



SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Miðvikudagur, 26. mars 2014

Ákvörðun nr. 8/2014

Kaup Haru Holding ehf. á öllu hlutafé í Bláfugli ehf.

I.

Málavextir og málsmeðferð

Þann 10. janúar 2014 barst Samkeppniseftirlitinu svonefnd styttri samrunatilkynning vegna kaupa Haru Holding ehf. (hér eftir Haru Holding) á öllu hlutafé í Bláfugli ehf. (hér eftir Bláfugl) í samræmi við ákvæði b. liðar 6. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga nr. 44/2005.

Tilkynningunni fylgdu ýmis gögn er varða samruna félaganna s.s. samningur um sölu á öllu hlutafé Bláfugls til Haru Holding. Að mati Samkeppniseftirlitsins felur framangreindur gerningur í sér samruna í skilningi 17. gr. samkeppnislaga og fellur samruninn undir samrunaeftirlit 17. gr. a laganna, þar sem veltuskilyrði eru uppfyllt.

Samhliða tilkynningu um samrunann var send beiðni um undanþágu frá banni við því að samruni komi til framkvæmda í samræmi við 4. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga. Var umbeðin undanþága veitt með bréfi dags. 14. janúar 2014.

Með bréfi, dags. 13. febrúar 2014, tilkynnti Samkeppniseftirlitið samrunaaðilum að rannsaka þyrfti samkeppnisleg áhrif samrunans frekar, sbr. 1. mgr. 17. gr. d samkeppnislaga.

Vegna rannsóknar málsins hefur Samkeppniseftirlitið aflað ýmissa upplýsinga og gagna frá aðilum málsins. Þá hefur eftirlitið jafnframt aflað upplýsinga og sjónarmiða frá aðilum sem gætu haft hagsmuni af úrlausn málsins eða veitt eftirlitinu upplýsingar.

Bláfugl ehf. hefur síðustu ár verið undir eignarhaldi Íslandsbanka, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 33/2009, *Samruni Íslandsbanka hf. og Icelandair Group hf.* og síðar ákvörðun nr. 8/2011, *Yfirtaka Íslandsbanka hf. og Glitnis banka hf. á Bláfugli ehf.* Í þeirri ákvörðun voru eignarhaldi Íslandsbanka og Glitnis sett skilyrði. Áður hafði Samkeppniseftirlitið (í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*) beint þeim tilmælum til Icelandair Group að félagið seldi Bláfugl frá sér til ótengds aðila, en Bláfugl hafði á árunum þar á undan verið í eigu Icelandair Group. Taldi eftirlitið að með því yrði komið á virkari samkeppni á



markaðnum neytendum til hagbóta. Með yfirtöku Íslandsbanka á Bláfugli, sem fjallað var um í fyrrgreindri ákvörðun nr. 8/2011, og þeim skilyrðum sem Samkeppniseftirlitið setti yfirtökunni, var rofið á framangreind eignatengsl Icelandair og Bláfugls.

II.

Samkeppnisleg áhrif samrunans

Aðilar samrunans eru Haru Holding og Bláfugl. Í samrunaskránni kemur fram að með umræddum samruna eignist Haru Holding alla hluti í Bláfugli. Í framhaldi af kaupunum hyggist Haru Holding framselja alla eignarhluti í Bláfugli til BB Holding ehf., dótturfélags sem stofnað hafi verið sérstaklega í þeim tilgangi að vera eignarhaldsfélag utan um hlutafé í Bláfugli. Þá kemur jafnframt fram í samrunaskrá að Haru Holding hafi í hyggju að ganga til samninga við Stein Loga Björnsson um aðkomu að BB Holding ehf. með það að markmiði að hann eignist helmingshlut í félaginu. Þá verði Bláfugl rekinn áfram sem sjálfstæð rekstrareining.

