Silver Sea vil ha insentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen.

7.4.3 Etablering og ekspansjon

- (500) Markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet har mange likhetstrekk med markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Vurderingen av etableringshindringer i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet i kapitlene 7.3.3.2 til 7.3.3.4, vil derfor

også være gjeldende for vurderingen av etableringshindringer i markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet.

- (501) Som det fremgår av kapittel 7.3.3.2 er det Konkurransetilsynets vurdering at det ikke er sannsynlig med en effektiv og tidsnær etablering av nye aktører i markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet etter foretakssammenslutningen. Dette vil også være gjeldende for vurdering av etableringshindringer i markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet. Strekningen fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet er noe lengre enn strekningen fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Dette vil kunne øke risikoen ved nyetableringen noe og således redusere sannsynligheten for nyetablering ytterligere.
- (502) Som det fremgår av kapitlene 7.3.3.3 og 7.3.3.4 vil det også være risikofylt og tidkrevende for aktører i tilgrensede markeder å etablere seg og for aktører i markedet å ekspandere innen frakt av frossen fisk med fryserskip. Konkurransetilsynet har heller ingen indikasjoner på at aktører planlegger å etablere seg eller ekspandere i markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet [REDACTED].
- (503) Etter en samlet vurdering legger Konkurransetilsynet til grunn at det ikke er sannsynlig med en effektiv og tidsnær etablering i markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet, verken av nye aktører, fra aktører i tilgrensede markeder eller gjennom ekspansjon fra aktører i markedet.

7.4.4 Kjøpermakt

- (504) Markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet har mange likhetstrekk med markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Konkurransetilsynets vurdering av kjøpermakt i markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet i kapittel 7.3.4 vil derfor også være gjeldende for vurderingen av kjøpermakt i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet.
- (505) Sammenlignet med strekningen fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet, fraktes det mindre volum til Nordøstkontinentet. Det er også færre tilbydere ved at Cobit med underleverandører ikke er tilstede i dette markedet. Etter Konkurransetilsynets vurdering svekker dette kundenes kjøpermakt ytterligere.
- (506) Etter en samlet vurdering legger Konkurransetilsynet til grunn at noen store aktører innen pelagisk fisk kan ha noe kjøpermakt før foretakssammenslutningen, men etter foretakssammenslutningen vil kjøpermakten i markedet bli begrenset.

7.4.5 Samlet vurdering av ikke-koordinerte virkninger

- (507) Markedet for frakt av frossen fisk med fryserskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet er konsentrert før foretakssammenslutningen. Det finnes kun tre aktører i markedet og Nor Lines og Eimskip er henholdsvis den største og den nest største aktøren. Eimskip er Nor Lines nærmeste konkurrent, og de utøver et konkurransepress på hverandre. Etter foretakssammenslutningen vil konkurransepresset som partene utøver på hverandre, falle bort.
- (508) Videre er det Konkurransetilsynets vurdering at Silver Sea er en noe mindre nær konkurrent til Nor Lines enn Eimskip. Tilsynet finner det sannsynlig at Silver Sea vil ha insentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen. Det er høye etableringshindringer i markedet, og den potensielle konkurransen vil ikke være tilstrekkelig til å disiplinere etablerte aktører. Kjøpermakten vurderes å bli begrenset.
- (509) Som det fremgår av kapittel 8 har partene ikke i tilstrekkelig grad dokumentert ervervspesifikke effektivitetsgevinster som vil kunne oppveie de potensielle negative skadevirkningene som følge av redusert konkurranse.
- (510) Kundene og øvrige aktører har i stor grad uttrykt at de er bekymret for at transaksjonen vil føre til høyere priser og/eller redusert tilbud, jf. avsnittene (463) til (469).
- (511) Konkurransetilsynet finner således etter en samlet vurdering at foretakssammenslutningen vil medføre at Eimskip får økt markedsrett. Økt markedsrett vil gi Eimskip muligheter og

insentiver til å øke prisene og/eller redusere kvaliteten overfor partenes kunder etter foretakssammenslutningen. Videre vil økt markedsrett svelle Eimskip's insentiver til å investere i produktutvikling og innovasjon. Mindre produktutvikling og innovasjon vil kunne føre til et mindre effektivt transportsystem og lavere kvalitet på transporttilbudet.

