

Scandlines rabatvilkår ved udstedelse af kombinationsbilletter til lastbiler

Jnr.: 2:801-9/HTh

Rådsmødet den 28. januar 1998

1. Resumé

I anledning af en klage fra HH-Ferries over Scandlines pris og rabatbetingelser ved udstedelse af kombinationsbilletter, hvor rabatterne er betinget af, at transportkunderne benytter Scandlines på begge færgestrækninger over henholdsvis Østersøen og Øresund har Konkurrencestyrelsen foretaget en bedømmelse af sagen i forhold til konkurrencelovens §11.

Klagen vedrører Scandlines anvendelse af ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som derved stilles ringere i konkurrencen, jf. § 11, stk. 2, nr. 3.

Det relevante marked i denne sag omfatter i geografisk henseende færger i Danmark og til og fra Danmark, og det relevante produktmarked udgøres af kombinerede overførsler af lastbiler med færge. Det relevante marked er således markedet for kombinerede overførsler af lastbiler med færge i Danmark og til og fra Danmark.

På dette marked indtager Scandlines en klart dominerende stilling, idet selskabet er det eneste rederi overhovedet, der kan tilbyde kombinationsbilletter uden at tilkøbe en overførsel i et andet rederi.

Misbruget består i, at de konkurrerende rederier ikke kan tilkøbe overførslen på fx Østersøen til samme pris, som Scandlines selv beregner sig. Derved bliver de konkurrerende rederier ikke stillet lige i konkurrencen med Scandlines. Det fremgår af Konkurrencestyrelsens notat af 2. oktober 1997 (bilag 10), at der er tale om meget stor forskel i de priser Scandlines beregner ved salg af gennemgangsbilletter, og de priser der opkræves af konkurrerende rederier.

Konkurrencerådet har på sit møde den 18. juni 1997 bedømt sagen efter bestemmelserne i den tidligere konkurrencelov, men ved den nye lovs ikrafttræden anses det for nødvendigt at meddele Scandlines, at der er tale om et misbrug efter den nye konkurrencelovs § 11 stk. 1, der er forbudt. og at der gives et påbud til Scandlines efter lovens § 11, stk. 3.

2. Afgørelse

Det meddeles Scandlines A/S at selskabets rabatvilkår ved udstedelse af kombinationsbilletter til lastbiler udgør et misbrug af dominerende stilling, jf. konkurrencelovens § 11, stk. 1 og 2, nr. 3 og dermed er forbudt.

Der udstedes et påbud til Scandlines A/S, jf. lovens § 11, stk. 3, om at bringe overtrædelsen af stk. 1 og 2, nr. 3 til ophør. Det betyder, at tilkøbspriserne skal beregnes i overensstemmelse med de retningslinier, der er angivet i Konkurrencestyrelsens brev af 17. december 1997 til Scandlines, jf. bilag 8.

3. Sagsfremstilling

3.1 Sagens hidtidige forløb

Konkurrencerådet modtog den 30. oktober 1996 en klage fra Mercandia Rederierne over, at Scandlines misbruger sin dominerende stilling på markedet for overførsel af lastbiler i transit mellem Sverige og Tyskland via Sjælland ved udstedelse af kombinationsbilletter, hvor rabatterne er betinget af, at transportkunderne benytter Scandlines på begge færgestrækninger over henholdsvis Østersøen og Øresund. Klagen **vedlægges** som bilag 1.

Konkurrencerådet behandlede Mercandia Rederiernes klage på sit møde den 18. juni 1997. Indledningsvis fastslog rådet, at det relevante marked efter konkurrenceloven i denne sag er markedet for kombinerede overførsler af lastbiler med færge i Danmark og til og fra Danmark. På dette marked udøver eller vil Scandlines ubetinget kunne udøve en dominerende stilling. Rådet fandt, at Scandlines rabatbetingelser ved salg af kombinationsbilletter udgør en konkurrencebegrænsning med skadelige virkninger til følge. Rådet lagde bl.a. vægt på Scandlines dominerende stilling på markedet for salg af kombinationsbilletter til lastbiler og at de hertil knyttede rabatter medførte eller ville kunne medføre de i konkurrenceloven nævnte skadelige virkninger.

