

ÚRSKURÐUR

áfrýjunarnefndar samkeppnismála

í máli nr. 13/1997

Hf. Eimskipafélag Íslands

gegn

samkeppnisráði

I.

Með bréfi, dags. 1. ágúst 1997, er barst áfrýjunarnefnd sama dag, hefur Gunnar Sturluson, hdl., fyrir hönd Hf. Eimskipafélags Íslands kært [ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997](#), dags. 2. júlí 1997.

Í ákvörðuninni kemur fram að flutningssamkomulag milli áfrýjanda og Samskipa hf., dags. 22. janúar 1997, brjóti í bága við b. lið 10. gr. samkeppnislaga. Með heimild í 16. gr. samkeppnislaga veitti samkeppnisráð undanþágu frá bannákvæðum b. liðar 10. gr. samkeppnislaga fyrir fyrrgreint flutningssamkomulag til 1. ágúst árið 2000. Þá segir í ákvörðunarorðum hinnar kærðu ákvörðunar að meðan undanþágan gildi skuli Eimskipafélag Íslands og Samskip tilkynna Samkeppnisstofnun um allar verðbreytingar og breytingar á skilmálum í flutningum þeirra milli Íslands og Norður-Ameríku, í síðasta lagi þegar þeim er ætlað að taka gildi og um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli og breytingar á þeim.

Áfrýjandi krefst þess að hin kærða ákvörðun verði felld úr gildi og þar með sú ályktun ráðsins að flutningssamkomulagið frá 22. janúar 1997 brjóti í bága við b.lið 10. gr. samkeppnislaga.

Samkeppnisráð krefst þess að ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997, verði staðfest.

II.

Málavextir eru þeir að 22. janúar 1997 gerðu áfrýjandi og Samskip með sér samkomulag um gámaflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Í samkomulaginu felst að áfrýjandi taki að sér að annast 80% af gámaflutningum Samskipa á þessari flutningsleið. Í lok janúar sl. var greint frá þessu samstarfi áfrýjanda og Samskipa í fjölmiðlum. Í kjölfarið tók Samkeppnisstofnun umrætt samstarf til athugunar.

Málsmeðferð samkeppnisyfirvalda er lýst í hinni kærðu ákvörðun og vísast til þess.

Mál þetta var flutt munnlega fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála 20. ágúst 1997.

III.

Áfrýjandi mótmælir því að umræddur samningur við Samskip feli í sér skiptingu markaða eftir flutningaleiðum og/eða hlutfallslega eftir magni. Hann bendir á að í hinni kærðu ákvörðun sé byggt á því að áfrýjandi og Samskip hafi sammælt um að hætta að keppa á umræddri siglingaleið í einum af meginþáttum flutningastarfseminnar, þ.e. siglingum og rekstri skipa. Að mati áfrýjanda tekur samkeppnisráð ekki tillit til þess að sjóflutningurinn sjálfur sé aðeins hluti þeirrar starfsemi sem fer fram á hinum skilgreinda markaði. Sá markaður sem sé til umfjöllunar sé flutningur á vörum milli Íslands og Norður-Ameríku, en landfræðilega nái hann einnig til annarra landa.

Þá telur áfrýjandi að samkeppnisráð hafi ofmetið áhrif þessa samkomulags á markaðinn sem er til umfjöllunar. Ráðið rökstyðji ekki hvernig samstarfið hafi áhrif á það flutningamagn sem hvort félag getur selt, hvort sem það sé flutt beint til Norður-Ameríku eða um Evrópuhöfn.

Áfrýjandi kveður samkomulagið ekki fjalla um skiptingu á viðkomandi markaði eftir magni, heldur flytji Samskip tiltekið hlutfall af gámum sem félagið þarf að flytja beint á milli Ameríku og Íslands með áfrýjanda.

Bent er á að eftir sem áður komi Samskip fram sem flytjandi vörunnar gagnvart neytandanum. Samningurinn feli ekki í sér að Samskip

feli áfrýjanda 80% af markaðshlutdeild sinni, heldur að félagið muni ekki sjálft reka skip á umræddri siglingaleið, en haldi áfram að selja sjóflutning til viðskiptavina á sama hátt og áður.

Áfrýjandi bendir á að flutningur með skipi sé aðeins einn þáttur í flutningum. Önnur atriði ráði miklu um það hvernig þjónusta skipafélags sé verðlögð og því séu samningsaðilar í ótakmarkaðri samkeppni um flutninginn.

Áfrýjandi kveður að þrátt fyrir samninginn muni Samskip eftir sem áður hafa aðra kosti við flutning til Norður-Ameríku, s.s. flutning í gegnum hafnir í Evrópu. Áfrýjandi telur að þar sem Samskip hafi hætt rekstri skips á umræddri leið sé það skylda fyrirtækisins að taka að sér þann flutning sem Samskip óskaði eftir. Annað hefði verið misnotkun á markaðsráðandi stöðu Eimskipafélagsins.

