

Konkurrencestyrelsen
Nyropsgade 30
1780 København V

Malmö, 13. februar 2008

Foreningen Öresundsborger vil hermed anmelde Øresundsbro Konsortiet til Konkurrencestyrelsen for misbrug af dominerende stilling på markedet for persontransport over Øresund.

Foreningen Öresundsborger vil bede Konkurrencestyrelsen tage stilling til følgende spørgsmål:

1. Er Øresundsbro Konsortiet fritaget for myndighedsregulering ift. dansk konkurrencelovgivning?
2. Er nedenstående begrundelser for misbrug af dominerende stilling tilstrækkelig til Konkurrencestyrelsen vil skride ind overfor Øresundsbro Konsortiets virksomhed?
3. Kan Øresundsbron efter Konkurrencestyrelsens vurdering betragtes som *væsentlig facilitet* - jf. EU-retten, hvor en dominerende virksomhed kan pålægges at give konkurrenter adgang til den pågældende facilitet?

Baggrund

Øresundsbron blev åbnet den 1. juli 2000, og blev hurtigt det foretrukne alternativ til færgerne mellem Helsingør og Helsingborg.

Øresundsbron har ifølge Øresundsbro Konsortiets egne oplysninger i dag en markedsandel på 70%, og deraf en dominerende stilling på markedet for persontransport mellem den danske og svenske side af Øresundsregionen.

Foreningen Öresundsborger vil hermed anmelde Øresundsbro Konsortiet til Konkurrencestyrelsen for misbrug af denne dominerende stilling.

Begrundelse for anmeldelsen

Foreningen Öresundsborger begrundes anmeldelsen om misbrug af dominerende stilling i følgende tre forhold:

1. Trafikvolumen kender kun én vej – op!

Trafikken over Øresundsbron udvikler sig voldsomt i disse år. I 2007 steg biltrafikken med 17% - så nu 7.000 borgere er bilpendlere. Dermed har Øresundsbro Konsortiet konsolideret sit monopol for transport over Øresund med en markedsandel på i alt 70%.

2. Priserne kender kun én vej – op!

Priserne er på under ét år i to omgange øget med i alt 20% for borgere med forbrug på 50 passager (f.eks. 46 arbejdspassager og 4 fritidspassager). Prisen er således steget fra dkr. 2.590 i december 2006 til dkr. 3.078 i januar 2008. Det er Foreningen Öresundsborgers påstand, at Øresundsbro Konsortiet udnytter sin monopolsituation i prissætningen af Øresundsbrons ydelser.

Det er Foreningen Öresundsborgers klare opfattelse, at prisstigningerne ikke har været politisk motiveret, tværtimod, da regional- og kommunalpolitikere har været fortalere for prisreduktioner

for at forbedre integrationen af Øresundsregionen. Prisstigningerne har altså alene været drevet af de (offentligt ejede) danske og svenske selskaber, der står bag Øresundsbro Konsortiet.

3. Tilbagebetalingsperioden går én vej – ned!

Øresundsbrokonsortiet har meddelt, at de seneste års pris- og kundeudvikling har resulteret i, at tilbagebetalingsperioden for Øresundsbron er reduceret fra 35 til 33 år.

Øresundsbron er undergivet et politisk mandat om, at *”broen skal betales af brugerne inden for en rimelig tid”*, og at taksterne for biltrafikken fastsættes af Øresundsbrokonsortiet (Kilde: Regeringsaftalen den 23. marts 1991 mellem den danske og den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund).

Det er Foreningen Øresundsborgers opfattelse, at Øresundsbro Konsortiets tolkning af ”rimelig tilbagebetalingstid” er misbrug af dominerende stilling som offentligt ejet selskab.

