

Fly/tog samarbejdet

Den 7. juni 1999

Rådsmødet den 26. maj 1999

1. Resumé

SAS og DSB har ansøgt om en erklæring om ikke-indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9, subsidiært en fritagelse i medfør af lovens § 8, stk. 1 for en samarbejdsaftale om togbefordring af SAS og SAS' partners udenrigsflypassager til og fra lufthavnen i Kastrup.

Aftalen omfatter et billetsamarbejde, hvor SAS og SAS' partners udenrigsflypassager uden ekstra vederlag udover prisen for udenrigsflybilletten kan rejse med DSB-tog mellem KLH Kastrup og enhver togstation i Danmark. Det sker ved, at der til flybilletten vedhæftes en tilslutningsbillet gældende for togrejsen tur-retur.

Med samarbejdet udvides de sammenhængende kollektive trafiksystemer i Danmark. Aftalen indeholder dog forskellige bestemmelser, som kan give anledning til konkurrenceforvridning i forhold til tredjeparter, og er derfor omfattet af anvendelsesområdet for lovens § 6, stk. 1. Det indebærer, at den principale ansøgning om ikke-indgrebserklæring efter lovens § 9 ikke kan imødekommes.

Såfremt der stilles vilkår om, at disse tredjeparter får adgang til at indgå lignende aftaler med aftaleparterne, synes betingelserne for at imødekomme ansøgningen om fritagelse i medfør af lovens § 8, stk. 1, at være til stede.

2. Afgørelse

Det meddeles SAS og DSB, at ansøgningen om en ikke-indgrebserklæring i medfør af konkurrencelovens § 9 for fly/tog samarbejdsaftalen mellem på den ene side SAS og SAS' partnere og på den anden side DSB ikke imødekommes, idet aftalen indeholder konkurrencebegrænsninger omfattet af anvendelsesområdet for lovens § 6, stk. 1.

Det meddeles endvidere SAS og DSB, at fly/tog samarbejdsaftalen kan fritages fra forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1.

Fritagelsen gives i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 3, på vilkår af

- at alle luftfartsselskaber, der foretager udenrigsflyvninger fra danske lufthavne, på åbne og ikke-diskriminerende vilkår får adgang til at indgå lignende aftaler med DSB om feedertransport med tog, og
- at bus- og togselskaber, der bringer feederpassagerer til og fra KLH Kastrup på regionale kollektive trafikruter, på åbne og ikke-diskriminerende vilkår får adgang til at indgå lignende aftaler med SAS.

Fritagelsen gives i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 3, for en periode på 5 år fra den 29. oktober 1998 til 28. oktober 2003.

3. Sagsfremstilling

3.1 Indledning

Ved brev af 29. oktober 1998 har DSB og SAS ansøgt om en ikke-indgrebserklæring i medfør af konkurrencelovens § 9 og - såfremt en erklæring om ikke-indgreb ikke kan meddeles - en fritagelse i medfør af lovens § 8, stk. 1, for en aftale om fly/tog samarbejde indgået den 4. september 1998.

Parterne har oplyst, at den forsinkede anmeldelse skyldtes en del praktiske problemer omkring

den tekniske implementering af aftalen, og at der først på anmeldelsestidspunktet var nået endelig enighed om aftalens bilag 7.

Desuden har partene oplyst, at DSB p.t. forhandler om indgåelse af en lignende aftale med BARD (Board of Airline Representatives in Denmark, som repræsenterer de fleste andre luftfartsselskaber, der opererer med flyvninger i Danmark og til og fra Danmark) og forventer, at denne aftale kan indgås inden sommerferien 1999.

Endeligt har parterne anmodet om, at aftalens bilag 3, 7, 8 og 9 samt referat af indholdet af disse bilag ikke offentliggøres, idet de indeholder forretningshemmeligheder. Parterne har særligt understreget, at følgende oplysninger er strengt fortrolige og derfor anmodes udeladt ved offentliggørelse: Overslag over investerings- og udviklingsomkostninger, passagerantal og forventede omsætninger, oplysninger om allotment, om markedsandele, om de aftalte priser og den aftalte rabatstruktur, aftalens løbetid og oplysninger om investerings- og udviklingsprojekter.

3.2 Baggrund og formål med aftalen

Parterne har oplyst, at baggrunden for aftalen er den forandring i konkurrencesituationen, der følger af to nye trafikpolitiske infrastrukturer - åbningen af den faste forbindelse over Storebælt og jernbaneforbindelsen direkte til Københavns Lufthavn (KLH) i Kastrup.

Med aftalen søger parterne at skabe et konkurrencedygtigt alternativ til privatbilismen, busforbindelser, indenrigsfly og taxatransport som "feedertransport" til udenrigsfly til og fra KLH Kastrup for rejsende fra hele Danmark. Og dette alternativ er netop blevet muligt pga. den nedsatte rejsetid med tog mellem landsdelene og den direkte togforbindelse til Kastrup.

Formålet med aftalen er således at forbedre og effektivisere transportforbindelsen for udenrigsrejsende mellem KLH Kastrup og resten af landet og samtidig at forøge den totale rejsemængde for både SAS og DSB. Med aftalen får udenrigsrejsende adgang til et nyt forbrugervenligt, konkurrencedygtigt og fleksibelt transportprodukt.

3.3 Aftalens indhold

Aftalen omfatter et billetsamarbejde, hvor SAS og SAS' partneres udenrigsflypassager uden ekstra vederlag udover flybilletten kan rejse til og fra KLH Kastrup til enhver togstation i Danmark. I praksis sker det ved, at flybilletten kan anvendes som rejsehjemmel til togrejsen.

SAS' partnere bestod ved aftalens indgåelse af dels Star-alliance-selskaberne (Air Canada, Lufthansa, Thai, United Airlines og Varig), dels andre flypartnere (Air Baltic, British Midland, Cimber Air, Icelandair, Skyways, Spanair, Widerøe, Air Botnia og Air Regional, der således alle 1 - i det omfang, de kan levere den fornødne dokumentation til SAS om anvendte tilslutningsbillet mv. - omfattes af billetsamarbejdet med DSB.

Tilslutningsbilletten gælder ud over togrejsen også for videretransport med busser via DSB's samarbejde med de regionale trafikkselskaber i bus/tog-samarbejdet. Det er desuden parternes intention, at samarbejdet på længere sigt også udvides til at omfatte Svenske Jernväger, når Øresundsbroen åbner, samt DSB's forbindelse til Ystad og videre til Bornholm med Bornholmstrafikken.

Priser og rabatter

Aftalen indeholder en bestemmelse om, at kundens pris for togtilslutning altid skal være identisk med prisen for tilslutning med SAS' indenrigsfly, så kunderne har valgfrihed mellem fly- og togtilslutninger til samme pris.