- (512) Konkurransetilsynet viser til at det relevante vurderingstemaet for vurdering av om en foretakssammenslutning i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, er hvorvidt kundene i de relevante markedene vil komme dårligere ut med foretakssammenslutningen enn uten, jf. avsnitt (472).
- (513) På bakgrunn av det ovenstående har Konkurransetilsynet kommet til at foretakssammenslutningen vil medføre ikke-koordinerte virkninger som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordøstkontinentet.

7.5 Horisontale ikke-koordinerte virkninger i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet

7.5.1 Markedsstruktur

- (514) I 2016 ble det fraktet til sammen ■■■ tonn frossen fisk fra Nord-Norge til Vestlandet, jf. tabellen nedenfor. Samlet omsetning i markedet er estimert til om lag ■ millioner kroner.⁴¹³ Utenom partene er det tre andre konkurrenter i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet. Dette er Silver Sea, Cobit med underleverandører og Ulvan Rederi. Cobit eier ikke egne skip, men leier kapasitet hos rederiene Eidshaug Rederi, Ulvan Rederi og Halten, jf. avsnitt (91). I tillegg til disse finnes det enkelte andre spotaktører som i svært begrenset grad har fraktet frossen fisk i dette markedet, jf. avsnitt (92). Disse aktørene vil således ha en ubetydelig markedsandel.⁴¹⁴
- (515) Tabellen nedenfor viser fraktet volum frossen fisk (i tonn) og markedsandeler (i prosent) for aktørene i det relevante markedet før foretakssammenslutningen.

Frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Vestlandet	Tonn	Markedsandel i prosent
Eimskip	■■■	■■■
Nor Lines	■■■	■■■
Silver Sea	■■■	■■■
Cobit/Halten/Eidshaug Rederi/Ulvan Rederi	■■■	■■■
Ulvan Rederi	■■■	■■■
SUM	■■■	■■■

Tabell 6 Volum og markedsandeler i 2016 i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet

- (516) Det fremgår av tabellen at Eimskip er den klart største aktøren i dette markedet med en markedsandel på ■ prosent. Nor Lines er den nest største aktøren i markedet før foretakssammenslutningen med en markedsandel på ■ prosent. HHI er på ■ som indikerer at markedet har høy konsentrasjonsgrad.
- (517) Foretakssammenslutningen innebærer at de to største konkurrentene slår seg sammen. Eimskip blir den desidert største aktøren i markedet med en markedsandel på ■ prosent. Konsentrasjonen i markedet målt ved HHI øker med ■.

⁴¹³ Beregnet på grunnlag av volumtallene fra tabellen og angitt gjennomsnittspris fra Eimskip på strekningen oppgitt i brev 13. februar 2017 fra Wikborg Rein.

⁴¹⁴ Markedsandeler fra disse aktørene fremgår ikke av tabellen, og Konkurransetilsynets beregninger av markedsandeler for aktørene i tabellen, kan således være noe overvurdert.

- (528) Eimskip og Nor Lines skiller seg fra Ulvan Rederi ettersom sideportskipet til Ulvan Rederi er noe eldre og har noe lavere frysekapasitet enn partenes skip, jf. Tabell 3. [REDACTED]

- (529) Som beskrevet i kapittel 5.2.5 er det Konkurransetilsynets vurdering at frakt av frossen fisk med fryseskip og med veitransport utgjør ulike produktmarkeder. Etter tilsynets vurdering tilfredsstiller veitransport og sjøtransport ulike behov for frakt hos fiskeriaktørene. Tilsynets undersøkelser blant fiskeriaktørene tilsier at det omtrent ikke fraktes frossen fisk med bil fra Nord-Norge til Vestlandet, jf. avsnitt (153). I den grad bil er et alternativ så vil det være i tilfeller hvor kunden har andre behov, som for eksempel behov for raskere fremføringstid, jf. avsnitt (169). Videre opererer veitransportørene med vesentlig høyere priser enn sjøtransportører for de fleste distanser, jf. avsnitt (147) og (150).
- (530) Konkurransetilsynet viser videre til at sjøtransportører generelt har høyere faste og lavere variable kostnader enn veitransportører, jf. avsnitt (170). I de aller fleste tilfeller vil sjøtransportører som seiler i linjefart ha en konkurransefordel overfor veitransportører, ettersom sjøtransportører som regel vil ha betydelig lavere marginalkostnader, og således sterkere insentiver til å tilby kundene lavere priser. Samlet sett er Konkurransetilsynet av den oppfatning at veitransportører ikke utøver et konkurransepress av betydning på partene. Dette er for øvrig i tråd med veitransportørene sin oppfatning, jf. avsnittene (156) til (164).
- (531) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at partene er å anse som hverandres nærmeste konkurrenter i markedet for frakt av frossen fisk ved fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet. Silver Sea, Cobit og Ulvan Rederi anses som mindre nære konkurrenter til partene. Øvrige spotaktører som kun i meget begrenset grad er til stede i markedet og har eldre skip, anses ikke å være nære konkurrenter til partene. Heller ikke veitransportører anses å være nære konkurrenter til partene i dette markedet.
- (532) Konkurransetilsynet er av den oppfatning at partene utøver et konkurransepress på hverandre før foretakssammenslutningen. Etter foretakssammenslutningen vil dette konkurransepresset falle bort.