Ad 1 – Trafikvolumen:

Iflg. Øresundsbro Konsortiet udvikler trafikken over Øresundsbron sig som aldrig før, og dette er særligt drevet af pendlerne – som nu på bare ét år har oplevet prisstigning på 20%:

”Biltrafikken steg med 17 procent, sammenlignet med 2006, og antallet af rejsende med toget steg med cirka 24 procent. Drivkraften i trafikudviklingen er frem for alt pendlerne, som nu udgør næsten 18.000. Antallet af bilpendlere over Øresundsbron er vokset med 38 procent til omkring 7.000 i 2007” (Kilde: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=5986&menu=18>)

Ad 2 - Prispolitik:

Det seneste år har Øresundsbro Konsortiet i to omgange hævet priserne for passage af Øresundsbron. Første gang 1. marts 2007, hvor prisen for typisk forbrug på 50 passager/måned blev øget med 14%, og dernæst 1. januar 2008, hvor prisen blev yderligere øget med 5%. Dvs. en stigning på 19,7% - altså godt 20% for de mest velintegrerede borgere med en hverdag på begge sider af Øresund.

Denne prisudvikling er altså væsentlig højere end den generelle prisudvikling i Danmark og Sverige (2006: 1,9%, 2007: 1,7% - http://www.dst.dk/Statistik/seneste/Indkomst/Priser/FPI_inflation.aspx)

I 2006-prispolitikken købte man enten 24 passager til dkr. 1940 pr. måned eller 50 passager til dkr. 2590. Brugte kunden færre passager end der var betalt for indenfor denne måned, var betalingen for disse passager spildt.

I marts 2007 blev der introduceret en ny prispolitik. Der skete takstmæssigt justeringer af denne prispolitik i januar 2008.

2007 og 2008-prispolitikken er baseret på afregning pr. passage. Prisstrukturen er opbygget om et ”U-prisprincip”. Prisen pr. passage er:

- Passage 1-16: dkr. 135 pr. passage
- Passage 17-50: dkr. 27 pr. passage
- Passage 51- : dkr. 135 pr. passage

Øresundsbro Konsortiet har altså på 1 år hævet den månedlige pendlerpris fra dkr. 2.590 til dkr. 3.078 (for 50 passager), dvs. en stigning ca. 20% i en situation, hvor biltrafikken er steget med 17%.

Jacob Vestergaard, markedsdirektør Øresundsbro Konsortiet har på Øresundsbrons officielle hjemmeside begrundet prisstigningerne (28. november 2007):

"Vi har vurderet at det med den nuværende positive udvikling i regionen og den almindelig højkonjunktur i både Danmark og Sverige, er forsvarligt at give priserne en smule mere end vi plejer" (Kilde: <http://pendlerforum.oresundsbron.com/index.php?showtopic=427>)

Foreningen Øresundsborger betragter ovenstående udmelding fra Øresundsbro Konsortiet som en ren tilståelsesag for misbrug af dominerende stilling. Når prissætningen afspejler ønsket provenue mere end den marginale omkostning er dette netop forskellen på fuldkommen konkurrence og monopolistisk adfærd.

Ovenstående udtalelse fra Øresundsbro Konsortiet er suppleret med nedenstående beskrivelse af Øresundsbro Konsortiets prissætning:

"Vi arbejder med differentiering af priserne og efterspørgselskurver for de enkelte segmenter eller kundegrupper: altså hvornår kan det betale sig at sænke prisen, fordi der kommer flere biler procentvis end den procent som vi sænker prisen med (god forretning!) eller hæve prisen, fordi der stadig bliver ved med at strømme biler til, selv om prisen stiger (også god forretning!)". (Kilde: <http://pendlerforum.oresundsbron.com/index.php?showtopic=14>)

Dette underbygger ifølge Foreningen Øresundsborger, at prissætningen sker ud fra monopolistisk adfærd.

Den markedsdominerende stilling underbygges af, at kun 47 procent af sjællænderne og 39 procent af skåningene erklærer sig enige i, at Øresundsbrons priser er fair og gennemskuelige (Kilde: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=6059&menu=18>). Man måtte forvente, at utilfredse kunderne ville vælge alternative leverandører. Dette er i praksis ikke muligt!