P.t. er tilslutningsbilletten generelt gratis for kunden - dog med undtagelsen af de udenrigsruter, hvor SAS også tager tillæg for SAS egne indenrigstilslutninger. For nærværende betyder det, at tilslutningsbilletten er gratis, hvis rejsen foretages til destinationer i hele EU-området (undtagen

Finland) samt til alle oversøiske destinationer. På rejser til skandinaviske byer er der p.t. et tillæg på 200-400 dkr., mens der ved rejser til områder i det tidligere Østeuropa er tillæg på 700-800 dkr.

Parterne har videre oplyst, at SAS' omkostninger ved aftalen med DSB søges dækket på samme måde, som når kunden rejser med SAS' indenrigsfly i tilslutning til en udenrigsrejse - dvs. at omkostningerne i princippet dækkes over SAS' priser på udenrigsstrækninger.

Hertil har parterne dog supplerende oplyst, at SAS' udenrigskunder ikke vil opleve mærkbare prisstigninger, idet SAS på sine udenrigsruter opererer på så konkurrencepræget et marked, at samarbejdsaftalen med DSB ikke vil have indflydelse på prisfastsættelsen på disse markeder. Siden samarbejdsaftalen trådte i kraft i september forrige år, har den ikke givet anledning til prisstigninger på SAS' udenrigsruter udover SAS' normale prisstigninger. Desuden har SAS også før samarbejdsaftalen opereret med tilslutning via indenrigsfly.

Aftalens bestemmelser om parternes indbyrdes afregning er baseret på priser for tilslutningsbilletter til/fra fire områder, hvor der for hvert område afregnes på baggrund af en samlet gennemsnitspris, uanset hvorfra/hvortil i området tilslutningsbilletten konkret anvendes.

Parterne fremhæver, at det er helt afgørende for indgåelse af samarbejdsaftalen og for, at de elektroniske løsninger, som parterne er i færd med at udvikle, kan fungere, at der er tale om gennemsnitspriser, idet DSB's sædvanlige takstsystem ikke kan indlægges i et reservationssystem.

Priserne fastsættes for følgende områder: HT-området, Sjælland uden for HT-området, Fyn og den sydlige del af Jylland samt den nordlige del af Jylland. I den konkrete indbyrdes afregning er områderne samlet to og to, således at SAS betaler DSB for tilslutningsbillette

- efter en fast afregningspris for Hovedstadsområdet og Sjælland og
- efter en volumenbaseret rabatskala for priser til/fra Fyn/Jylland.

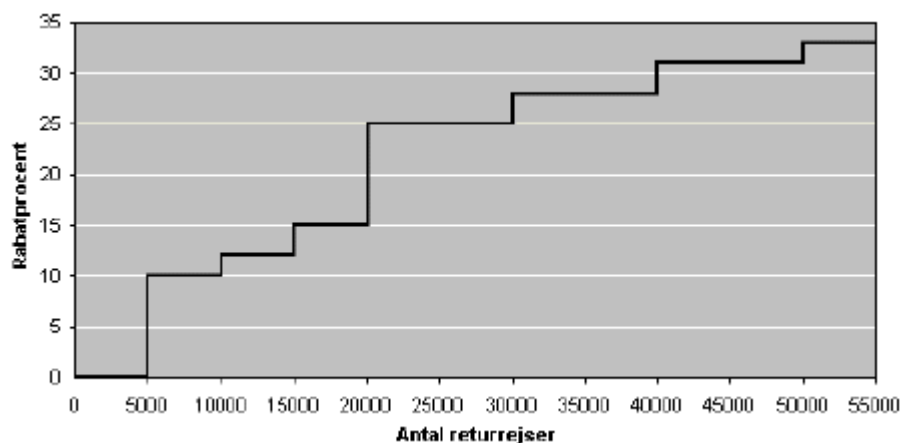
Den faste afregningspris for tilslutningsbilletter fra Sjælland og Hovedstadsområdet er for aftalens første 12 måneder fastsat til en nettopris på 64,60 dkr. pr. returrejse. Denne pris er beregnet som et vægtet gennemsnit af priserne på standard- og businessbilletter ud fra forudsætninger om forventet procentvis fordeling af, hvor kunder rejser til/fra.

Parterne har oplyst, at prisen efterfølgende justeres på baggrund af opgørelser over den faktiske anvendelse af tilslutningsbilletter, herunder opgørelser over hvorfra kunderne faktisk rejser og på hvilket serviceniveau (Standard/Business), så der afregnes efter det reelle forbrug.

Da den fastsatte nettopris er baseret på det forventede antal rejser fra henholdsvis HT-området, Sjællandsområdet og på henholdsvis Standard og Business, vil prisen således stige, hvis flere end de forventede 20\% af rejserne sker fra Sjælland (uden for HT-området), og/eller hvis mere end de forventede 44\% af rejserne foregår på Business. Omvendt falder prisen, hvis mere end 80\% af rejserne sker fra HT-området og/eller mere end 56\% rejserne foregår på Standard.

Den volumenbaserede rabatskala for tilslutningsbilletter til/fra Fyn/Jylland har følgende udseende:

Rabatskala for SAS' køb af tilslutningsbilletter fra Fyn/Jylland



Den maksimale rabat på 33\% af DSB's standardpris opnås således ved et akkumuleret årligt salg på over 50.000 tilslutningsbilletter for returrejser fra Fyn/Jylland til KLH, Kastrup.

DSB's standardpris er opdelt på 6 forskellige kategorier af tilslutningsrejser til Fyn/Jylland - omfattende to geografiske områder (Fyn/sydlig del af Jylland og den nordlige del af Jylland) med hver 3 forskellige togydelser (standard inkl. og ekskl. pladsbillet samt business).

Den samlede årlige betaling fra SAS til DSB for tilslutningsbilletter fra Fyn/Jylland udregnes ved, at rabatsatsen for det akkumulerede årlige rejseantal fratrækkes en standardprisen for hver af de 6 nævnte kategorier og i forhold til det konkrete rejseantal for hver kategori.

Andre bestemmelser

Det er parternes intention, at der allerede inden for det første år skal kunne foretages reservation af tilslutningsbillet (og pladsreservation i DSB's reservationssystem) samtidig med bestillingen af flybillet via Computer Reservation System (CRS).

Det forudsætter dog udvikling af nye tekniske løsninger, som parterne har planlagt implementeret i faser.