7.5.2.2 Konkurrentenes insentiver til å respondere på prisøkninger

- (533) Som det fremgår av kapittel 7.3.2.2 er det generelt akseptert i økonomisk teori at den profittmaksimerende responsen fra konkurrentene på en prisøkning fra den fusjonerte enheten i et markedet med differensierte produkter, vil være å selv øke prisene.
- (534) I samsvar med dette må det forventes at dersom Eimskip, som følge av foretakssammenslutningen, utøver markedsrett i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip ved å øke sine priser, vil aktører som møter konkurranse fra partene, også ha insentiver til å øke sine priser.

7.5.2.3 Oppsummering

- (535) Konkurransetilsynet legger etter dette til grunn at partene er hverandres nærmeste konkurrenter, og at det konkurransepresset partene utøver på hverandre vil bortfalle som følge av foretakssammenslutningen.
- (536) Øvrige konkurrenter, Silver Sea, Cobit og Ulvan Rederi, er etter Konkurransetilsynets vurdering ikke like nære konkurrenter til partene. Tilsynet finner det sannsynlig at disse aktørene vil ha insentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen.

7.5.3 Etablering og ekspansjon

- (537) Markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet har mange likhetstrekk som markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Vurderingen av etableringshindringer i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet i kapitlene 7.3.3.2 til 7.3.3.4, vil derfor også være gjeldende for vurderingen av etableringshindringer i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet.

- (538) Som det fremgår av kapittel 7.3.3.2 er det Konkurransetilsynets vurdering at det ikke er sannsynlig med en effektiv og tidsnær etablering av nye aktører i markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet etter foretakssammenslutningen. Dette vil også være gjeldende for vurdering av etableringshindringer i markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Vestlandet. Strekningen fra Nord-Norge til Vestlandet er noe kortere enn strekningen fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet noe som reduserer risikoen ved nyetablering noe, ettersom behovet for skip og last blir noe mindre. Konkurransetilsynet er likevel av den oppfatningen at det ikke er sannsynlig med en effektiv og tidsnær etablering i markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Vestlandet.
- (539) Som det fremgår av kapitlene 7.3.3.3 vil det også være risikofylt og tidkrevende for aktører i tilgrensede markeder å etablere seg innen frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge. Konkurransetilsynet har heller ingen indikasjoner på at noen aktører planlegger å etablere seg i markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Vestlandet.
- (540) Når det gjelder ekspansjon fra Cobit og Silver Sea, viser Konkurransetilsynet til vurderingen av disse aktørenes ekspansjonsmuligheter i kapittel 7.3.3.4.
- (541) Ulvan Rederi er en mindre linjeaktør som tilbyr frakt av frossen fisk med fryseship på strekningen mellom Troms og Stavanger [REDACTED], jf. avsnitt (87). Som det fremgår av kapittel 7.5.2.1 anser Konkurransetilsynet Ulvan Rederi i mindre grad å være en nær konkurrent til partene ettersom selskapet har en rute med lavere frekvens og mindre geografisk overlapp, [REDACTED].
- (542) Ulvan Rederi er i gang med å bygge et nytt fryseship, jf. avsnitt (88). Videre har Ulvan Rederi mulighet til å frakte noe mer frossen fisk med With Junior dersom rederiet slutter å tilby frakt av saltfisk, jf. kapittel 5.2.9. [REDACTED].
- (543) Ulvan Rederi vurderer egen mulighet til å konkurrere med partene etter foretakssammenslutningen som følger: "[REDACTED]".
[REDACTED] 419
- (544) Ulvan Rederi vil på samme måte som nye aktører måtte kapre nye kunder fra etablerte aktører, oppnå tilsvarende kostnadsnivå som partene og risikere mottiltak fra partene etter foretakssammenslutningen, jf. avsnittene (392), (393) og (399).
- (545) Konkurransetilsynet finner på denne bakgrunn at det ikke er sannsynlig at Ulvan Rederi vil ha mulighet til å tilstrekkelig tidsnært etablere en lønnsom linjefart mellom Nord-Norge og Vestlandet, som på en effektiv måte disiplinerer partene etter foretakssammenslutningen.
- (546) Etter en samlet vurdering legger Konkurransetilsynet til grunn at det ikke er sannsynlig med en effektiv og tidsnær etablering i markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Vestlandet, verken av nye aktører, fra aktører i tilgrensede markeder eller gjennom ekspansjon fra aktører i markedet.

