

opplysninger unntatt
offentlighet jf. offl. § 13(1)
§ 13(1) nr. 2 -
forretnings sensitiv
informasjon

KONFIDENSIELT

Torghatten ASA/Sogn og Fjordane Fylkeskommune – Erverv av felleskontroll i F1 Holding

Møte med Konkurransetilsynet 18. desember 2015

Oversikt

- Om foretakssammenslutningen
- Kort om partene og deres rasjonale for foretakssammenslutningen
- Relevante markeder
- Anbudsmarkeder
- Etablerte markedsaktører
- Betydningen av anbudsmarked
- Særlig om oppdragsgivers krav til miljø mm.
- Etableringsmuligheter
- Kjøpermakt
- Konkurransen i markedet er ikke vesentlig begrenset
- Virkninger av foretakssammenslutningen
- Effektivitetsgevinster
- Videre prosess

Om foretakssammenslutningen (1)

- Sogn og Fjordane Fylkeskommune eier i dag alle aksjene i F1 Holding AS
- Fylkeskommunen selger 50 % av aksjene i F1 Holding til Torghatten ASA («Foretakssammenslutningen»)
- Torghatten og Fylkeskommunen vil etter Foretakssammenslutningen i fellesskap kontrollere F1 Holding
- Opsjoner:
 - Torghatten har opsjon på *kjøp* av resterende 50 % etter 1. januar 2017
 - Fylkeskommunen har opsjon på *salg* av resterende 50 % etter 1. januar 2019
 - Evt. utøvelse av opsjon vil føre til ny foretakssammenslutning og ny melding

Om foretakssammenslutningen (2)

- F1 Holding eier 59 % av aksjene i Fjord1 AS
 - Øvrige 41 % eies av Havalafjord AS
- F1 Holding har enekontroll i Fjord1
 - Det foreligger en aksjonæravtale for Fjord1 mellom F1 Holding og Havalafjord
 - Avtalen inneholder ikke klausuler som gir Havalafjord medkontroll
- Foretakssammenslutningen vil således indirekte gi Torghatten og Fylkeskommunen felleskontroll i Fjord1

Kort om Torghatten

- Torghatten driver sin hovedvirksomhet innen sjøtransport, landtransport (buss) og flytransport
 - Totalt ca. 4 500 ansatte
 - Sjø: Bastø Fosen, FosenNamsos Sjø, Torghatten Trafikkselskap og Torghatten Nord
 - 81 fartøyer på 62 samband
 - Buss: Sørlandsruta, Norgesbuss, Trønderbilene, Torghatten Buss
 - Fly: Widerøe's Flyveselskap
- Annen virksomhet i konsernet innen verksted, reisebyrå, eiendom og annen maritim virksomhet
- Omsetning ca. 8,2 mrd. kroner (2014)

Kort om F1 Holding

- F1 Holding eier 59 % i Fjord1
- Fjord 1
 - Resultat av sammenslåing i 2001 av Møre og Romsdal Fylkesbåtar og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane
 - Kjernevirksomheten er sjøtransport gjennom drift av ferger og passasjerbåter
 - 71 fartøy på 55 samband
 - Utgjør 83 % av omsetningen
 - Annen virksomhet er catering og turisme
 - Cirka 1280 ansatte
 - Omsetning 2,3 mrd. kroner (2014)
 - Transporterer om lag 21,5 mill. passasjerer og 10,5 mill. kjøretøy per år