I fase 1 skal der indlægges diverse oplysninger og teknik i reservationssystemerne, hvorefter reservationen kan foregå via CRS. De forventede omkostninger herved er for SAS ca. XX dkr. plus ca. XX mandetimer og for DSB ca. XX dkr. plus ca. XX mandetimer. Indtil reservationerne kan ske elektronisk, tildeles SAS XX faste pladser pr. togafgang indtil 3 dage før afgang, hvorefter pladserne frigives.

I fase 2 udarbejdes en interfaseløsning mellem parternes elektroniske reservationssystemer, så reservationen af kombinationsbilletten kan foregå on-line - dvs. fra SAS' salgskontorer og fra rejsebureauer verden over - hvorved SAS ikke længere har behov for at råde over faste pladser hos DSB. Udviklingsomkostningerne i fase 2 forventes at udgøre væsentligt større beløb, herunder forventer SAS fx alene at investere ca. XX dkr. årligt i billetautomater på udvalgte stationer.

Med aftalen forpligter parterne sig til at samarbejde om implementering, testning, instruktion af personale, gennemførelse af markedsanalyser, markedsføring, salg og videreudvikling af produktet. I praksis sker dette via en styregruppe og en koordinationsgruppe. Desuden er parterne gensidigt forpligtet til at anvende alle de for aftalens gennemførelse nødvendige ressourcer, herunder (men ikke begrænset til) nødvendig kapital, personale og teknisk udstyr mv.

Endeligt indeholder aftalen bestemmelser om fx ansvarsforhold ved forsinkelser, misligholdelse og opsigelsesvarsel mv. Herunder kan nævnes, at aftalen efter XX af hver part kan opsiges med skriftligt varsel på XX, og at aftalen skal genforhandles af parterne senest i XX, såfremt dette ikke er sket før - fx i forbindelse med konkurrencemyndighedernes "godkendelse".

3.4 Parternes begrundelser for rabatskalaen

Parterne har *generelt* for rabatskalaen anført, at denne i vidt omfang afspejler SAS' investeringer i distribution, salg og pladsreservering af billetterne på CRS samt SAS' overtagelse af DSB's distributionsomkostninger til agenter i forbindelse med salg af togbilletter i fly/togsamarbejdet. SAS' investeringer i disse automatiske løsninger letter DSB for administrative omkostninger til bl.a. afregning og kontrol.

Da der er tale om et nyt produkt, beror de prognoser og vurderinger, som rabatterne er aftalt ud fra, på anslåede investeringsomkostninger og på parternes bedste skøn til den forventede volumen. Rabatterne er endvidere aftalt med udgangspunkt i, hvilken pris SAS har anset for kommercielt forsvarlig for at kunne bære risikoen for de afholdte og kommende investeringer i samarbejdet, som efter parternes opfattelse er en nødvendig forudsætning for, at det nye produkt bliver en succes og dermed et reelt konkurrencedygtigt alternativ til andre former for feedertransport.

Rabatskalaen er generelt opbygget således, at SAS' rabatprocent stiger ved stigende akkumuleret salg af tilslutningsbilletter. Dette er begrundet i, at jo større passagervolumen desto færre omkostninger pr. solgt tilslutningsbillet er der forbundet med samarbejdet for DSB.

I det følgende er anført parternes argumentation for rabatskalaens delelementer

- Min. volumen på 5.000 rejser før der ydes rabat
- Mindste rabatsats på 10\% (ved mindst 5.000 rejser)
- Spring i rabatskala (fra 15-25\%) ved 20.000 rejser
- Maks. rabat på 33\% ved mindst 50.000 rejser

For at opnå rabat, skal SAS som minimum årligt sælge 5.000 tilslutningsbilletter til/fra Fyn/Jylland. Baggrunden for dette *minimumsvolumen* er, at DSB's har initiale udviklingsomkostninger ved at indarbejde et nyt produkt som fly/tog-samarbejdet på anslået XX mio. dkr., hvoraf basisinvesteringerne til uddannelse og instruktion af personale mv. anslås til at andrage ca. XX mill. dkr. Med denne investering vil DSB have et tab, såfremt aftalen i praksis medfører en volumen på under 10.000 returrejser årligt.

Årsagen til, at DSB tilbyder rabat fra 5.000 returrejser årligt i stedet for ved 10.000, er, at DSB ønsker, at det skal være åbent for alle - også mindre luftfartsselskaber - at deltage i samarbejdet.

Rabatskalaen starter med en *mindste rabatsats på 10\%* ved mere end 5.000 rejsende. Denne rabatsats afspejler, at DSB sparer distributionsomkostninger på 10\% af hver billets pris ved SAS' varetagelse af billetsalget. DSB's generelle agentprovision er p.t. på 10\%.

Rabatskalaen har et *spring* ved 20.000 returrejser årligt (fra 15\% op til 25\%). Parterne har oplyst, at netop en rabatsats på 25\% af DSB's standardpriser er udtryk for den maksimale billetpris, som SAS kommercielt kan forsvare i forhold til at påtage sig risikoen ved de nødvendige investeringer i "automatiske løsninger" - dvs. de investeringer, som medfører, at togbilletterne kan bestilles, distribueres og sælges via CRS.

SAS og DSB betragter fly/tog-samarbejdet som et pilotprojekt m.h.p. at forbedre infrastrukturen i Danmark og få et nyt kundesegment - tilslutningspassagerer (både business og privat rejsende) - til at rejse med tog. Dette forudsætter, at passagererne i vidt omfang er sikret en plads på toget, og at denne form for feedertransport gøres attraktiv for kunden, hvilket bl.a. sikres ved SAS' investering i opstilling af check-inn-faciliteter og billetautomater på udvalgte større stationer i Danmark. Det er aftalt, at SAS afholder alle direkte omkostninger til de nævnte udviklingsprojekter.

SAS' investeringer og varetagelse af salgsfunktionerne indebærer, at DSB's salgsskema

belastes tilsvarende mindre, hvilket giver væsentlige omkostningsbesparelser for DSB. Dertil kommer, at DSB's normale mængderabat til udvalgte større grupper er på 20%, og at rabatten til SAS skal være større for at kunne bære de større investeringer. På denne baggrund understreger parterne, at rabatspringet op til 25% ved 20.000 returrejser årligt for SAS er en kommerciel forudsætning for at indgå aftalen og foretage de nævnte investeringer.

Parterne har endeligt oplyst, at den *maksimale rabatsats på 33%* ved 50.000 returrejser årligt og derover er begrundet i, at dette er DSB's absolutte "smertegrænse" for størrelsen af rabatten. At denne rabat opnås ved 50.000 returrejser årligt beror på et resultat af parternes kommercielle forhandlinger, samt at grænsen skal sættes et sted, hvor det samtidig er muligt for både SAS og andre luftfartsselskaber - enkeltvis eller i samarbejde - ud fra de nuværende prognoser for estimerede passagerantal ved denne form for feedertransport, at opnå den højeste rabat.