7.5.4 Kjøpermakt

- (547) Markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Vestlandet har mange likhetstrekk med markedet for frakt av frossen fisk med fryseship fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet. Konkurransetilsynets vurdering av kjøpermakt i markedet for frakt av frossen fisk fra Nord-Norge til Nordvestkontinentet i kapittel 7.3.4 vil derfor også være gjeldende for vurderingen av kjøpermakt i dette markedet.
- (548) Etter en samlet vurdering legger Konkurransetilsynet til grunn at noen store aktører innen pelagisk fisk kan ha noe kjøpermakt før foretakssammenslutningen, men at etter foretakssammenslutningen vil kjøpermakten i markedet bli begrenset.

⁴¹⁹ Brev 13. januar 2017 fra Ulvan Rederi.

7.5.5 Samlet vurdering av ikke-koordinerte virkninger

- (549) Markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet er konsentrert før foretakssammenslutningen. Selv om det finnes flere konkurrerende sjøtransportører, er Eimskip og Nor Lines de to største aktørene. Begge opererer en rekke skip og har et omfattende transportnettverk, de er hverandres nærmeste konkurrenter, og de utøver et konkurransepress på hverandre. Etter foretakssammenslutningen vil det konkurransepresset som partene utøver på hverandre, falle bort.
- (550) Andre aktører i markedet er etter Konkurransetilsynets vurdering ikke like nære konkurrenter til partene. Tilsynet finner det sannsynlig at disse aktørene vil ha incentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen. Det er høye etableringshindringer i markedet, og den potensielle konkurransen vil ikke være tilstrekkelig til å disiplinere etablerte aktører. Kjøpermakten vurderes å bli begrenset.
- (551) Som det fremgår av kapittel 8 har partene ikke i tilstrekkelig grad dokumentert ervervsspesifikke effektivitetsgevinster som vil kunne oppveie de potensielle negative skadevirkningene som følge av redusert konkurranse.
- (552) Kundene og øvrige aktører har i stor grad uttrykt at de er bekymret for at transaksjonen vil føre til høyere priser og/eller redusert tilbud, jf. avsnittene (463) til (469).
- (553) Konkurransetilsynet finner således etter en samlet vurdering at foretakssammenslutningen vil medføre at Eimskip får økt markedsrett. Økt markedsrett vil gi Eimskip muligheter og incentiver til å øke prisene og/eller redusere kvaliteten overfor partenes kunder etter foretakssammenslutningen. Videre vil økt markedsrett svekke Eimskips incentiver til å investere i produktutvikling og innovasjon. Mindre produktutvikling og innovasjon vil kunne føre til et mindre effektivt transportsystem og lavere kvalitet på transporttilbudet.
- (554) Konkurransetilsynet viser til at det relevante vurderingstemaet for vurdering av om en foretakssammenslutning i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, er hvorvidt kundene i de relevante markedene vil komme dårligere ut med foretakssammenslutningen enn uten, jf. avsnitt (472).
- (555) På bakgrunn av det ovenstående har Konkurransetilsynet kommet til at foretakssammenslutningen vil medføre ikke-koordinerte virkninger som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedet for frakt av frossen fisk med fryseskip fra Nord-Norge til Vestlandet.