Rådet besluttede, at der straks skulle indledes forhandlinger med Scandlines/DSB Rederi A/S i medfør af konkurrencelovens § 11 med henblik på at fjerne den forskelsbehandling, der er et resultat af Scandlines rabatbetingelser ved salg af kombinationsbilletter. Konkurrencerådet besluttede endvidere, såfremt forhandlingerne ikke førte til det ønskede resultat, at bemyndige Konkurrencestyrelsen til at udstede pålæg i medfør af konkurrencelovens §12 til Scandlines/DSB Rederi A/S om at bringe de skadelige virkninger til ophør ved at fjerne den pris- og rabatdiskrimination, der knytter sig til salget af kombinationsbilletter, og som er afhængig af om vognmændene benytter Scandlines på den ene eller begge strækninger. Konkurrencerådets afgørelse blev meddelt Scandlines ved brev af 18. juni 1997 (**vedlagt** som bilag 2). Notatet (ekskl. bilag), der dannede baggrund for Konkurrencerådets beslutning i mødet den 18. juni 1997, **vedlægges** som bilag 3. Referatet af Konkurrencerådets behandling af sagen **vedlægges** som bilag 4.

Scandlines indbragte ved brev af 14. juli 1997 Konkurrencerådets afgørelse af 18. juni 1997 for Konkurrenceankenævnet. Det fremgår af Scandlines klage, at selskabet har anket både Rådets definition af det relevante marked, og Rådets afgørelse af at Scandlines misbruger sin dominerende stilling.

Scandlines har i brevet af 14. juli 1997 oplyst, at selskabet mener, at det relevante marked er transittrafik mellem Sverige/Norge/Finland og Kontinentet. På dette marked indtager selskabet ikke nogen dominerende stilling. Selskabet har oplyst, at kun ca. 14 % af lastbiloverførslerne mellem Norge/Sverige/Finland og Tyskland går over Sjælland. Da Scandlines ikke har nogen dominerende stilling, mener selskabet ikke, at der kan være tale om, at selskabet misbruger en dominerende stilling. Denne sag er stadig verserende for ankenævnet.

Endvidere har Scandlines anmodet både Konkurrencerådet og Konkurrenceankenævnet om at tillægge klagen af 14. juli 1997 opsættende virkning. Dette spørgsmål er endeligt blevet afgjort af Konkurrenceankenævnet ved kendelse af 18. december 1997, idet ankenævnet ikke fandt grundlag

for at tillægge klagen opsættende virkning, idet afgørelsen om at indlede forhandlinger i medfør af konkurrencelovens §11 ikke kan medføre skadevirkninger af nogen art for Scandlines.

I henhold til konkurrencelovens § 11 har der været afholdt 3 møder med henblik på at bringe de konkurrenceskadelige virkninger til ophør, nemlig den 25. juli, 14. august og den 21. november 1997. Et internt mødereferat fra Scandlines advokat vedrørende mødet den 21. november 1997, **vedlægges** som bilag 5.

Som bilag 6 og 7 **vedlægges** skrivelser af henholdsvis 26. november og 8 december 1997 fra Scandlines advokat xxxxx.

Konkurrencestyrelsen har udarbejdet forslag til forligsløsninger - senest i Konkurrencestyrelsens brev af 17. december 1997, der **vedlægges** som bilag 8. Som bilag 9 **vedlægges** advokat xxxxx brev af 7. januar 1998 (modtaget i Konkurrencestyrelsen den 8. januar 1998), hvor advokaten på vegne af Scandlines afviser Konkurrencestyrelsens forslag til forligsløsning af 17. december 1997.

Som bilag 10 **vedlægges** Konkurrencestyrelsens notat af 2. oktober 1997, der giver et overblik over §11-sagen og en beskrivelse af hvor misbruget findes. Det kan oplyses, at Scandlines ikke har haft indvendinger mod de faktuelle oplysninger i Konkurrencestyrelsens notat af 2. oktober 1997.