Endeligt har parterne oplyst, at SAS og partnere (omfattet af aftalen og rabatskalaen) står for mindre end XX % af de årlige rejser ud af KLH Kastrup, mens de øvrige flyselskaber (der p.t. via BARD forhandler med DSB om en lignende aftale) således tilsammen står for mere end XX % af udenrigsrejserne fra KLH Kastrup.

3.5 Parterne

DSB er en offentlig transport- og servicevirksomhed med jernbanedrift som hovedområde. I 1997 havde DSB koncernen en årsomsætning på 6,2 mia. dkr.

Med virkning fra 1. januar 1997 blev DSB en ren operatørvirksomhed. DSB bane blev udskilt fra selskabet og omdannet til Banestyrelsen med ansvar for anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastrukturen samt trafikstyring.

Koncernen omfattede herefter divisionerne for InterCity, regionaltog, S-tog, materiel, gods, rejsebureau, bygninger og data. Desuden ejer DSB aktier i flere selskaber og samarbejder med en række virksomheder gennem forpagtningsaftaler.

Siden 1. januar 1999 har DSB fungeret som en såkaldt selvstændig offentlig virksomhed efter aktieselskabslovens regler². S-togsdivisionen blev omdannet til aktieselskab, mens øvrige divisioner vedr. passagertransport blev samlet i en ny division under navnet DSB Passagertog (som står for administrationen af samarbejdsaftalen med SAS).

Omdannelsen til selvstændig offentlig virksomhed indebærer bl.a., at hvor staten tidligere ydede forskellige former for tilskud og underskudsdekning, køber staten nu i stedet transportydelse for et samlet årligt beløb. Denne ændringen skal bl.a. ses i lyset af statens planer om at udbyde op til 15% af jernbanetrafikken inden udgangen af 2003. Udbud herefter vil afhænge af erfaringerne med de første udbud.

SAS er Skandinaviens største luftfartsvirksomhed med omfattende rutenet i Skandinavien, Europa og den øvrige verden. Virksomheden er bygget op omkring tre såkaldte "hubs", hvor København er det vigtigste, idet det betjener samtlige markeder, og idet de fleste af SAS' interkontinentale ruter udgår fra København.

SAS blev dannet i 1946 som et konsortium, hvor den svenske, den danske og den norske stat er medejere sammen med private industrier i de tre lande.

Den samlede koncernomsætning i regnskabsåret 1997 var på 35,6 mia. dkr.

3.6 Parternes kommentarer om markedet

Efter parternes opfattelse bør det relevante marked afgrænses til markedet for "feedertransport" af internationale flypassagerer i Danmark - både private og forretningsrejsende.

Feedertransport er luftfartsbranchens betegnelse for transport af passagerer fra områder med mindre passagerunderlag til et opsamlingspunkt ("hub"), hvor passagerunderlaget er større. På denne måde bliver det samlede passagerunderlag bedst muligt, og det kan blive rentabelt at etablere europæiske og interkontinentale ruter fra nævnte "hub".

Parterne peger på, at der er en række alternative transportmidler for udenrigsflypassagerers feedertransport, og at det er konkurrenceparametre som pris, kvalitet og rejsetid, der er afgørende for passagererne - dvs. effektivitet og sammenhæng i transportmåden i forhold til den videre flyrejse - og altså ikke selve transportmidlet til feedertransporten. Samarbejdsaftalen muliggør, at udenrigsflypassageren allerede i forbindelse med bestilling af flyrejsen får tilbudt togtilslutning til lufthavnen som et alternativ til andre transportformer.

Parterne anser således togtransporten som en substitutionsmulighed i forhold til andre feedertransportmidler, og det er parternes opfattelse, at feedertransport med tog udgør et selvstændigt delmarked af markederne for togtransport og kollektiv transport i øvrigt³.

Partenes har angivet, at de største konkurrenter på markedet for feedertransport i Danmark er de øvrige flyselskaber, privatbilismen samt taxa- og busselskaber.

Parterne mener videre, at det relevante geografiske marked er Danmark, idet aftalen kun vedrører transport af passagerer, der rejser med DSB til og fra KLH Kastrup fra togstationer i Danmark, og idet aftalen ikke berører vilkårene for den videre transport.

Ifølge parterne findes der ingen relevante adgangsbarrierer til dette marked, og desuden indeholder aftalen en udtrykkelig bestemmelse om, at det er en ikke-eksklusiv aftale. Som nævnt forhandler DSB således med en række andre luftfartsselskaber om indgåelse af tilsvarende aftaler, hvor der som udgangspunkt tilbydes samme vilkår som for SAS. Hertil kommer, at den nye lov om jernbanevirksomhed bl.a. har til formål at give andre togtransportvirksomheder end DSB adgang til det danske skinnenet og således skabe (potentiel) konkurrence på togtransport i Danmark.

På trods af, at omsætningen på tilslutningsbilletter i 1998 kun blev på XX mill. dkr. (bl.a. fordi, at SAS indtil videre kun har solgt produktet i Danmark), skønner DSB, at omsætningen af tilslutningsbilletter i 1999 vil andrage ca. XX mill. dkr., heraf ca. XX mill. dkr. til feedertransport af SAS' kunder.

SAS skønner, for så vidt angår rejsende fra Fyn og Jylland, at ca. XX passagerer i 1998 og ca. XX i 1999 vil benytte tilbudet om feedertransport med tog. Hertil kommer skønsmæssigt ca. XX fra Sjælland og Hovedstadsområdet. Parterne understreger, at der er tale om usikre skøn, idet der er tale om et nyt produkt, men peger samtidig på, at formålet med aftalen er, at de udenrigsflypassagerer, der tidligere har valgt anden feedertransportform, nu skal vælge togtilslutningen.

DSB forventer således, at feedertransporten fra år 2000 vil udgøre godt XX af selskabets samlede passagerantal på XX mill. årligt.

Ud af de årligt godt XX mill. udenrigspassagerer fra KLH, Kastrup anslår parterne, at det potentielle marked for feedertransport af udenrigspassagerer i Danmark heraf udgør ca. XX mill. passagerer årligt.

På det tilstødende marked, markedet for passagertransport med tog i Danmark, har DSB p.t. en markedsandel på ca. XX \%. Denne markedsandel forventes at falde i forbindelse med liberaliseringen af jernbanedriften⁴. På det samlede marked for transportarbejde (inkl. privatbilisme og øvrige transportformer) udgør DSB's markedsandel ca. XX \%.