Ad 3 - Reduceret tilbagebetalingsperiode

Øresundsbro Konsortiet har i januar 2007 meddelt at tilbagebetalingsperioden er reduceret fra 35 år til 33 år – og at dette er begrundet i gunstig pris- og kundeudvikling:

"På baggrund af den hurtige trafikudvikling har Øresundsbron revideret den trafikprognose, der ligger til grund for virksomhedens langsigtede økonomiske beregninger. Den nye prognose betyder, at den forventede tilbagebetalingstid for Øresundsbrons gæld reduceres fra 35 til 33 år, regnet fra broens indvielse. - Det er naturligvis meget tilfredsstillende, at vi nu kan forudse en kortere tilbagebetalingsperiode for gælden, siger Øresundsbrons konst. administrerende direktør Kaj V. Holm." (Kilde: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=4799>)

Foreningen Øresundsborger har i 2007 været i dialog med Øresundsbrokonsortiet i flere omgange om prispolitikken. Foreningen Øresundsborger respekterer, at taksterne fastsættes af Øresundsbrokonsortiet, men er uenig i tolkningen af "rimelig tid" for tilbagebetaling.

Ud fra et almindeligt konkurrenceprincip skal prisen for en vare afspejle de marginale omkostninger ved produktets tilblivelse. Idet Øresundsbron er bygget til benyttelse i 100 år må det konstateres, at den nuværende forbrugerpris er markant højere end de marginale produktionsomkostninger. Marginale omkostninger her forstået som omkostninger til afbetaling og finansieringsomkostninger over hele broens levetid.

Hvem har dominerende stilling?

Øresundsbro Konsortiet er ejer og driftsansvarlig for Øresundsbron mellem København og Malmö. Øresundsbro Konsortiet har meddelt en faktisk markedsandel på 70% (Kilde: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=4799>)

Dette betragter Foreningen Öresundsborger som en dominerende stilling hvad angår persontransport mellem den danske og svenske side af Øresundsregionen.

Hvilke andre virksomheder findes på markedet?

Helsingør-Helsingborg færgerne (Scandlines, HH Ferries, Sundbusserne) med en estimeret markedsandel på 30% (idet Øresundsbron har markedsandel på 70%)

Hvilke varer og tjenester påvirkes af misbruget?

Arbejdskraftens frie bevægelighed. Borgere bosætter sig og tager arbejde i forventning om stabile priser for passage over Øresund.

Hvilket geografisk område er berørt?

Borgere med en hverdag på begge sider af Øresund - dvs. ca. 20.000 danskere og svenskere.

Ejerforhold og organisation

Øresundsbro Konsortiets hovedopgave er at eje og drive Øresundsbron og afbetale de lån, der har finansieret forbindelsen.

Ejerforholdene fremgår af <http://www.oresundsbron.com/documents/document.php?obj=176>:

”Øresundsbron ejes og drives af Øresundsbro Konsortiet, som igen ejes ligeligt af A/S Øresund og Svensk-danska Broförbindelsen (SVEDAB) AB. Sidstnævnte ejes af den svenske stat (Näringsdepartementet) igennem Vägverket og Banverket (50 pct. hver), mens A/S Øresund ejes 100 pct. af Sund og Bælt Holding A/S, som igen ejes af den danske stat (Trafikministeriet)”

Yderligere dokumentation

Til orientering har Foreningen Öresundsborger d. 10. januar 2008 anmodet det danske Transportministerium om aktindsigt i en række forhold vedrørende Øresundsbro Konsortiets ejerskab og drift af Øresundsbron. (link til aktindsigtsbegæring: www.oresundsborger.dk/dok/aktindsigt.pdf).

Foreningen Öresundsborger har endnu ikke modtaget svar på denne aktindsigtsbegæring, og dette aktindsigts materiale kan dermed ikke indgå som bilag i denne anmeldelse.

Kontaktinformationer

Foreningen Öresundsborger
Formand, Lars Hougaard
E-mail: lho@oresundsborger.dk
Mobil: +4560507127

Om Foreningen Öresundsborger:

Foreningen Öresundsborger er en forening for borgere med en hverdag på begge sider af Øresund. Foreningen Öresundsborger er stiftet i januar 2007. I februar 2008 er vi nu ca. 600 medlemmer og er uafhængig af økonomiske og partipolitiske interesser.

www.oresundsborger.com