Forhandlingerne efter den gamle konkurrencelovs § 11, stk. 1, er imidlertid ikke fuldført inden lovens ophævelse den 1. januar 1998. Konkurrencestyrelsen nåede derfor ikke at udnytte den bemyndigelse som det gamle Konkurrenceråd havde givet med hensyn til at meddele pålæg efter den gamle konkurrencelovs § 12.

3.2 Ny sag efter ny lov

I bemærkningerne til overgangsbestemmelserne til § 27, stk. 3 i den nye konkurrencelov, fremgår, at verserende klagesager færdigbehandles efter den nye konkurrencelovs regler, hvorimod verserende ankesager færdigbehandles efter den gamle lovs regler.

Konsekvensen heraf er, at den gamle sag ikke længere har et reelt indhold, idet Scandlines pga. de langvarige forhandlingerne ikke kan mødes med et pålæg.

På den baggrund finder Konkurrencestyrelsen, at sagen bør rejses på ny på det foreliggende grundlag til bedømmelse efter den ny konkurrencelovs § 11.

3.3 Scandlines pris- og rabatvilkår for kombinationsbilletter

Mercandia Rederiernes klage drejer sig om, hvorvidt Scandlines misbruger sin dominerende stilling på markedet for kombinerede overførsler af lastbiler med færge i Danmark og til og fra Danmark ved urimelig prisdiskrimination, samt ved i et antal tilfælde at give konkurrenter ringere pris- og rabatvilkår end selskabets egne ruter selv kan opnå ved udstedelse af kombinationsbilletter til selskabets færges.

Scandlines udfører rederivirksomhed, der drives kommercielt i overensstemmelse med bl.a. selskabs- og regnskabslovgivningens krav til sådanne virksomheder. Selskabets aktiviteter er

følgelig erhvervsvirksomhed omfattet af den nye konkurrencelovens § 2, stk. 1. Selskabet er omfattet af den nye konkurrencelovs § 11 om forbud mod misbrug af dominerende stilling.

Det relevante marked

Hvad angår den geografiske afgrænsning af det relevante marked finder Konkurrencestyrelsen fortsat, at markedsafgrænsningen i denne sag i relation til den ny konkurrencelov bør afgrænses til lovens anvendelsesområde - og at afgrænsningen ikke bør udvides til at omfatte hele Østersøtrafikken.

Den geografiske del af markedsafgrænsningen er foretaget efter en vurdering af sagens konkrete forhold, og følger den seneste praksis i sager vedrørende færgetrafik. I forbindelse med Konkurrencerådets henvendelse til Trafikministeren og DSB den 26. maj 1993 om at åbne for konkurrence på Helsingør-Helsingborg overfarten afgrænsede Rådet i overensstemmelse det relevante marked til færgefart mellem Helsingør og Helsingborg. Det kan også nævnes, at EU-Kommissionen fx i forbindelse med en sag vedrørende fritagelse af en samarbejdsaftale mellem DSB og AB Swedcarrier i 1990 og i forbindelse med sagen om adgang for alternative operatører til færgefaciliteter i Helsingør havn også har afgrænset det relevante marked således, at færgetrafikken mellem Helsingør og Helsingborg blev anset for at indtage eller ville kunne indtage en dominerende stilling. Endelig fastlagde kommissionen i en sag om nægtelse af adgang til anlæggene i Rødby havn sin beslutning af 21. december 1993 det relevante marked som "markedet for havneydelser på dansk side til brug for færgetransport (passagerer og biler) på Rødby-Puttgården overfarten.

Det relevante geografiske marked i denne sag omfatter således det danske territorium, dvs. færger i Danmark og til og fra Danmark.

Det relevante produktmarked udgøres af kombinerede overførsler af lastbiler med færge.

Det relevante marked er således markedet for kombinerede overførsler af lastbiler med færge i Danmark og til og fra Danmark.

Dominerende stilling

Med Scandlines ubestridte position som næsten enerådende nationalt færgerederi kan selskabets dominerende rolle ikke betvivles. Denne rolle er som bekendt afledt af, at Scandlines er udskilt fra det tidligere statsdrevne DSB. Det bemærkes, at ingen andre færgerederier kan tilbyde kombinationsbilletter til lastbiler, hvori indgår en Østersørute uden at tilkøbe denne overførsel af Scandlines, og at ingen andre rederier kan tilbyde kombinationsbilletter uden at tilkøbe en overførsel i et andet rederi. Scandlines har en markedsandel på det relevante marked på langt over de 50 %, som i sig selv og alene begrundes, at selskabet indtager en dominerende stilling.