Í samrunaskránni kemur fram að Haru Holding er eignarhaldsfélag sem einbeitir sér að fjárfestingum félaga í flugrekstri og tengdri starfsemi. Starfsemi félagsins er nær eingöngu á Íslandi en starfsemi dótturfélaga þess fer nær eingöngu fram á erlendri grundu. Eitt dótturfélaganna, Flugfélagið Atlanta ehf. (hér eftir Flugfélagið Atlanta), hefur þó höfuðstöðvar sínar á Íslandi enda er það handhafi íslensks flugrekstrarleyfis. Flugfélagið Atlanta er svokallað ACMI (*e. Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance*) félag og leigir vélar sínar út í blautleigu (*e. Wet Lease*) til flugfélaga sem nýta umræddar vélar sem sínar eigin í rekstri. Starfar félagið eingöngu á erlendum markaði farþega- og fraktflugs með á bilinu 15-18 flugvélar í rekstri að meðaltali undanfarin ár. Félagið rekur nú sex fraktflugvélar sem þjónusta eingöngu Saudi Arabian Airlines með heimahöfn í Saudi Arabíu. Flugfélagið Atlanta starfar þannig ekki á íslenskum markaði, hvorki hvað varðar farþega- né fraktflug.

Þá segir í samrunaskrá að Bláfugl sé fraktflugfélag með aðsetur á Íslandi. Flýgur félagið m.a. fyrir helstu hraðflutningsfyrirtæki í Evrópu. Félagið flýgur m.a. milli Íslands og Evrópu, en ein af fimm flugvélum félagsins sinnir slíku flugi.

Samrunaaðilar telja að samkeppnislegra áhrifa gæti einungis á þeim innlendu mörkuðum sem Bláfugl starfar, sem er fraktflug til og frá Íslandi. Vísa samrunaaðilar til skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*, þar sem fjallað var sérstaklega um samkeppnisaðstæður í fraktflugi til og frá Íslandi. Þar kemur fram það mat Samkeppniseftirlitsins að verulegar aðgangshindranir séu að markaðnum fyrir fraktflug til og frá Íslandi. Hafi Icelandair Cargo verið með mikla yfirburði á markaðnum um langt árabil. Þó keppinautar hafi komið inn á markaðinn á liðnum árum hafi þeir á engan hátt náð að ógna stöðu Icelandair Cargo. Nú er svo komið að félagið er nánast eitt á markaðnum ásamt Bláfugli.

Að mati samrunaaðila eru samkeppnisleg áhrif samrunans óveruleg eða engin. Í fyrsta lagi beri að líta til þess að samrunaaðilar starfa á ótengdum mörkuðum. Bláfugl sé félag sem í dag reki fimm flugvélar í fraktflugi eingöngu en Haru Holding sé eignarhaldsfélag



sem einbeiti sér að fjárfestingum í flugrekstri. Þá starfar Flugfélagið Atlanta eingöngu á mörkuðum utan Íslands og eru allar fraktflugvélar félagsins nú í verkefnum fyrir Saudi Arabian Airlines með heimahöfn í Saudi Arabíu.

Þá telja samrunaaðilar rétt að hafa hliðsjón af því að viðskipti sem þessi eru smá í sniðum miðað við stærð þess markaðar sem um ræðir enda sinni Bláfugl eingöngu litlu magni heildar inn- og útflutnings í fraktflugi hér á landi þar sem einungis ein flugvél félagsins sinnir slíkum verkefnum.

Vísa samrunaaðilar til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 54/2007, *Endurskoðun skilyrða ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 20/2005, samruni FL Group hf., Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf.*, varðandi markaðshlutdeild þessara félaga á þeim markaði sem þau starfa. Þar kom fram að hlutdeild Bláfugls væri 5-10% en hlutdeild Icelandair Cargo 90-95%. Í málinu var miðað við að markaður málsins væri fraktflutningar með flugi til og frá Íslandi. Telja samrunaaðilar, miðað við umfang reksturs Bláfugls á umræddum markaði nú, að hið sama gildi og þar komi fram hvað varðar markaðshlutdeild Bláfugls. Hafi markaðshlutdeild nokkuð breyst er það mat samrunaaðila að meiri líkur séu en minni að Icelandair Cargo hafi styrkt stöðu sína.