SAS' markedsandel på markedet for indenrigsfeederflytransport var i 1997 på ca. XX \%. Denne

markedsandel forventes i 1998 at stige til ca. XX %, når nogle af de mindre indenrigsruter, som ikke beflyves af SAS, neddrøses eller lukkes, hvorved SAS' forholdsmæssige markedsandel vil stige tilsvarende. I denne forbindelse skal også nævnes, at SAS har indgået samarbejdsaftaler om indenrigsluftfart med Cimber Air og Maersk Air, og at disse 3 selskaber tilsammen står for langt størstedelen af indenrigsruteflyvningen i Danmark.

Parterne har endelig oplyst, at SAS og partnere står for mindre end XX % ud af de samlede udenrigsflyrejser fra KLH Kastrup, mens de øvrige flyselskaber - som p.t. forhandler om en tilsvarende aftale med DSB via BARD - står for mere end XX % af rejserne ud af København.

3.7 Partenes argumentation for ikke-indgreb (§ 9)

Parterne anmoder principalt om en ikke indgrebs erklæring og anfører i denne forbindelse følgende betragtninger

- Bagatelreglen i konkurrencelovens § 7 finder ikke anvendelse pga. størrelsen af parternes omsætning og parternes samlede markedsandel på det relevante marked.
- Der er tale om en horisontal samarbejdsaftale mellem to konkurrerende og betydende virksomheder på det danske transportmarked, som indeholder en volumenbaseret pris aftale for de transportydelse, SAS erhverver fra DSB for at kunne tilbyde kunderne et nyt produkt bestående af en kombineret tog/flybillet.
- Aftalen indeholder efter parternes opfattelse ikke bestemmelser, der er uforenelige med konkurrenceloven. Aftalen ophæver ikke parternes indbyrdes konkurrence. Formålet og virkningen af aftalen er desuden efter parternes opfattelse udelukkende konkurrencefremmende⁵.
- Der er tale om et ikke-eksklusivt samarbejde uden begrænsninger i parternes muligheder for at træffe selvstændige kommercielle beslutninger. Samarbejdsaftalen forhindrer således ikke tredjeparter i at indgå lignende samarbejdsaftaler med hver af parterne. På styrelsens foranledning har SAS hertil supplerende oplyst, at selskabet har modtaget en henvendelse fra SJ (Statens Järnvägar, Sweden) om et lignende samarbejde fra Sydsverige, når Øresundsbroen står klar, og at selskabet p.t. overvejer mulighederne i et sådant samarbejde. SAS ønsker at indgå sådanne aftaler, når det skønnes kommercielt forsvarligt og skaber størst mulig kundeværdi. SAS kan dog ikke generelt udtale sig om, hvorvidt man vil indgå tilsvarende aftaler på samme vilkår med fx bus- eller taxaselskaber. Det er dog bestemt ikke utænkeligt, at yderligere tog, bus- eller taxaselskaber med tiden kan blive samarbejdspartnere med SAS.
- Togtilslutning kan blive et reelt alternativ til flytilslutning pga. den væsentligt forkortede rejsetid som følge af åbningen af Kastrupbanen og Storebæltsforbindelsen.

3.8 Partenes argumentation for fritagelse (§ 8, stk. 1)

Parternes argumentation til § 8, stk. 1, nr. 1, om, at aftalen bidrager til at styrke effektiviteten mv. eller fremmer den tekniske/økonomiske udvikling

- Aftalen medfører, at kunderne får udvidet service i form af en ny, forbedret og effektiv transportform. Det følger af Kommissionens praksis, at "*fremme af den tekniske udvikling*" fx kan være aftaler, der indebærer en forbedret service for kunderne og introducerer nye produkter til markedet⁶.
- Samarbejdsaftalen skaber øget konkurrence mellem de to transportformer - fly og tog - i forbindelse tilslutningstransport, idet tilslutningstransport med tog ikke før har været et reelt konkurrencemæssigt alternativ til tilslutningstransport med fly.

Parternes argumentation til § 8, stk. 1, nr. 2, om, at aftalen sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved

- Tilbudet om et nyt produkt og en forbedret service kommer direkte forbrugerne tilgode⁷.
- Introduktionen af reel konkurrence mellem tog- og flytilslutning må anses for at være en

fordel for forbrugerne.

- Den omstændighed, at udenrigsflypassagerne tilbydes gratis tilslutningsbillet med tog, må antages at opfylde betingelserne om, at forbrugerne opnår en rimelig andel af fordelene ved samarbejdsaftalen.

Parternes argumentation til § 8, stk. 1, nr. 3, om, at aftalen ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål

- Aftaleparterne er ikke pålagt begrænsninger i deres muligheder for at træffe selvstændige kommercielle beslutninger udover praktiske spørgsmål omkring gensidig godkendelse af visse forhold i forbindelse med implementering og fælles markedsføring.
- Den styregruppe, der er nedsat i henhold til aftalen, har alene til formål at koordinere det praktiske i forbindelse med samarbejdet, og der vil ikke være nogen koordination af parternes markedsadfærd.
- Aftalens bestemmelser om volumenbaseret rabat på prisen for tilslutningsbilletter er nødvendige, idet der kun kan skabes mulighed for at tilbyde gratis tilslutningsbilletter (og dermed incitament for kunderne til at vælge dette nye transporttilbud frem for fx indenrigsfly), hvis SAS kan opnå en vis mængderabat. Togtilslutning vil aldrig blive et reelt alternativ til andre former for feedertransport, hvis denne transportform ikke kan tilbydes kunderne på fordelagtige vilkår.

Parternes argumentation til § 8, stk. 1, nr. 4, om, at aftalen ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende ydelser mv.

- Der er tale om en ikke-eksklusiv aftale - dvs. aftalen forhindrer ikke andre luftfartsselskaber i at indgå tilsvarende aftaler med DSB, ligesom alle andre transportoperatører på det danske marked, fx busoperatører har mulighed for at indlede forhandlinger med SAS om et kombineret transportprodukt til feedertrafik til KLH, Kastrup.
- På styrelsens foranledning har SAS hertil supplerende oplyst, at selskabet ikke vil være indstillet på at acceptere vilkår, der vil kunne forpligte SAS til at indgå kommercielt uforvarselige aftaler, jf. selskabets kommentarer refereret ovenfor i afsnit 3.7. Hertil kommer, at det allerede følger af konkurrencelovens §11, at SAS ikke vil være berettiget til at nægte at indgå tilsvarende aftaler på kommercielt forsvarlige vilkår med andre operatører.