Partenes rasjonale

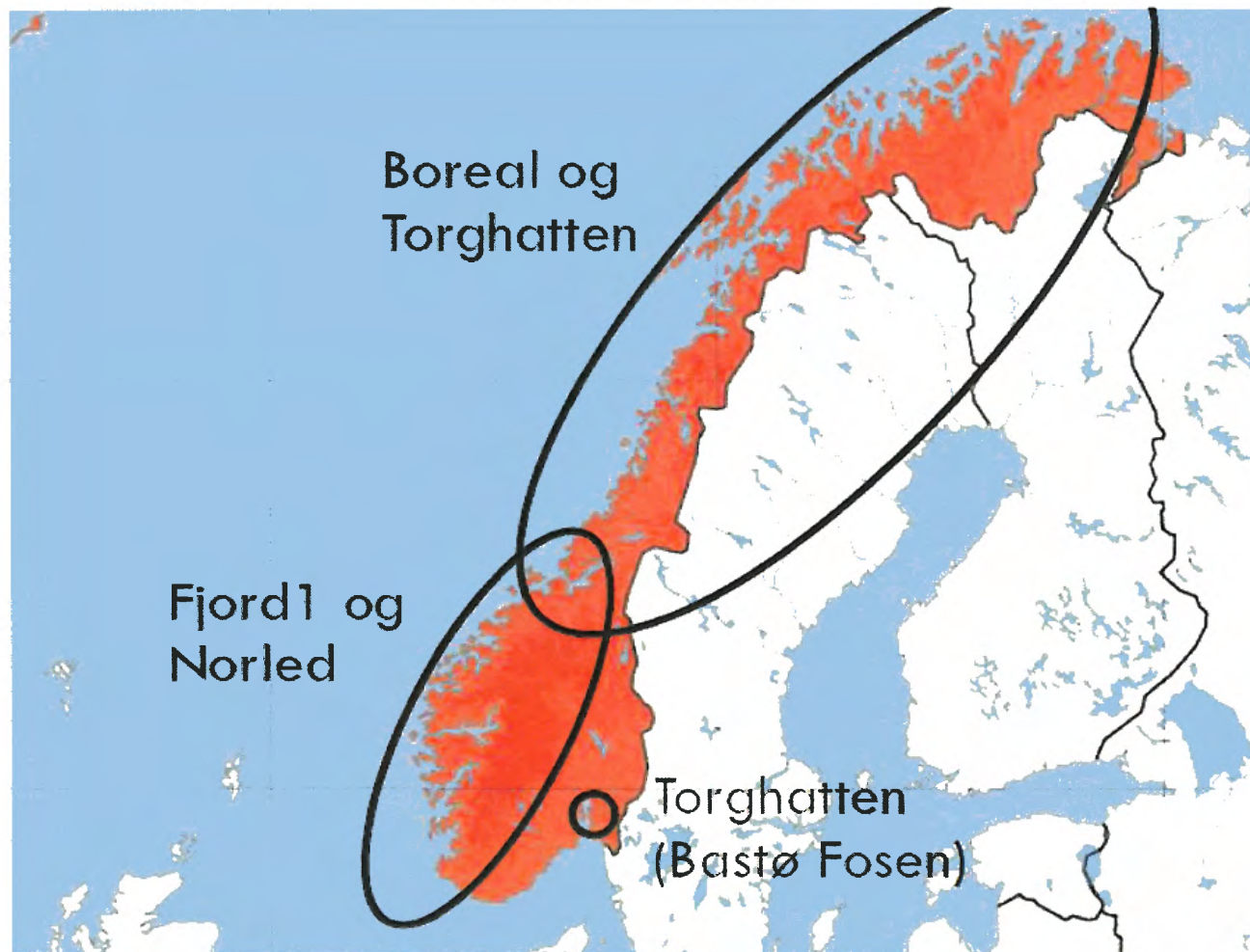
- Fylkeskommunen
 - Frigjøre verdier ved å selge 50 %
 - Fortsatt eierskap sikrer fremtidig avkastning
 - Fylkeskommunen vil kunne ha innflytelse over strategiske beslutninger
 - Fjord1 består med hovedkontor i Florø
 - Arbeidsplasser for administrasjonen
 - Kompetanse og skatteinntekter forblir i fylket
- Torghatten
 - En fornuftig investering