Misbrug

Da Scandlines har monopol på Østersøruterne kan ingen andre færgeruter fremstille kombinationsbilletter, hvori Østersøruterne indgår uden at tilkøbe overførslen på Østersøen hos Scandlines.

Når det drejer sig om salg af gennemgangsbilletter bliver det afgørende for de konkurrerende rederiers konkurrencemæssige ligestilling, at de kan tilkøbe overførslen på fx Østersøen til samme pris, som Scandlines selv beregner sig. Scandlines opererer i øvrigt med 5 kombinationsoverfarter.

Det drejer sig om Østersøen - Øresund, Østersøen - Storebælt, Østersøen - Kattegat, Storebælt - Øresund og Kattegat - Øresund.

Scandlines tilkøbspris kan beregnes ved fra Scandlines listepreiser for en enkelt rute på Scandlines overfarter på de ruter, som de andre rederier ikke råder over, at fratække Scandlines **kombinationsrabat**, der varierer efter hvilke kombinationsoverfarter, der er tale om, og herudover at fratække selskabets **maksimale aftalerabat** til vognmændene eller disses organisationer. Den maksimale aftalerabat varierer efter hvilke overfarter, der kombineres, og efter, hvilke vognmænd eller vognmandsorganisationer, der benytter kombinationsbilletten. Disse aftalerabatter er specielt knyttet til kombinationsbilletter. På denne måde fremkommer der tilkøbspriser, som svarer til Scandlines bruttoindtjening på ruten.

I nedenstående tabel fremgår de oplyste og gældende rabatsatser ved udstedelse af kombinationsbilletter.

Kombinationsoverfarter	Kombinationsrabat	Maksimal aftalerabat
Østersøen - Øresund	# pct.	# pct.
Østersøen - Storebælt	# pct.	# pct.
Østersøen - Kattegat	# pct.	# pct.
Storebælt - Øresund	# pct.	# pct.
Kattegat - Øresund	# pct.	# pct.

Som eksempel bliver tilkøbsprisen for en billet til Østersøen ved tilkøb til en kombinationsbillet Østersøen- Øresund herefter kr. # (listepriis 1782 kr. fratrukket # \% i kombinationsrabat og den maksimale vognmandsrabat på # \%). Hvis tilkøbsbilletten anvendes til en kombineret overfart Østersøen - Storebælt bliver prisen # kr. (listepriis 1782 kr. fratrukket # \% i kombinationsrabat og den maksimale vognmandsrabat på # \%). Herved fremkommer de i tabellen nedenfor viste tilkøbspriser.

Kombinations-overfart	Scandlines listepriis (retur) for enkelt ruter	Kombinations-rabat	Maksimal aftalerabat	Tilkøbspris (retur) for enkelt ruter
Østersøen - Øresund	Østersøen a) kr. 1.782	# kr.	# kr.	Østersøen a) kr. #
Østersøen - Storebælt	Østersøen kr. 1.782	# kr.	# kr.	Østersøen kr. #
Østersøen - Kattegat	Østersøen kr. 1.782	# kr.	# kr.	Østersøenkr. #
Storebælt - Øresund	Storebælt kr. 1.428	# kr.	# kr.	Storebælt kr.#
Kattegat - Øresund	Kattegat kr. 1.838	# kr.	# kr.	Kattegatkr.#

a) Dvs. priser for en returbillet over Østersøen hhv. ved et isoleret køb uden rabatter (søjle yderst tv) og når billetter købes som tilkøb til en Øresundsbillet .

Tilkøbspriserne er så lave, fordi de er baseret både på kombinations- og aftalerabatter. Rabatterne gives ikke til konkurrerende færgerederier¹ med undtagelse af HH-Ferries. Dette skyldes ifølge Scandlines, at ingen andre færgerederier p.t. har anmodet om at tilkøbe Scandlines billetter. HH-Ferries får som udgangspunkt kombinationsrabatten + maksimalt \% aftalerabat. Disse maksimale \% skal ses i forhold til de maksimale aftalerabatter der ydes til vognmændene på de # -# \% afhængig af hvilke ruter, der kombineres med.