Endeligt har parterne anmodet om, at en eventuel fritagelse meddeles for minimum 5 år. En femårig fritagelse er for begge parter et absolut minimum for at påtage sig risikoen ved de investeringer i samarbejdet, som efter parternes opfattelse er en forudsætning for, at det nye produkt bliver en succes. Endvidere er fritagelsesperioden på minimum 5 år nødvendig for, at parterne har det fornødne grundlag for at udvide samarbejdet til også at dække Sydsverige via et samarbejde med Svenske Järnvägar samt fortsætte investeringerne i automatiseringer og udvikling af elektroniske billetter.

En fritagelse for et kortere tidsrum eller en fritagelse, der er begrænset til selve aftalen men ikke rabatstrukturen, vil efter parternes opfattelse forhindre, at en væsentlig del af de aftalte investeringer bliver foretaget, idet parterne ikke kan påtage sig risikoen herfor, medmindre de har en sikkerhed for, at aftalen er gældende i minimum fem år.

4. Vurdering

Indledningsvis konstateres, at DSB og de regionale trafikkselskaber udøver erhvervsvirksomhed omfattet af konkurrencelovens § 2, at parterne tilsammen har en omsætning på over en mia. dkr., og at standardaftalen derfor ikke er omfattet af undtagelsesbestemmelserne i lovens § 7, stk.1, at parterne ikke er del af samme koncern, jf. lovens § 5, og at aftalerne ikke er omfattet af gruppefritagelser efter lovens § 10 eller af EU-fritagelse, jf. lovens § 4.

Dernæst konstateres, at det relevante marked for vurdering af fly/tog-samarbejdet er det danske

marked for feedertransport af passagerer til udenrigsflyvninger til/fra KLH Kastrup med tog, bus og indenrigsfly.

4.1 Konkurrencebegrænsninger - ikke-indgreb (§ 6, stk. 1 og § 9)

Parterne har principalt søgt om en erklæring om ikke-indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9. Forudsætningen herfor er, at samarbejdsaftalen efter de forhold, rådet har kendskab til, ikke falder ind under forbudet i lovens § 6, stk. 1. Ansøgningen kan derfor kun imødekommes, såfremt samarbejdsaftalen vurderes ikke at indeholde elementer, der direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen.

I de følgende gennemgås de elementer i aftalekomplekset, der kan udgøre (potentielle) konkurrencebegrænsninger og derfor skal vurderes i forhold til ansøgningen om ikke-indgreb.

Selv om der som udgangspunkt er tale om en kommerciel aftale, der ikke indeholder bestemmelser om eksklusivitet, vil SAS i kraft af aftalen kunne opnå konkurrencemæssige fordele m.h.t. feedertilslutninger i forhold til andre luftfartsselskaber, der driver udenrigsrute-flyvninger fra Danmark. Der er med andre ord risiko for, at aftalen kan virke konkurrenceforvridende, såfremt andre luftfartsselskaber ikke har adgang til at indgå tilsvarende aftaler med DSB, der p.t. i praksis er eneste selskab, der kan levere feederpassagerer fra en sammenhænge landsdækkende toget til udenrigsrute-flyvninger.

Hertil kommer risikoen for, at DSB via aftalen får en konkurrencemæssig fortrinsstilling i forhold til eventuelle andre bus- og togselskaber, der kan levere feederpassagerer fra regionale kollektive trafikruter til og fra KLH Kastrup.

Tilsvarende vil den i aftalen fastlagte rabatskala for køb af tilslutningsbilletter til/fra Fyn/Jylland kunne forvride konkurrencen mellem SAS og andre luftfartsselskaber, der driver udenrigsruter fra danske lufthavne. Det vil kunne være tilfældet, såfremt SAS - grundet selskabets markedsposition - vil kunne opnå konkurrencemæssigt set urimelige rabatfordele i forhold til selskabets konkurrenter på udenrigsluftfartsområdet, og såfremt der ikke er rimelige, saglige og objektive (fx omkostningsmæssige) begrundelser for sådanne rabatfordele. Et eksempel kunne være en situation, hvor SAS opnår den maksimale rabatsats, og rabatskalaen derfor reelt kun bliver anvendt i forhold til andre selskaber, der indgår tilsvarende aftaler med DSB.

Aftalen kan desuden indebære, at der sker en prismæssig forskelsbehandling af SAS' kunder (der primært er businessrejsende, dvs. virksomheder), idet SAS anvender de indkøbte DSB-ydelser til at give passagererne gratis tilslutningsbilletter til langt de fleste udenrigsruter. SAS skal ifølge aftalen dække omkostningerne hertil ind over priserne på udenrigsbilletter. Selv om udenrigskunderne ifølge SAS ikke vil opleve mærkbare prisstigninger, kan dette dog indebære, at de kunder, der anvender tilslutningsbillet, sparer penge, mens de øvrige kunder kommer til at betale for noget, de ikke får.

Denne form for kombinationssalg minder i nogen grad om det, der i konkurrencesprog ofte omtales som "bundling" eller "tying", idet kunderne betaler en samlet pris for to ydelser - udenrigsrejse og tilslutningsbillet - uanset om kunden kun ønsker at anvende den ene ydelse.

I denne forbindelse skal det også nævnes, at den mellem SAS og DSB aftalte afregningsmodel med gennemsnitspriser opgjort for 4 større zoner indebærer, at SAS i nogle tilfælde kommer til at betale for meget for en tilslutningsbillet, mens selskabet i andre tilfælde får billetten for billigt. Afregningen for den enkelte billet sker derved ikke med udgangspunkt i de konkrete omkostninger eller takster, og vil derfor kunne give anledning til konkurrencemæssige skævheder, såfremt SAS måtte indgå lignende aftaler med andre kollektive feedertransportsselskaber. Det skal dog også hertil bemærkes, at modellen med gennemsnitspriser ifølge parterne er en teknisk nødvendighed og en forudsætning for overgang til elektroniske billetter.

Det er på baggrund af ovenstående vurderingen, at fly/tog-samarbejdet mellem SAS og DSB indeholder konkurrencebegrænsende forhold, der direkte eller indirekte vil kunne have til formål eller til følge at begrænse konkurrencen. Samarbejdsaftalen vurderes således at være omfattet af anvendelsesområdet for konkurrencelovens § 6, stk. 1. Ansøgningen om ikke-indgreb i henhold til lovens § 9 kan derfor ikke imødekommes.

4.2 Fritagelse (§ 8)

Parterne har subsidiært ansøgt om en fritagelse i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1, og det vurderes i det følgende, hvorvidt aftalen opfylder de i bestemmelsen angivne betingelser for fritagelse.