8 Effektivitetsgevinster

8.1 Innledning

- (556) Konkurransetilsynet skal forby en foretakssammenslutning som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, jf. konkurranseloven § 16 første ledd.
- (557) En foretakssammenslutning kan ikke forbys dersom den medfører effektivitetsgevinster som kommer kundene til gode, og disse gevinstene oppveier tapet kundene vil kunne bli påført ved redusert konkurranse som følge av foretakssammenslutningen. Foretakssammenslutningen vil da ikke i betydelig grad hindre effektiv konkurranse.⁴²⁰
- (558) Dersom effektivitetsgevinster skal kunne vektlegges må de komme kundene til gode, være ervervsspesifikke og dokumenterte. Disse tre vilkårene er kumulative.⁴²¹
- (559) Ved vurderingen av om effektivitetsgevinstene kommer kundene til gode er vurderingstemaet hvorvidt kundene kommer dårligere ut med foretakssammenslutningen enn om den ikke hadde funnet sted. Dette innebærer at gevinstene må være relevante og tilstrekkelige, realisert innen

⁴²⁰ Sak M.7630 *FedEx/TNT* avsnitt 498 og 499 og sak T-175/12 *Deutsche Börse v Commission* avsnitt 236-238 jf. COMP/M.6166 *Deutsche Börse/NYSE* avsnitt 1134 og 1135. Se også Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 76 ff, jf. fortalen nr. 29 i fusjonsforordningen.

⁴²¹ Sak M.7630 *FedEx/TNT* avsnitt 501 og sak T-175/12 *Deutsche Börse v Commission* avsnitt 238, jf. COMP/M.6166 *Deutsche Börse/NYSE* avsnitt 1134 og 1135. Se også Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 kapittel VII, avsnitt 79.

rimelig tid, og at de må komme kundene til gode i de relevante markeder hvor skadevirkningene oppstår.⁴²²

- (560) Effektivitetsgevinstene må videreføres til kundene.⁴²³ Besparelser som fører til lavere variable eller marginale kostnader vil derfor normalt være mer relevant ved vurderingen av effektivitetsgevinstene enn besparelser i faste kostnader.⁴²⁴ Årsaken er at de førstnevnte besparelsene i større grad vil påvirke tilbyderens prissetting og således komme kundene til gode.⁴²⁵
- (561) Det er videre et krav om at effektivitetsgevinstene er spesifikt knyttet til den aktuelle foretakssammenslutningen. Dette er formulert som et vilkår om at kostnadsbesparelsen må være ervervsspesifikk. Det må følgelig vurderes i hvilken grad de anførte kostnadsbesparelsene vil kunne realiseres uavhengig av foretakssammenslutningen. Dersom det er sannsynlig at gevinstene kan bli realisert uavhengig av denne og på en mindre konkurransebegrensende måte, vil de ikke bli hensyntatt.⁴²⁶
- (562) Effektivitetsgevinstene må også kunne dokumenteres og etterprøves på en slik måte at Konkurransetilsynet vurderer det som sannsynlig at disse vil materialisere seg og være tilstrekkelige til å oppveie potensielle skadevirkninger for kundene som følge av transaksjonen.⁴²⁷ Det er således kun kostnadsbesparelser som er tilstrekkelig godt dokumentert og konkretisert som vil bli vurdert.⁴²⁸
- (563) De anførte effektivitetsgevinstene vil bli gjennomgått og vurdert nedenfor.

8.2 Partenes hovedanførsler

- (564) Partene har anført effektivitetsgevinster i meldingen og i brev 20. januar 2017, 13. februar 2017 og i tilsvaret, samt redegjort for de anførte gevinstene i møter med Konkurransetilsynet 9. februar og 27. mars 2017.⁴²⁹ Konkurransetilsynet har i e-post av 10. februar 2017 gitt partene anledning til å komme med supplerende dokumentasjon og presisert at det påhviler partene å fremlegge dokumentasjon som sannsynliggjør relevante effektivitetsgevinster.
- (565) Melder har anført at foretakssammenslutningen vil medføre effektivitetsgevinster knyttet til [REDACTED]. En oversikt over de anførte effektivitetsgevinstene fremgår av tabellen nedenfor.

⁴²² Sak *M.7630 FedEx/TNT* avsnitt 502 og COMP/M.6166 Deutsche Börse/NYSE avsnitt 1137, samt Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 79 og fotnote 105.

⁴²³ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03, avsnitt 84.

⁴²⁴ Med variable kostnader menes kostnader som varierer med produksjons- eller salgsnivået i den relevante periode. Marginalkostnadene er de kostnadene som er forbundet med økning av produksjon eller salg på marginen.