¹ Omfatter HH-Ferries på Øresund, Vognmandsruten på Storebælt og Molslinien på Kattegat.

Færgerederierne er derfor nødt til at tilbyde særdeles lave priser for deres del af en kombinationsbillet til vognmændene for at kunne matche de kombinationspriser efter alle rabatter, som Scandlines opkræver af vognmændene. I enkelte tilfælde vil færgerederierne endda være nødsaget til at kræve negative overfartspriser.

Scandlines' advokat har på selskabets vegne i brev af 26. november 1997 foreslået, at beregningen af tilkøbspriser begrænses til de af selskabets overfarter, hvor selskabet er eneste udbyder. Dette vil i realiteten betyde, at der alene skal fastsættes en tilkøbspris for Østersøen. Advokaten foreslår, at denne tilkøbspris skal beregnes på grundlag af en kombinationsrabat på # pct. + en særlig aftalerabat varierende med antallet af solgte kombinationsbilletter og maksimalt andragende # pct., svarende til de vilkår, der ydes i henhold til Scandlines aftale af 19. juni 1997 med HH-Ferries. Denne tilkøbspris på Østersøen vil så blive tilbudt alle konkurrerende færgeoperatører på det danske marked.

4. Vurdering efter den ny lov

Scandlines rabattering af kombinationsbilletter for lastbiler udgør et misbrug af selskabets dominerende stilling på det danske marked i strid med den nye konkurrencelovs § 11, stk. 1.

Scandlines forskelsbehandler i pris- og rabatmæssig henseende mellem de forskellige transportører, fx DSV-, Samson-, DFDS- og FDE-vognmænd, og konkurrencen foregår på uigennemsigtige vilkår. Herved vanskeliggøres markedsadgangen for konkurrerende færgerederier, og konkurrencen mellem vognmændene bliver ulige. Det er iøvrigt fast praksis, at det er i strid med konkurrenceretten at "bundle" monopolydelser med ydelser, hvor der er konkurrence på markedet, når dette sker på sådanne vilkår, at konkurrencen fordrejes.

En efterlevelse af dette krav vil ikke forhindre Scandlines i at give konkurrencedygtige kombinationsrabatter i forhold til konkurrenterne. Kravet betyder blot, at kombinationsrabatter skal gives til alle på ens vilkår.

Scandlines forslag til forhandlingsløsning af 26. november 1997 vil ikke fjerne forskelsbehandlingen, idet alternative færgeselskaber ikke vil blive stillet lige i konkurrencen med Scandlines.

Det er derfor Konkurrencestyrelsens opfattelse, at selskabets pris- og rabatpolitik udgør et misbrug i henhold til den nye konkurrencelovs § 11, stk. 1 og 2, nr. 3..

Bilagsoversigt	
Bilag 1	Mercandia Rederiernes klage af 30. oktober 1996.
Bilag 2	Konkurrencerådet afgørelse af 18. juni 1997.
Bilag 3	Notat til Konkurrencerådets møde den 18. juni 1997.
Bilag 4	Referat af Konkurrencerådets behandling af sagen.
Bilag 5	Internt mødereferat fra advokat xxxxx vedrørende møde i Konkurrencestyrelsen den 21. november 1997.
Bilag 6	Advokat xxxxx skrivelse af 26. november 1997.
Bilag 7	Advokat xxxxx skrivelse af 8. december 1997.
Bilag 8	Konkurrencestyrelsen brev af 17. december 1997.
Bilag 9	Advokat xxxxx brev af 7. januar 1998, hvor advokaten på vegne af Scandlines afviser Konkurrencestyrelsens forligsforslag af 17. december 1997.
Bilag 10	Konkurrencestyrelsens notat af 2. oktober 1997 vedr. status i sagen.

Fortrolig oplysning, der ikke offentliggøres.

xxxxx Fortrolig oplysning, der ikke offentliggøres.

Scandlines A/S har den 12. februar 1998 indbragt afgørelsen for Konkurrenceankenævnet.