



Konsortiesagen

Konkurrenceretsforeningen 23. maj 2016

Christina Heiberg-Grevy

Forhistorien

- ▶ Vejdirektoratet går fra udbud af vejmarkeringsopgaver i små entrepriser til større og større udbud
- ▶ Udviklingen mod større og større udbud kulminerer i 2012 med et stort landsdækkende udbud af genmarkering af kørebaneafmærkninger
 - ▶ Mulighed for at byde på delaftaler - 5 distrikter
 - ▶ Mulighed for at byde på den samlede opgave med rabat (max 20%)
 - ▶ Tildelingskriteriet er laveste pris
- ▶ Eurostar og LKF byder sammen i konsortium for første gang efter forudgående kapacitetsberegninger og indhentelse af juridisk rådgivning
 - ▶ Eurostar og LKF taber den samlede opgave til Guide-Lines

Forhistorien (2)

- ▶ Nymarkeringsudbud i januar 2014
 - ▶ 5 distrikter + samme rabatstruktur (max 20%) + laveste pris
 - ▶ Eurostar og LKF byder sammen, men taber igen til Guide-Lines
- ▶ Guide-Lines misligholder sine kontrakter på genmarkeringen og Vejdirektoratet ophæver 3 ud af 5 kontrakter
- ▶ Genmarkeringsudbud i februar 2014
 - ▶ 3 distrikter + samme rabatstruktur (men intet max på rabatten) + laveste pris
 - ▶ Eurostar og LKF byder igen sammen efter fornyet juridisk rådgivning og vinder denne gang den samlede opgave
- ▶ Guide-Lines, der bød på 2 ud af 3 delaftaler, indgiver klage til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen i marts 2014

Konkurrencerådets afgørelse (24.6.15)

- ▶ Konkurrencerådet fandt, at
 - ▶ konsortiet var konkurrencebegrænsende, allerede fordi Eurostar og LKF med udgangspunkt i parternes egne kapacitetsberegninger hver især kunne byde på delaftaler og dermed var konkurrenter i forhold til 2 ud af 3 distrikter
 - ▶ Eurostar og LKF hver især ud fra styrelsens beregninger af deres nuværende kapacitet kunne byde på alle tre delaftaler og dermed var konkurrenter også i forhold til den samlede opgave
 - ▶ Eurostar og LKF, selv hvis de ikke allerede havde den tilstrækkelige kapacitet, sandsynligt kunne udvide deres kapacitet og dermed være potentielle konkurrenter i forhold til udbuddet
 - ▶ konsortiesamarbejdet havde **til formål** at begrænse konkurrencen, og at derfor ikke er krav om dokumentation af virkninger
 - ▶ konsortiesamarbejdet ikke opfylder betingelserne for en individuel fritagelse
- ▶ Konkurrencerådets afgørelse indbragt for Konkurrenceankenævnet

Konkurrenceankenævnets kendelse (11.4.16)

- ▶ Ankenævnet stadfæstede afgørelsen med begrundelsen, at
 - ▶ konsortiet var konkurrencebegrænsende, allerede fordi Eurostar og LKF hver især kunne byde på delaftaler og dermed var aktuelle konkurrenter, og at det derfor ikke er nødvendigt at foretage en vurdering af, om parterne aktuelt eller potentielt havde kapacitet til hver især at byde på alle tre distrikter
 - ▶ *”Da konsortieaftalen – uanset at den ikke kan betegnes som en klassisk kartelaftale om priskoordinering eller markedsopdeling – ifølge sin natur var egnet til at skade konkurrencen, havde den i lovens forstand til formål at begrænse konkurrencen.”*
 - ▶ indhentelse af juridisk vejledning ikke kan undskylde virksomhedens tilsidesættelse af reglerne
 - ▶ Eurostar og LKF ikke har fremlagt dokumentation, der sandsynliggør, at betingelserne for individuel fritagelse er opfyldt og dermed ikke har løftet bevisbyrden
- ▶ Sagen oversendt til SØIK med henblik på strafferetlig forfølgning
- ▶ Ankenævnets afgørelse vil blive indbragt for SØ og Handelsretten

Kontakt

Christina Heiberg-Grevy

Associeret Partner, Advokat

Telefon +45 3945 2939

Christina.Heiberg-Grevy@accura.dk



ACCURA Advokatpartnerselskab

Tuborg Boulevard 1 · 2900 Hellerup/Cph. · Denmark · CVR no. 3303 9018

Phone +45 3945 2800 · Fax +45 3945 2801 · accura.dk