

Konkurrensverket  
Sveavägen 167  
103 85 Stockholm

Malmö, 14. februari 2008

Föreningen Öresundsborgare anmälar härmed Øresundsbro Konsortiet till Konkurrensverket för missbruk av dominerande ställning på marknaden för persontransport över Öresund.

**Föreningen Öresundsborgare vill begära Konkurrensverket ta ställning till följande frågor:**

1. Är Øresundsbro Konsortiet fritagit för myndighetsreglering ift. svensk konkurrenslågstiftning?
2. Är nedanstående motiveringar för missbruk av dominerande ställning tillräcklig för att Konkurrensverket vill ingripa gentemot Øresundsbro Konsortiet?
3. Kan Öresundsbron efter Konkurrensverkets värdering betraktas som *väsentlig facilitet* (jfr. EU-rätten, där en dominerande verksamhet kan åläggas att ge konkurrenter tillträde till den ifrågavarande faciliteten?)

**Bakgrund**

Öresundsbron blev öppnat den 1. juli 2000, och blev snabbt det föredragna alternativet till färjorne mellan Helsingør och Helsingborg.

Öresundsbron har enligt Øresundsbro Konsortiets egna upplysningar idag en marknadsandel på 70%, och derav en dominerande ställning på marknaden för persontransport mellan den danska og svenska sidan av Öresundsregionen.

Föreningen Öresundsborgare vill härmed anmäla Øresundsbro Konsortiet till Konkurrensverket för missbruk av denna dominerande ställningen.

**Motivering för anmälan**

Föreningen Öresundsborgare motiverar anmälan om missbruk av dominerande ställning i följande tre förhållanden:

**1. Trafikvolymen går bara én väg – uppåt!**

Trafiken över Öresundsbron utvecklar sig våldsamt i dessa år. I 2007 ökade biltrafiken med 17% - så nu 7.000 borgare är bilpendlare. Detta är 40% av alla trafikanter.

Med detta har Øresundsbro Konsortiet konsoliderat sitt monopol för transport över Öresund med en marknadsandel på 70%.

**2. Prisen går bara én väg – uupåt!**

Prisen är på under ét år i två omgångar ökat med totalt 20% för borgare med en förbrukning på 50 passager (t.ex. 46 jobbpassager och 4 fritidspassager). Priset är på så sätt stigit från dkr. 2.590 i december 2006 till dkr. 3.078 i januari 2008. Det är Föreningen Öresundsborgares påstående, att Øresundsbro Konsortiet utnyttjar sin monopolsituation i prissättningen av Öresundsbrons produkt.

Föreningen Öresundsborgare vill betona, att prisökningarna inte är politisk motiverat, tvärtom, då regional- och kommunalpolitiker har varit förespråkare för prisreduktioner för att förbättra integrationen av Öresundsregionen. Prisökningarna är alltså enbart bedrivits av de (offentligt ägde) företag, där står bakom Øresundsbro Konsortiet.

### **3. Tillbakabetalningsperioden går bara én väg – nedåt!**

Øresundsbrokonsortiet har meddelat, att de senaste års pris- och kundutveckling har resulterat i, att tillbakabetalningsperioden för Øresundsbron är reducerat från 35 till 33 år.

Øresundsbron är underlagt ett politisk mandat om, att *”broen skal betales af brugerne inden for en rimelig tid”*, och att taxorna för biltrafiken fastställs av Øresundsbro Konsortiet (Kilde: Regeringsavtalet den 23. mars 1991 mellan den danska och den svenska regeringen om en fast förbindelse över Öresund).

Det är Föreningen Öresundsborgares uppfattning, att Øresundsbro Konsortiets tolkning av ”rimelig tilbagebetalingstid” är missbruk av dominerande ställning som offentligt ägt bolag.

#### **Ad 1 – Trafikvolymen:**

Enligt Øresundsbro Konsortiet utvecklar trafiken över Øresundsbron sig som aldrig tidigare, och detta är speciellt drivit av pendlarna – som nu på bara ét år har upplevt prisökningar 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 pendlere, som nu udgør næsten 18.000. Antallet af bilpendlere over Øresundsbron er vokset med 38 procent til omkring 7.000 i 2007. Det betyder, at fire ud af ti trafikanter er pendlere.” (Källa:

<http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=5986&menu=18>)

#### **Ad 2 - Prispolitik:**

Det senaste året har Øresundsbro Konsortiet i to omgångar ökat priserna för passage av Øresundsbron. Första gång 1. mars 2007, där priset för typisk en förbrukning på 50 passager/månad blev ökat med 14%, og därefter 1. januari 2008, där priset blev ytterligare ökat med 5%. Dvs. en ökning på 19,7% - alltså drygt 20% för de mest velintegrerade borgare.

Denna prisutvecklingen är alltså väsentlig större än den generella prisutvecklingen i Danmark och Sverige (2006: 1,9%, 2007: 1,7% -

[http://www.dst.dk/Statistik/seneste/Indkomst/Priser/FPI\\_inflation.aspx](http://www.dst.dk/Statistik/seneste/Indkomst/Priser/FPI_inflation.aspx))

I 2006-prispolitiken köpte man antingen 24 passager för 1940 dkr. pr. månad eller 50 passager för 2590 dkr. Använde kunden färre resor än där var betalat för innanför denna månaden, var betalningen för dessa passager spillt.

I mars 2007 blev där introducerat en ny prispolitik. Där skedde taxmässigt justeringar av denna prispolitiken i januari 2008.