Relevant produktmarked

- Partene har overlapp innenfor drift av ferger og passasjerbåter
- Partene vil trolig legge til grunn at markedet omfatter både bilferger og passasjerbåter/hurtigbåter
 - Samme anbydere for både bilferge og hurtigbåt
 - Anbudsvinneren kan/må uansett anskaffe nye fartøy
- Markedet er et anbudsmarked, hvor det offentlige gir leverandør enerett og plikt til å trafikkere samband mot vederlag/kompensasjon
 - Se eget lysark senere

Relevant geografisk marked

- Ferge- og hurtigbåtmarkedet er minst nasjonalt
 - Både ferge- og hurtigbåtanbudene utlyses på nasjonalt nivå
 - Anbyderne konkurrerer om kontrakter over hele landet
 - Slik også Oslo Economics i evaluering utarbeidet for Statens vegvesen i 2012
- Men anbudshistorikken viser at aktørene har ulike regionale tyngdepunkter
 - Torghatten og Fjord1 er ikke hverandres nærmeste konkurrenter
 - Torghatten mest aktiv i Nord-Norge og Midt-Norge nord for Trondheimsfjorden (samt Moss-Horten)
 - Fjord1 mest aktiv på Vestlandet og Midt-Norge sør for Trondheimsfjorden
 - Torghatten og Fjord1 har møtt hverandre i anbud kun tre ganger de senere år
 - I ingen av disse tre anbudene har Torghatten og Fjord1 vært de eneste leverandørene som har deltatt
 - Av disse tre anbudene har Boreal, Torghatten og Norled vunnet ett hver
 - Se neste lysark



Kilde: Oslo Economics

Anbudsmarkeder

- Åpne anbudskonkurranser
- Oppdragsgiver er Statens vegvesen (riksveinettet) eller fylkeskommunene (andre samband)
- Vinneren får enerett til drift av ferge-/hurtigbåtsamband
 - Dvs. konkurranse *om* markedet, ikke *i* markedet
- Anbudsperiode varierer, men ligger normalt mellom fire og ti år
- Plikt til å trafikkere sambandet
 - Herunder krav til materiell (alder, teknisk stand, salong, matservering etc.), mannskap, frekvens osv.
- Økonomisk tilskudd/kompensasjon fra oppdragsgiver
 - Dreining fra netto- til bruttoanbud
 - Takster fastsettes av oppdragsgiver

Etablerte markedsaktører (1)

	Omsetning Sjø (i tusen kr.)	Markedsandel (verdi)	Antall samband	Markedsandel samband	Antall fartøy	Markedsandel fartøy
Fjord1		33 %	55	26 %	71	24 %
Torghatten		30 %	62	30 %	81	27 %
Norled		24 %	50	24 %	80	27 %
Boreal		10 %	31	15 %	34	11 %
Andre		3 %	11	5 %	31	10 %
Totalt		100 %	209	100 %	297	100 %

Spesifikasjon av «andre»:

	Omsetning (i tusen kr.)
L Rødne & Sønner	
Fosen-Linjen	
RS Maritime	
Lovund Skyss	
Polarcirkelen båttransport	
Barents Nord	
Barents Maritime	
Totalt	

Etablerte markedsaktører (2)

- Nærmere om Norled
 - Omsetning ca. NOK 1,7 mrd. (2014)
 - Trafikkerer p.t. 50 samband
 - Til sammen 80 fartøy
 - Eies av Det Stavangerske Dampskibsselskap AS (Folke Hermansen AS)
 - Finansielt ressurssterk
- Nærmere om Boreal
 - Omsetning ca. NOK 700 mill. (2014)
 - Trafikkerer p.t. 31 samband
 - Til sammen 34 fartøy p.t.
 - Eies av Cube Infrastructure Fund
 - Investerer nå NOK 1,2 mrd. i ferger og hurtigbåter
 - Finansielt ressurssterk

Investerer 1,2 mrd. i ferger og hurtigbåter

I 2015 og 2016 investerer rederidelen av stavangerbaserte Boreal Transport nærmere en milliard kroner i ferger og hurtigbåter ved norske verft.

SAMFERDSEL

Asgaut Næss
Stavanger

Fra nyttår 2017 har kollektivtransportsselskapet Boreal vunnet kontraktene på fire nye hurtigbåtsamband på Sunnmøre.