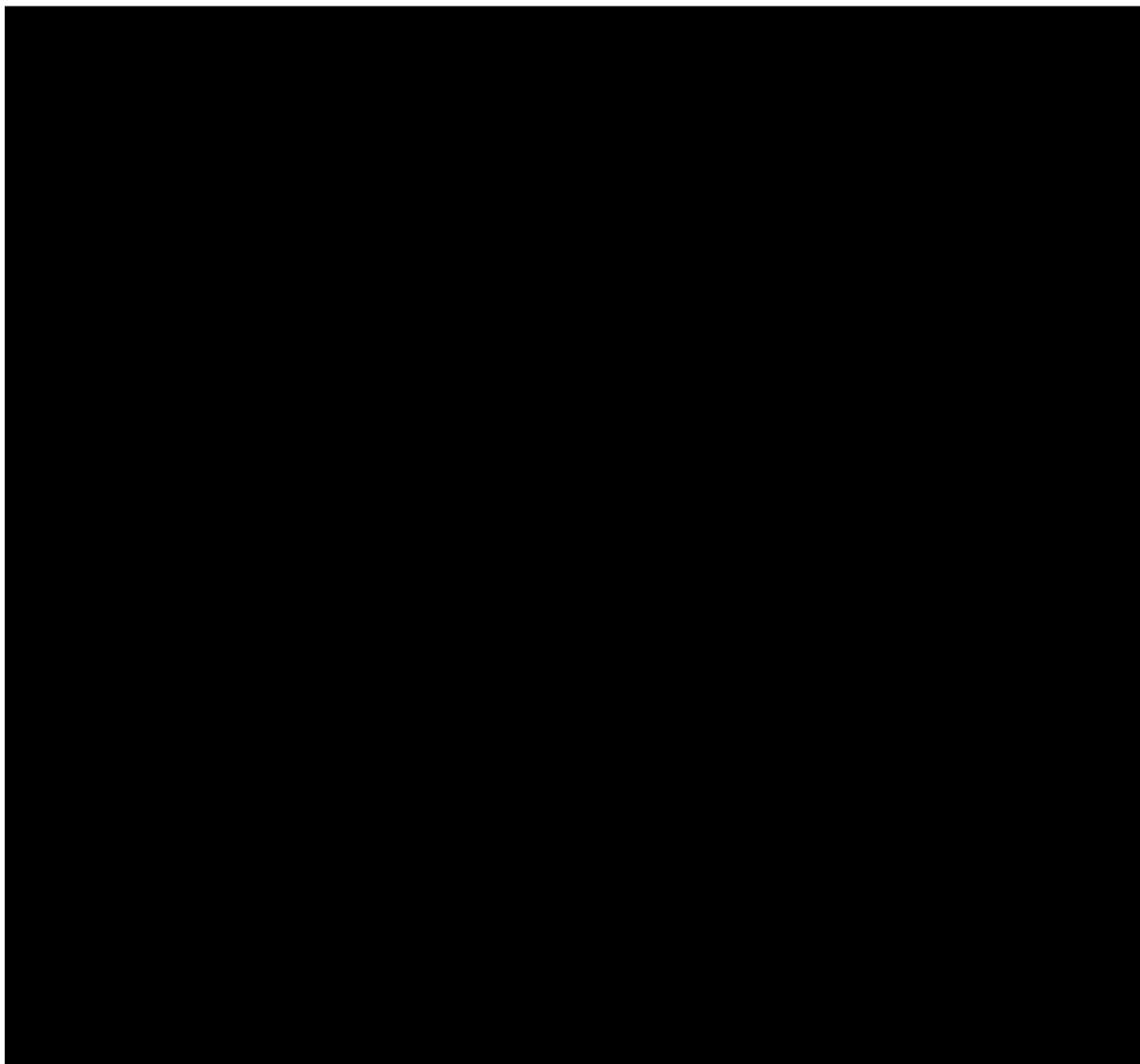
⁴²⁵ Sak *M.7630 FedEx/TNT* avsnitt 504, jf. Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 80

⁴²⁶ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 85

⁴²⁷ Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger 2004/C 31/03 avsnitt 86

⁴²⁸ Sak T-175/12 *Deutsche Börse v Commission* avsnitt 275

⁴²⁹ Meldingen, side 49 og 50, brev 20. januar, 13. februar og 13. mars 2017 fra Wikborg Rein og presentasjon fra møte med Eimskip 9. februar 2017.



Tabell 7 Effektivitetsgevinster anført i brev fra Wikborg Rein 20. januar 2017

8.3 Konkurransetilsynets vurdering av anførte effektivitetsgevinster

- (566) I det følgende vil Konkurransetilsynet vurdere om partenes redegjørelse og fremlagte dokumentasjon er tilstrekkelig til å sannsynliggjøre at de anførte besparelsene kommer kundene til gode og er ervervsspesifikke.