2007 og 2008-prispolitiken är baserat på avräkning pr. passage. Prisstrukturen är uppbyggt om ett ”U-prisprincip”. Priset pr. passage är:

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

Øresundsbro Konsortiet har alltså på 1 år hävt det månatliga pendlarepriset från dkr. 2.590 till dkr. 3.078 (för 50 passager), dvs. en stegring på ca. 20% i ett läge, där biltrafiken är stigit med 17%.

Jacob Vestergaard, Markedsdirektør Øresundsbro Konsortiet har på Øresundsbrons officiella hemsida begrundat prisökningarna (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"* (Källa: <http://pendlerforum.oresundsbron.com/index.php?showtopic=427>)

Föreningen Öresundsborgare betraktar ovanstående uttalande från Øresundsbro Konsortiet som en ren erkännandesak för missbruk av dominerande ställning. När prisnivån avspeglar önskat profit mer än den marginala kostnad är detta just skillnaden på fullkomlig konkurrens och monopolistisk beteende.

Ovanstående uttalande från Øresundsbro Konsortiet är supplerat med nedanstående beskrivning av Øresundsbro Konsortiets prisnivå:

*"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!)"*. (Källa: <http://pendlerforum.oresundsbron.com/index.php?showtopic=14>)

*Detta underbygger enligt Föreningen Öresundsborgare, att prissättningen sker utifrån monopolistisk beteende.*

Den marknadsdominerande ställningen underbyggs av, att endast 47 procent av själländarna och 39 procent af skåningane förklarar sig enig i, att Øresundsbrons priser är fair och genomskinliga (Källa: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=6059&menu=18>). Man måtte förvänta sig, att onöjda kunder ville välja alternativa leverantörer. Detta är i praktiken inte möjligt!

### **Ad 3 - Reducerat tillbakabetalningsperiod**

Øresundsbro Konsortiet har i januari 2007 meddelat att tillbakabetalningsperioden är reducerat från 35 år till 33 år – och att detta är begrundat i den fördelaktiga pris- och kundutvecklingen:

*"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."* (Källa: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=4799>)

Föreningen Öresundsborgare har i 2007 varit i dialog med Øresundsbro Konsortiet i flera varv om prispolitiken. Föreningen Öresundsborgare respekterar, att taxorna fastställas av Øresundsbro Konsortiet, men är oenig i tolkningen av "rimelig tid" för tillbakabetalning.

Utifrån ett allmänt konkurrensprincip skall priset för en varu avspegla de marginala kostnaderna vid produktets tillverkning. Just när Øresundsbron är byggt för användning i 100 år måste det konstateras, att det nuvarande konsumentpriset är markant större än de marginala produktionskostnader. Marginala kostnader är här förstått som kostnader för amortering och finansieringskostnader i hela bronns livslängd.

### **Vem har dominerande ställning?**

Øresundsbro Konsortiet är ägare och driftansvarig för Øresundsbron mellan København och Malmö.

Øresundsbro Konsortiet har meddelat en faktisk marknadsandel på 70% (Källa: <http://www.oresundsbron.com/news/news.php?obj=4799>)

Detta betraktar Föreningen Øresundsborgare som en dominerande ställning beträffande persontransport mellan den danska och svenska sida av Øresundsregionen.

### **Vilke andra företag finns på marknaden?**

Helsingør-Helsingborg färjorna (Scandlines, HH Ferries, Sundbusserne) med en estimerat marknadsandel på 30% (därför att Øresundsbron har en marknadsandel på 70%)

### **Vilke varor och tjänster påverkas av missbruket?**

Arbetskraftens fria rörlighet! Borgare bosätter sig och tar jobb i förväntan om stabila priser för passage över Øresund.

### **Vilket geografisk område är berört?**

Borgare med en vardag på båda sidor av Øresund - dvs. ca. 20.000 danskare och svenskar.

### **Ägareförhållanden och organisation**

Øresundsbro Konsortiets huvuduppgift är att äga och driva Øresundsbron och amortera de lån, där har finansierat förbindelsen.

Ägareförhållanden framgår från <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-danske Broforbindelsen AB (SVEDAB: <http://www.svedab.se>). Sidstnævnte ejes af den svenske stat (Næringsdepartementet) igennem Vægverket 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)”

### **Ytterligare dokumentation**

För er kännedom har Föreningen Øresundsborgare d. 10. januari 2008 anmodat det danska Transportdepartementet om aktinsikt i en rad förhållanden om Øresundsbro Konsortiets ägareskap och drift av Øresundsbron. (länk till aktinsiktsbegäran: [www.oresundsborger.dk/dok/aktinsigt.pdf](http://www.oresundsborger.dk/dok/aktinsigt.pdf)) Föreningen Øresundsborgare har ännu inte mottagit svar på denna aktinsiktsbegäran, och detta ytterligare material kan på så vis inte ingå som bilaga i denna anmälan.

### **Kontaktinformationer**

Föreningen Øresundsborgare  
Ordförande, Lars Hougaard  
E-mail: [lho@oresundsborger.dk](mailto:lho@oresundsborger.dk)  
Mobil: +4560507127

### **Om Föreningen Øresundsborgare:**

*Föreningen Øresundsborgare är en förening för borgare med en vardag på båda sidor av Øresund. Föreningen Øresundsborgare är stiftad i januari 2007, har i februari 2008 ca. 600 medlemmar och är oberoende av ekonomiska och partipolitiska intressen.*

[www.oresundsborger.com](http://www.oresundsborger.com)