Det betyr en investering på ytterligere 250 millioner kroner i fem nye hurtigbåter fra Brødrene Aa/Oma Skipsbyggeri i Høyen og på Stord.

Samlede investeringer i nye ferger og hurtigbåter blir dermed på

over 1,2 milliarder kroner i perioden 2015 til 2017.

- Vi ønsker først og fremst å velge norske verft da disse er konkurransedyktige. På fergesiden kan du nok få det litt billigere i utlandet. Men vår erfaring med norske verft er at du får den ingen i kvalitet, seriestet og at de leverer på tiden. I tillegg gir det nærhet til byggeprosessen, sier konsernleder Kjell Førsvoll i Boreal Transport Norge.

Miljøbevissthet

Førsvoll sier de to norske verftene Oma og Aa har tatt en ledende markedsposisjon på bygging av hurtigbåter.

- Det er også viktig å beholde den norske verftskompetansen mener Boreal-sjefen.

Fra 1. januar 2016 setter Boreal to nye gassferger i drift i Finnmark. Begge bygges ved Fiskerstrand Verft i Fiskerstrand ved Ålesund. Samme verft leverte fire ferger til Boreal i 2013. Disse går i ulike samband i Nordland.

Nå får selskapet levert tre hurtigbåter med god passasjerplass og med lastekapasitet fra Oma Skipsbyggeri på Stord i Hordaland. To hurtigbåter med lettere skrog bygget i karbonsandwich leveres fra Brødrene Aa i Høyen i Sogn og



Konsernleder Kjell Førsvoll i Boreal Transport Norge foretrekker norske verft til å bygge sine ferger og hurtigbåter. Foto: Tomas Alf Larsen

høynd batten og gassløsninger. - Det er spesielt gledelig at fylkeskommunene både i Finnmark og i Møre og Romsdal satser så sterkt på miljøvennlige løsninger innen kollektivtrafikken, sier Førsvoll.

250 Boreal Transport investerer ytterligere 250 millioner kroner i fem nye hurtigbåter.

Fjordane. Alle disse skal gå i ulike samband i Finnmark og settes offisielt inn i sine respektive ruter fra 1. januar 2016.

Førsvoll sier det er en helt annen bevissthet rundt dette med miljø der anbudene legger opp til

hybrid batten og gassløsninger.

- Det er spesielt gledelig at fylkeskommunene både i Finnmark og i Møre og Romsdal satser så sterkt på miljøvennlige løsninger innen kollektivtrafikken, sier Førsvoll.

Neste «Tesla» på sjøen

Førsvoll viser også til fergesambandet Anda Lote på E39 over Nordfjord i Sogn og Fjordane som er ute på anbud nå.

- Her legges det opp til batteridrift slik at dette fergesambandet kan få den neste «Tesla» på sjøen, sier Førsvoll.

Som kjent driver Norled den første batteridrevne fergen

«Ampere» som ble satt inn i sambandet Lavik Oppedal i Sognefjorden fra 1. januar 2015.

Boreal-konsernet har cirka 2500 medarbeidere fordelt på avdelinger i de fleste norske fylker.

Omsætningen på konsernbasis ble vel 2,5 milliarder kroner i 2014, med et driftsresultat på 84,6 millioner kroner og resultat før skatt på 30 millioner kroner.

- Vi kommer til å nærme oss tre milliarder kroner i omsetning i år. Vi er i en presset bransje og er glade når vi har to til tre prosent på bunnen. Det skal vi klare i år, sier Førsvoll.

asgaut.nass@bore.no

Etablerte markedsaktører (3)