8.3.1

- (567) Eimskip anfører at

[Redacted text block]

. I tilsvaret

viser partene at

[Redacted text block]

⁴³⁰

⁴³⁰ Tilsvaret, side 65

- (568) Eimskip har presentert [REDACTED].⁴³¹ Eimskip viser også til at [REDACTED].⁴³²
- (569) [REDACTED]⁴³³, [REDACTED]. Øvrige besparelser knyttet til denne gevinsten er ikke tallfestet.
- (570) Eimskip viser videre til at [REDACTED]. Eimskip anfører at [REDACTED].
- (571) [REDACTED]⁴³⁴.⁴³⁵
- (572) Etter Konkurransetilsynets vurdering er de anførte gevinstene i all hovedsak reduksjon i faste kostnader som ikke kan anses å komme kundene til gode i form av lavere priser eller bedre kvalitet. Det er derfor ikke grunn til å tro at Eimskip vil overføre en eventuell besparelse til kundene ved å tilby lavere pris eller bedre kvalitet som følge av foretakssammenslutningen. Partene har tilsvarende ved flere tilfeller trukket frem at kostnadene i markedet i hovedsak er faste.⁴³⁶ [REDACTED]. Konkurransetilsynet kan derfor ikke se at partenes anslag på sparte [REDACTED] er relevante for vurderingen av sparte variable kostnader. [REDACTED] kan derfor ikke sees på som en relevant effektivitetsgevinst i foretakssammenslutningen.
- (573) Det er videre ikke dokumentert at [REDACTED].
- (574) [REDACTED]⁴³⁷.
- (575) Konkurransetilsynet kan videre ikke se at ervervet vil føre til [REDACTED] og at dette vil utgjøre en effektivitetsgevinst som kommer de berørte kundene til gode i form av lavere priser eller bedre kvalitet. Som vist i avsnitt **Feil! Fant ikke referanseilden.** [REDACTED] en av de anførte effektivitetsgevinstene.

⁴³¹ Tilsvaret, side 63. [REDACTED].

⁴³² Tilsvaret, side 65

⁴³³ [REDACTED] jf. brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 13.

⁴³⁴ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 16-17 og rev 6. januar 2016 fra Wikborg Rein, [REDACTED].

⁴³⁵ Brev 6. januar 2016 fra Wikborg Rein, [REDACTED].

⁴³⁶ Meldingen, side 20, brev 25. november 2016 fra Wikborg Rein, side 6 og tilsvaret, side 68.

⁴³⁷ Brev 13. februar 2017 fra Wikborg Rein.

- (576) Basert på dette finner Konkurransetilsynet at det ikke er dokumentert sannsynlige relevante effektivitetsgevinster knyttet til [REDACTED].

8.3.2

- (577) [REDACTED] Eimskip anfører at [REDACTED]
[REDACTED]
- 438

- (578) Etter Konkurransetilsynets vurdering er de anførte gevinstene i all hovedsak reduksjon i faste kostnader som ikke kan anses å komme kundene til gode i form av lavere priser eller bedre kvalitet.

- (579) Konkurransetilsynet kan ikke se at [REDACTED]
[REDACTED] vil utgjøre en effektivitetsgevinst som kommer kundene til gode i form av lavere priser eller bedre kvalitet. Under enhver omstendighet vil ikke dette kunne anses som en ervervsspesifikk gevinst ettersom [REDACTED] Konkurransetilsynet vil påpeke at [REDACTED]

- (580) På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at det ikke er dokumentert sannsynlige relevante effektivitetsgevinster knyttet til [REDACTED].

8.3.3

- (581) Eimskip anfører at [REDACTED]

- (582) Melder anfører videre at [REDACTED]
[REDACTED]
Disse gevinstene vil ifølge melder komme kundene til gode gjennom overveltning.

- (583) Det er også anført en ikke tallfestet effektivitetsgevinst i form av at [REDACTED]
[REDACTED].

- (584) Konkurransetilsynet vil ikke utelukke at det er mulig å

- (585) Eimskip har heller ikke redegjort for i hvilken grad disse effektivitetsgevinstene er ervervsspesifikke.

- (586) Videre er anførselen om at [REDACTED] ikke underbygget og dokumentert på en måte som tilsier at dette kan vektlegges.

- (587) Basert på det ovennevnte finner Konkurransetilsynet at eventuelle relevante gevinster [REDACTED] vil være ubetydelige, og at de eventuelle gevinstene uansett ikke er godt nok dokumentert.

8.3.4

- (588) Eimskip anfører at [REDACTED]
[REDACTED].