§ 8, stk. 1, nr. 1 om, at aftalen "*bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer og tjenesteydelser m.v. eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling*"

Med aftalen bliver togtilslutning et konkurrencedygtigt alternativ til de øvrige former for feedertransport - privat bilkørsel, taxa og indenrigsfly - og der etableres et sammenhængende kollektivt trafiksystem for tog (og busser, der tilknyttes via DSB's aftaler i bus/tog-samarbejdet) og udenrigsflyvninger fra KLH Kastrup. Hermed skabes en forbedret og mere effektiv feedertransport - dvs. forbedrede distributionsmuligheder - som forventes at forøge den totale rejsemængde for både SAS og DSB.

For DSB betyder aftalen desuden udvidede distributionsmuligheder ved, at tilslutningsbilletter med DSB-tog fremover kan bestilles fra SAS' salgskontorer og rejsebureauer verden over.

Gennem de i aftalen fastsatte investeringer i automatiseringer, opstilling af billetautomater og udviklingen af elektroniske billetter fremmes den tekniske udvikling, hvilket på sigt må forventes at styrke effektiviteten i produktionen og distributionen af de omhandlede kollektive trafikydelse.

Det er derfor vurderingen, at aftalen opfylder den i lovens § 8, stk. 1, nr. 1 angivne betingelse.

§ 8, stk. 1, nr. 2 om, at aftalen "*sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved*"

Parterne har her peget på, at såvel tilbudet om et nyt produkt og en forbedret service som introduktionen af reel konkurrence mellem tog- og flytilslutning må anses for at give fordele for forbrugerne.

Hertil kommer, at tilslutningsbillet med tog i langt de fleste tilfælde vil være gratis for forbrugen, hvilket ifølge parterne må antages at opfylde betingelserne om, at forbrugerne opnår en rimelig andel af fordelene ved samarbejdsaftalen.

Som nævnt ovenfor i afsnit 4.1 bliver SAS' omkostninger til tilslutningsbilletter dækket via priserne på udenrigsbilletter. Derfor kan der også argumenteres for, at der er tale om en form for kombinationssalg, der indebærer, at de kunder, der anvender tilslutningsbillet, sparer penge, mens øvrige kunder kommer til at betale for noget, de ikke får.

Imidlertid synes der dog her af flere grunde at være tale om en konkurrenceretlig acceptabel model.

For det første bliver kunderne ikke bundet til at anvende tilslutningsbilletten, idet der findes alternative feedertransportmuligheder. For det andet er det en almindelig udbredt praksis i luftfartsbranchen som følge af selskabernes indbyrdes konkurrence - SAS og partnere står for XX af udenrigsflyvningerne fra KLH Kastrup - at feederpassagerer bringes til de centrale trafikknudepunkter ("hubs") uden beregning. Og endeligt for det tredje er der tale om en kommerciel disposition, som SAS og partnere foretager på baggrund af en vurdering af

markedsforholdene og m.h.p. at styrke konkurrenceposition.

Det er på denne baggrund den samlede vurdering, at betingelsen i lovens § 8, stk. 1, nr. 2 kan anses for opfyldt.

§ 8, stk. 1, nr. 3 om, at aftalen "ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål"

Det er vurderingen, at aftalen ikke pålægger SAS eller DSB begrænsninger i deres muligheder for at træffe selvstændige kommercielle beslutninger udover praktiske spørgsmål om den nødvendige gensidige godkendelse af visse forhold i forbindelse med implementering af aftalen samt den fælles markedsføring af togtilslutnings til udenrigsflyvninger.

Den i medfør af aftalen nedsatte styregruppe har alene til formål at koordinere det praktiske i forbindelse med samarbejdet og må vurderes at være nødvendig for samarbejdet. Såfremt der i styregruppen måtte blive truffet beslutninger om konkurrencebegrænsninger, der går videre end det i aftalen fastsatte, vil dette i givet fald kunne gøres til genstand for selvstændige konkurrenceretlige vurderinger.

Som nævnt indebærer parternes indbyrdes afregning baseret på gennemsnitspriser for 4 større zoner, at SAS og partnere i nogle tilfælde kommer til at betale for meget for tilslutningsbilletterne, mens de i andre tilfælde får billetterne for billigt. Selv om det konkurrenceretligt kan opfattes som uhensigtsmæssigt, at afregningen ikke sker i henhold til de konkrete omkostninger eller takster, vil dette kun kunne give anledning konkurrencemæssige skævheder i forhold til andre kollektive feedertransportsselskaber, som SAS evt. måtte indgå aftaler med.

Hertil kommer, at de aftalte afregningsprincipper årligt justeres på baggrund af de konkret foretagne rejser, at den aftalte model p.t. er en teknisk nødvendighed og en forudsætning for overgang til elektroniske billetter, samt at afregningen v.h.a. gennemsnitspriser må antages at være administrativt ressourcebesparende.

Det er derfor vurderingen, at aftalen opfylder betingelsen i lovens § 8, stk. 1, nr. 3.

§ 8, stk. 1, nr. 4 om, at aftalen "ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser m.v."

Parterne har hertil fremhævet, at der er tale om en ikke-eksklusiv aftale. Aftalen forhindrer ikke andre luftfartsselskaber i at indgå tilsvarende aftaler med DSB, ligesom alle andre transportoperatører på det danske marked, fx busoperatører har mulighed for at indlede forhandlinger med SAS om et kombineret transportprodukt til feedertrafik til KLH, Kastrup. SAS vil dog ikke være indstillet på at acceptere vilkår, der vil kunne forpligte selskabet til at indgå kommercielt uforvarselige aftaler.

Det er vurderingen, at det bør stilles som vilkår for en fritagelse, at alle luftfartsselskaber, der foretager udenrigsflyvninger fra danske lufthavne, på åbne og ikke-diskriminerende vilkår får adgang til at indgå lignende aftaler med DSB om feedertransport med tog. Såfremt dette ikke stilles som vilkår, vil SAS og partnere have en konkurrencemæssig fortrinsstilling, som - p.g.a. DSB's monopollignende stilling med en markedsandel på XX \% af den kollektiv togtransport i Danmark - vil give mulighed for at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af de pågældende ydelser.

Med fritagelsesvilkåret sigtes mod at undgå en konkurrencemæssig forskelsbehandling af flyselskaberne. DSB forpligtes til på åbne og ikke-diskriminerende vilkår at indgå lignende aftaler - men ikke nødvendigvis fuldstændigt enslydende aftaler. Det indebærer fx, at DSB ikke uden objektive og saglige (omkostningsmæssige) begrundelser kan foretage rabatdiskriminering

overfor flyselskaber, der ikke vil kunne opnå samme volumen af tilslutningsbilletter som SAS og SAS' partnere.