- I tillegg til de nevnte aktører finnes det flere lokale/regionale aktører som konkurrerer om enkeltkontrakter, f eks
 - L. Rødne & sønner, Rogaland
 - BHR, Hordaland
 - Fosenlinjen, Sør-Trøndelag
 - RS Maritime AS, Møre og Romsdal: Vant kontrakten for båtrote i Meløy-NFK (bareboat)
 - Lovundskyss AS, Nordland: Vant kontrakten for båttruter i Lurøy-NFK (bareboat)
 - Nordlandsbåt AS, Nordland
 - Salten RIB, Nordland: Vant kontrakten for Træna lokal-NFK (bareboat)
 - Polarcirkelen båttransport AS, Nordland
 - Barents Nord AS, Finnmark: Driver ruten mellom Alta og Stjernøy på oppdrag av Norsk Nefelin
 - Barents Marine AS, Harstad

Betydningen av anbudsmarked (1)

- I et anbudsmarked er ikke antallet aktører som faktisk inngir tilbud avgjørende
- Relevant for konkurransen er hvilke forventninger aktørene har forut for/ved anbudsinnleveringen
- Sentralt er derfor antallet aktører som oppfattes å være i stand til og ha insentiver til å inngi tilbud
 - Etablerte aktører
 - Potensielle aktører
- Oslo Economics påpeker dette i sin rapport til Statens vegvesen (2012):
 - «Samtidig må det understrekes at både ett og to tilbud kan være tilstrekkelig for å sikre konkurranse i enkeltanbud. Anbudene er priskonkurranser der «*the winner takes all*», og det gir insentiv til å prise tilbudene ned mot et nivå som avspeiler sunn konkurranse (frikonkurranspris), så lenge det enkelte rederi frykter at andre rederi kan komme til å gjøre det samme.»

Betydningen av anbudsmarked (2)

- Alle de fire etablerte aktørene er i stand til å inngi tilbud
- Alle de fire deltar regelmessig i «nasjonale» anbudskonkurranser
- I tillegg mulighet for nye aktører, se neste lysark
- Aktuelle markedsandeler baserer seg på historiske anbudstildelinger
 - Sier ikke nødvendigvis noe om markedsstyrken i fremtidige anbud
 - På grunn av nye krav til materiell, særlig miljøkrav, er fortrinnet ved å ha en eksisterende flåte betydelig redusert

Særlig om oppdragsgivers krav til materiell (1)

- Historisk sett har det vært en fordel for leverandører å ha en stor eksisterende flåte av ferger og båter
- Stadig nye krav fra oppdragsgivers side, reduserer denne fordelene vesentlig:
 - Alderskrav til fartøyer
 - Krav til universell utforming av fartøyene
 - Miljøkrav, herunder krav om at fartøyene skal ha lav- eller nullutslipp
 - Jf f eks Stortingsvedtak 1. desember 2015: «Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egen regi.»

Særlig om oppdragsgivers krav til materiell (2)

- De nye kravene gjør at alle leverandører, etablerte så vel som nykommere, må påregne betydelige investeringer
 - Størstedelen av eksisterende flåte kan ikke benyttes ved nye anbud
 - Dvs. at alle tilbydere må investere i nytt materiell og/eller bygge om eksisterende materiell
 - F eks er det kun  av Fjord1s eksisterende 60 ferger som oppfyller de nye kravene

Etableringsmuligheter (1)

- Oslo Economics i rapporten til Statens vegvesen (2012):
«Vi har ikke identifisert etableringshindringer innenfor ferjemarkedet som kan anses å være spesielt høye»
- Eksisterende materiell representerer en begrenset fordel for de etablerte aktørene, jf. ovenfor
- Dreining fra netto- til bruttoanbud reduserer etableringshindringene ytterligere
- Ingen signifikante regulatoriske etableringshindringer
- Oslo Economics: De to største hindrene er tilgang på
 - kompetanse om ferge-/hurtigbåtmarkedet og
 - risikovillig kapital
 - Begge deler vil være mulig å skaffe
- Muligheten for nyetablering vil uansett virke disiplinerende på eksisterende aktører

Etableringsmuligheter (2)