- (589) Konkurransetilsynet er av den oppfatning at [REDACTED]

⁴³⁸ Brev 20. januar 2017 fra Wikborg Rein, side 18 og tilsvaret side 68-69.

- [REDACTED].
- (590) Konkurransetilsynet vil ikke utelukke at [REDACTED].
[REDACTED] Konkurransetilsynet kan imidlertid vanskelig se at [REDACTED]
[REDACTED] i betydelig grad vil komme kundene
til gode i form av lavere priser og bedre kvalitet. Partene har også i liten grad konkretisert eller
tallfestet gevinstene. Konkurransetilsynet legger derfor til grunn at eventuelle gevinster vil
være små.
- (591) Videre er det ikke sannsynliggjort at eventuelle gevinster er ervervsspesifikke. [REDACTED]
[REDACTED].
- (592) Basert på dette finner Konkurransetilsynet at det ikke er dokumentert relevante
effektivitetsgevinster knyttet til [REDACTED].

8.3.5 Konklusjon

- (593) Som det fremgår av kapittel 7 er Konkurransetilsynet av den oppfatning at
foretakssammenslutningen i utgangspunktet har en betydelig negativ effekt på konkurransen.
Partene har ikke i tilstrekkelig grad dokumentert at det er sannsynlige og ervervsspesifikke
effektivitetsgevinster som vil kunne oppveie de potensielle negative skadevirkningene for
kundene som følge av redusert konkurranse.
- (594) Etter Konkurransetilsynets vurdering vil foretakssammenslutningen derfor i betydelig grad
hindre effektiv konkurranse.

9 [REDACTED]

- (595) [REDACTED]
[REDACTED] 439.

9.1 [REDACTED]

- (596) [REDACTED]
[REDACTED] 440.
[REDACTED] 441.

- (597) [REDACTED]
[REDACTED] 442.

- (598) [REDACTED]
[REDACTED].

439 [REDACTED].
440 [REDACTED].
441 [REDACTED].
442 [REDACTED].

9.2

(599)

443

444

(600)

445

446

447

448

(601)

449

450

(602)

451

452

(603)

453

(604)

(605)

454

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

- (606) [REDACTED] 455
- (607) [REDACTED]
- (608) [REDACTED] 456 [REDACTED] 457
- (609) [REDACTED]
- (610) [REDACTED] 458 [REDACTED] 459
- (611) [REDACTED] 460
- (612) [REDACTED]
- (613) [REDACTED] 461
- 9.3** [REDACTED]
- (614) [REDACTED]

455 [REDACTED]

456 [REDACTED]

457 [REDACTED]

458 [REDACTED]

459 [REDACTED]

460 [REDACTED]

461 [REDACTED]

10 Vurdering av forholdsmessighet

- (615) Det følger av det alminnelige kravet til forholdsmessighet i norsk rett at Konkurransetilsynets vedtak ikke må gå lenger enn det som er nødvendig for å avhjelpe de negative konkurransevirkningene av foretakssammenslutningen.
- (616) I forbindelse med Konkurransetilsynets behandling av saken har partene ikke fremsatt forslag til vilkår som vil avhjelpe de konkurransebegrensende virkningene ved foretakssammenslutningen.
- (617) Konkurransetilsynet har vurdert hvorvidt inngrepet er forholdsmessig ut fra de konkurransebegrensningene foretakssammenslutningen medfører. Tilsynet har funnet at forslaget til vedtak ikke går lenger enn det som må anses nødvendig for å avhjelpe de konkurransebegrensende virkningene av foretakssammenslutningen. Vedtaket oppfyller således kravet til forholdsmessighet.

11 Vedtak

(618) På denne bakgrunn og med hjemmel i konkurranseloven § 16, jf. 20 fjerde ledd fatter Konkurransetilsynet følgende vedtak:

Foretakssammenslutningen mellom Eimskip Norway AS og Nor Lines AS forbys.

Vedtaket trer i kraft straks.

(619) Vedtaket kan i henhold til konkurranseloven § 20a første ledd første punktum påklages innen 15 virkedager. En eventuell klage stiles til Konkurransklagenemnda,⁴⁶² men sendes til Konkurransetilsynet.

Med hilsen



for Øyvind Nilssen (e.f.)
fungerende avdelingsdirektør

⁴⁶² Endringene i konkurranseloven om ny klageordning trådte i kraft 1. april 2017. Klageordningen blir gjeldende for vedtak fattet etter ikrafttredelsen.