Desuden er det vurderingen, at det bør stilles som vilkår for en fritagelse, at bus- og togselskaber, der bringer feederpassagerer til og fra KLH Kastrup på regionale kollektive trafikruter, på åbne og ikke-diskriminerende vilkår får adgang til at indgå lignende aftaler med SAS. Såfremt dette ikke stilles som vilkår, vil DSB have en konkurrencemæssig fortrinsstilling i forhold til eventuelle nye jernbaneoperatører og fjernbusruter, som vil give selskabet mulighed for at udelukke konkurrencen på regionale feedertransportruter til KLH Kastrup.

Det følger af vilkåret, at det vil være en forudsætning for, at SAS skal indgå aftaler med konkurrenter til DSB på regionale kollektive trafikruter, at disse har ruter til og fra KLH Kastrup, og at de kan levere et vist minimumsvolumen af feederpassagerer til SAS. Størrelsen af sidstnævnte minimumsvolumen må bero på en konkret vurdering af kommercielle og markedsmæssige forhold, hvor der dog næppe vil kunne stilles krav om samme volumen for andre trafikkselskaber som for DSB, jf. DSB's markedsposition.

Vilkåret skal samtidig ses i lyset af statens planer om udbud af op til 15% af jernbanetrafikken i Danmark, SAS' planer om en tilsvarende aftale for Sydsverige (hvor de relevante feederoperatører er Svenske Jernväger og Bornholmerbussen via Ystad) samt planerne om at åbne for tilladelse til 5 fjernbusruter over den faste forbindelse over Storebælt.

Endeligt skal det indgå i vurderingen, at den aftalte volumenbaserede rabatskala for tilslutningsbilletter til/fra Fyn/Jylland - under forudsætning af, at der stilles ovennævnte fritagelsesvilkår - ikke giver aftaleparterne mulighed for at udelukke konkurrencen på de pågældende ydelser.

Denne vurdering baseres på, at SAS og partnere efter det oplyste tilsammen står for mindre end XX af udenrigsflyvningerne fra KLH Kastrup, mens de øvrige luftfartsselskaber, der p.t. samlet forhandler med DSB via BARD, således til sammen via deres markedsposition har forudsætningen for at kunne nå XX volumen. Hertil kommer, at rabatskalaen - såvel generelt som skalaens enkelte elementer - synes rimelig og omkostningsmæssigt velbegrundet.

På denne baggrund er det den samlede vurdering, at aftalen opfylder betingelsen i lovens § 8, stk. 1, nr. 4, såfremt der i henhold til lovens § 8, stk. 3 samtidig stilles de nævnte vilkår om, at tredjeparter på åbne og ikke-diskriminerende vilkår får adgang til at indgå lignende aftaler med aftaleparterne.

Fritagelsesperiode

Rådet har tidligere ved vurdering af andre aftaler fritagelser i henhold til lovens § 8, stk. 1, fastsat fritagelsesperioder på mellem 3 og 5 år.

I den konkrete sag har parterne anmodet om, at en eventuel fritagelse meddeles for minimum en periode på 5 år. Som begrundelse har parterne anført, at en femårig fritagelse er et absolut minimum for at påtage sig risikoen ved de investeringer i bl.a. i automatiseringer og udvikling af elektroniske billetter og en nødvendighed for at kunne udvide samarbejdet til også at dække Sydsverige.

Kollektive transport med tog og fly er dog samtidig områder, hvor der i netop disse år sker store omvæltninger - såvel teknisk (fx udvikling af elektroniske billetter mv.) som markedsmæssigt (nye infrastrukturer, liberaliseringskrav via EU-direktiver og øget konkurrence) - hvilket kunne tale for at begrænse fritagelsesperioden.

Idet der med ovenstående fritagelsesvilkår er søgt sikret, at aftalen ikke i praksis kommer til at

indebære konkurrenceforvridninger i forhold til tredjeparter, er det den samlede vurdering, at aftalen kan fritages for en periode på 5 år fra anmeldelsestidspunktet.

<SMALL>1 Hertil kommer evt. Maersk Air. Parterne har dog oplyst, at det endnu ikke er afgjort, om Maersk Air vil være omfattet af SAS-samarbejdet fra den 28. marts 1999, og at Maersk Air's beslutning afhænger af udfaldet de forhandlingerne om indgåelse af en aftale med DSB via BARD.
</SMALL>

<SMALL>2 Jf. lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.</SMALL>

<SMALL>3 Til støtte herfor henviser parterne til EF-domstolens afgørelse i sagen Deutche Bahn mod Kommissionen, præmis 54-56, hvor retten i den konkrete sag konstaterede, at jernbanetransportydelse (tilrådgivningsstilling af lokomotiver, trækraft og adgang til jernbanenettet for transport af søcontainere) udgjorde et særskilt delmarked i forhold til jernbanetransport i almindelighed. Det fremgår dog også af rettens bemærkninger, at den generelle betingelse for, at en ydelse kan udgøre et særskilt marked, er, at ydelsen har særlige egenskaber, som adskiller ydelsen så meget fra andre ydelser, at de kun i ringe omfang er substituerbare med og konkurrerer med disse. Graden af ydelsernes substituerbarhed i forhold til hinanden vurderes på grundlag af disses objektive egenskaber og under hensyn til efterspørgsels- og udbudsstrukturen samt konkurrencevilkårene.</SMALL>

<SMALL>4 Jf. lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed.</SMALL>

<SMALL>5 Parterne henviser her til Kommissionens bagatelmeddelelse fra 1997 (97/C 372/04) pkt. 3, sidste punktum: "Det er en kendsgerning, at selv aftaler, der ikke er af 'ringe betydning', kan falde uden for kartelforbuddet, fordi de udelukkende virker positivt på konkurrencen" samt til præmis 102 i European Night Service-dommen, hvor Retten i Første Instans lægger samme betragtning til grund. </SMALL>

<SMALL>6 Parterne henviser i denne forbindelse til Kommissionens beslutning af 27. juli 1994 i ACI-sagen (94/594/EF) pkt. 48-51 samt Kommissions beslutning af 21. september 1994 i Night Service-sagen (94/663/EF) pkt. 59-60. I begge sager peger Kommissionen på, at nyoprettede selskaber under visse omstændigheder kan øge konkurrencen på de pågældende ydelser og være medvirkende til at fremme den økonomiske udvikling.</SMALL>

<SMALL>7 Parterne henviser her til bl.a. pkt. 61 i den ovenfor citerede Night Service-beslutning (Kommissionens vurdering blev ikke bestridt eller berørt af EF-domstolen i European Night Service-dommen) samt pkt. 52 i ACI-beslutningen, hvor Kommissionen peger på, at nye produkter og øget konkurrence giver fordele for forbrugerne.</SMALL>