- Oppdragsgiver kan gjennom sin anbudsstrategi påvirke etableringsmulighetene
 - Se neste lysark
- Lang varighet på kontraktene gjør at investeringer kan forsvares
- Grunnen til at utenlandske aktører har vegret seg for å gå inn i det norske markedet er hovedsakelig
 - Lave og fallende marginer
 - Dårlig forutsigbarhet fra oppdragsgivers side
- Jf. Oslo Economics' rapport fra 2012

Kjøpermakt

- Praktisk talt alle innkjøp av ferge- og hurtigbåtdrift i Norge gjøres av Statens vegvesen eller den aktuelle fylkeskommune
- Innkjøper har en betydelig innkjøpsmakt
 - Vil motvirke evt. markedsrett på leverandørsiden
- Oppdragsgiver kan, gjennom ulike anbudsstrategier, legge til rette for nye aktører, blant annet ved
 - Ens og entydig kravspesifikasjon og avtaleformat for alle oppdragsgivere
 - Anbudspakker vs. oppdeling
 - Tid fra tildeling til oppstart
 - Krav om eget materiell vs. rene driftskontrakter (eks. NFK)
 - Krav til materiell, f eks miljøstandarder, vil også kunne påvirke konkurransebildet
 - Mulighet for bruk av underleverandører
 - Ref. rapport fra Oslo Economics til Statens vegvesen 2012
- Myndighetene kan også velge å samle alle innkjøp hos Statens vegvesen
 - Vil øke innkjøpsmakten ytterligere (= > monopsoni)

Konkurransen i markedet er ikke vesentlig begrenset

- På bakgrunn av ovenstående momenter mener partene at konkurransen i det norske ferge- og hurtigbåtmarkedet ikke er vesentlig begrenset
 - Slik også Oslo Economics
- Aktørenes marginer og utviklingen i disse understøtter dette:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fjord1	 %	 %	 %	 %	 %	 %
Torghatten (sjøselskapene)	 %	 %	 %	 %	 %	 %
Norled	 %	 %	 %	 %	 %	 %
Boreal Transport Nord	 %	 %	 %	 %	 %	 %

- Dette til tross for at det kun har vært to tilbydere i mange av anbudskonkurransene i Norge de senere årene

Ingen konkurransebegrensende virkninger (1)

- Ingen reduksjon i antall tilbydere i ferge- og hurtigbåt-markedet som følge av denne foretakssammenslutningen
 - Fortsatt fire hovedkonkurrenter
- Partene vil *ikke* inngå i samme økonomiske enhet
 - Torghatten erverver felles kontroll i F1 Holding
 - Ingen sammenslåing av Fjord 1 og Torghatten Sjø
 - Torghatten og Fjord 1 vil bestå som uavhengige foretak
 - Først *hvis* opsjonen utløses og Torghatten får enekontroll i F1 Holding, vil Torghatten og Fjord1 inngå i samme økonomisk enhet
- Krrl. § 10 vil gjelde fullt ut mellom Torghatten og Fjord 1
 - Motvirker enhver form for koordinering mellom partene

Ingen konkurransebegrensende virkninger (2)

- Mekanismer i aksjonæravtalen motvirker koordinering
- Retningslinjer/rutiner etableres bl.a. for å sikre at sensitiv informasjon ikke deles via styret/styremedlemmer eller annen eierrapportering
- Uansett ingen insentiver til koordinering mellom SFJ og Torghatten
 - Partene er ikke nære konkurrenter
 - Anbudsmarked med virksom konkurranse
 - Nye miljøkrav gjør nyetablering enklere
 - Dominerende innkjøper med sterk kjøpermakt
 - SFJ er ikke virksom på samme marked som Fjord 1 eller i et vertikalt forbundet marked
- EU-Kommisjonen har aldri nedlagt forbud basert på koordinering mellom eierne i et joint venture, jf. Prop. 75 L (2012-2013), s 145

Effektivitetsgevinster

- Ettersom Foretakssammenslutningen ikke vil føre til en samordning av Torghatten og Fjord1 i ferge- og hurtigbåtmarkedet, vil ingen eller begrensede effektivitetsgevinster oppstå

Videre prosess