III.

Niðurstaða

Við mat á samkeppnislegum áhrifum af samruna ber að líta til þess hvort samruninn leiði til þess að markaðsráðandi staða verði til eða styrkist eða samruninn leiði til þess að samkeppni raskist að öðru leyti með umtalsverðum hætti, sbr. 17. gr. c samkeppnislaga. Í 4. gr. samkeppnislaga kemur fram að markaðsráðandi staða sé fyrir hendi þegar fyrirtæki hefur þann efnahagslega styrk að geta hindrað samkeppni á þeim markaði sem máli skiptir og að það geti að verulegu leyti starfað án þess að taka tillit til keppinauta, viðskiptavina og neytenda.

Telja samrunaaðilar í þessu máli að samruninn sé ekki til þess fallinn að hafa neikvæð áhrif á markaðsgerð þeirra markaða þar sem áhrifa hans gætir. Verði ekki séð að samruninn breyti markaðsgerðinni að þessu leyti enda leiði hann hvorki til þess að markaðsráðandi staða verði til eða hún styrkist á umræddum mörkuðum.

Samkeppniseftirlitið hefur átt fundi og aflað upplýsinga og sjónarmiða frá aðilum sem tengjast viðkomandi mörkuðum, í því skyni að meta samkeppnisleg áhrif samrunans. Fyrir liggur að hlutdeild Bláfugls í vöruflutningum til og frá Íslandi er lítil á meðan Icelandair Cargo hefur haft mikla yfirburði á markaðnum um langt árabil. Í þessu samhengi má vísa til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins til bráðabirgða nr. 1/2011, *Synjun IGS ehf. á fraktafgreiðslu til Cargo Express ehf.* Er þar fjallað um hlutdeild aðila á markaði fyrir fraktflutninga til og frá Íslandi árið 2010 út frá fluttu magni í tonnum. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru ekki vísbendingar um að staðan á markaðnum hafi breyst í meginatriðum á sl. 3-4 árum.



Þá hefur Samkeppniseftirlitið jafnframt metið það svo að verulegar aðgangshindranir séu að markaðnum fyrir fraktflug til og frá Íslandi.¹ Með hliðsjón að framangreindu er það því mat Samkeppniseftirlitsins að þátttaka Bláfugls á umræddum markaði stuðli að virkari samkeppni á markaðnum neytendum og þjófúfélaginu öllu til hagsbóta. Að sama skapi er það mat Samkeppniseftirlitsins að ef Bláfugl myndi hverfa af markaði fyrir fraktflug til og frá Íslandi myndi það hafa verulega skaðleg áhrif á þeim markaði. Telja verður miklar líkur á að með færri valkostum myndi verð til viðskiptavina á fraktmarkaðinum hækka vegna minni samkeppni.

Í tengslum við mál þetta hefur Samkeppniseftirlitið ennfremur aflað upplýsinga frá Íslandsbanka um sölu bankans á eignarhlut sínum í Bláfugli og eftirfylgni við skilyrði sem sett voru með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, nr. 8/2011, *Yfirtaka Íslandsbanka hf. og Glitnis banka hf. á Bláfugli ehf.* Sú athugun bendir ekki til þess að önnur tilhögun sölunnar hefði tryggt betur samkeppni í vöruflutningum til og frá Íslandi. Í ákvörðun þessari er að öðru leyti ekki tekin afstaða til sölumeðferðar Íslandsbanka á félaginu enda hefur ekkert komið fram sem áhrif getur haft á mat á samkeppnislegum áhrifum samrunans.

Með hliðsjón af öllu framangreindu telur Samkeppniseftirlitið því ekki forsendur til að aðhafast frekar í tengslum við þennan samruna.

IV.

Ákvörðunarorð:

„Samkeppniseftirlitið telur ekki forsendur til að aðhafast frekar vegna kaupa Haru Holding ehf. á öllu hlutafé í Bláfugli ehf.“

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson

¹ Skýrsla Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*, bls. 124.