Að mati áfrýjanda felst ekki í samningi Samskipa og áfrýjanda nokkur ráðagerð um skiptingu á markaði, hvorki eftir svæðum né flutningaleiðum. Samið sé um ákveðið hlutfall af flutningum Samskipa, en hlutfallið sé ekki magnbundið. Áfrýjandi kveður samninginn ekki hafa áhrif á flutninga til annarra heimsálfa.

Áfrýjandi mótmælir því að flutningssamkomulagið sé til þess fallið að styrkja og efla stöðu áfrýjanda á flutningsmarkaði. Sú hagræðing sem felist í samkomulaginu breyti engu um markaðsstöðu áfrýjanda.

Áfrýjandi bendir á að umrætt flutningssamkomulag sé samkomulag um hagkvæmari nýtingu á framleiðsluþáttum flutningaþjónustu og sé því í fullu samræmi við markmið samkeppnislaga skv. 1. gr. laganna.

Samkeppnisráð bendir á að það sé grundvallarmarkmið samkeppnislaga að efla virka samkeppni í viðskiptum. Til þess að jákvæð áhrif samkeppni komi fram verði fyrirtæki á sama markaði að keppa í öllum þáttum starfsemi sinnar. Ef fyrirtæki fari að vinna saman með einum eða öðrum hætti sé veruleg hættu á því að markmið samkeppnislaga náist ekki. Samkeppnisráð telur að samvinna áfrýjanda og Samskipa sé í beinni andstöðu við grundvallarmarkmið samkeppnislaga. Með samkomulaginu hafi áfrýjandi og Samskip sammælt um að hætta að keppa í einum aðalþætti starfsemi sinnar, þ.e. siglingum og rekstri skipa.

Bent er á að áfrýjandi hafi annast um 70% og Samskip um 30% af umræddum flutningum áður en flutningssamkomulagið var gert. Í flutningssamkomulaginu felist samkomulag um að áfrýjandi flytji með skipum sínum 80% af 30% hlut Samskipa en Samskipum verði frjálst að flytja 20% af sínum hluta með hverjum sem er. Að mati samkeppnisráðs hafa þessir aðilar þannig takmarkað það flutningamagn sem samkeppni geti ríkt um í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku og skipt upp markaðnum á milli farmflytjenda hlutfallslega eftir magni. Ráðið telur því augljóst að í samkomulaginu felist að þessu leyti skipting markaðar skv. b-lið 10. gr. samkeppnislaga.

Samkeppnisráð telur að það samstarf sem hér sé til umfjöllunar fari í eðli sínu gegn samkeppnislögum. Umfang þeirra viðskipta sem samkomulagið taki til skipti því í raun ekki meginmáli. Þá bendir ráðið á að rekstur skipa sé grunnþáttur í starfsemi skipafélags og dregur í efa að sá þáttur sé aðeins veigalítill hluti starfsemi áfrýjanda.

Þrátt fyrir framangreint telur samkeppnisráð að aðstæður á umræddum markaði séu með þeim hætti að jákvæð áhrif samkeppnishamla vegi þyngra en ókostir þeirra. Á grundvelli núverandi aðstæðna sé því rétt að veita undanþágu fyrir samning áfrýjanda við Samskip.

Að öðru leyti vísast til forsendna hinnar kærðu ákvörðunar.

IV.

Niðurstöður.

Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum. Taka verður undir það álit samkeppnisráðs, að umrætt samkomulag hafi í reynd í för með sér skiptingu markaðar í skilningi b-liðar 10. gr. samkeppnislaga, að því marki sem slík skipting er á valdi aðila. Brýtur því samkomulagið í bága við fyrrnefnt ákvæði laganna.

Nægilega er þó leitt í ljós að umrætt samstarf skipafélaganna stuðli, við núverandi aðstæður, að hagkvæmari nýtingu verðmikilla flutningatækja en vera myndi við óhefta samkeppni þeirra á þeim siglingaleiðum er hér um

ræðir. Vega því að sinni jákvæð áhrif þeirra samkeppnishamla, sem felast í umræddu flutningssamkomulagi, þyngra en ókostir þeirra. Af þeirri ástæðu eru efni til að beita undanþáguákvæði 16. gr. samkeppnislaga á þann hátt og með þeim rökum sem fram kemur í hinni kærðu ákvörðun samkeppnisráðs.

Með vísan til þessa svo og þeirra raka sem fram koma í hinni kærðu ákvörðun að öðru leyti er rétt að staðfesta hana.

V.

Úrskurðarorð.

Ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997, dags. 2. júlí 1997, er staðfest.

Reykjavík, 28. ágúst 1997.

Páll Sigurðsson

Kirstín Flygenring

Jónatan Sveinsson

Rétt endurrit staðfestir;