



SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Miðvikudagur, 27. júní, 2007

Ákvörðun nr. 28/2007

**Samstilltar aðgerðir hóps leigubifreiðastjóra hjá
bifreiðastöðvunum Aðalbílum í Keflavík
og BSH í Hafnarfirði við uppsögn samninga við stöðvarnar.**

I.

Málavextir og málsmeðferð

1.

Samkeppniseftirlitinu bárust gögn og athugasemdir vegna uppsagna leigubílsstjóra hjá leigubifreiðastöðvunum Aðalbílum í Keflavík og BSH í Hafnarfirði, dags. 16. mars sl. Um er að ræða bréf sem stílað er á fyrirtækið Ný-ung ehf. (Ný-ung) ásamt meðfylgjandi umboðum þar sem sagt er upp „stöðvarplássum“ þessara leigubílsstjóra hjá leigubifreiðastöðvunum sem voru í eigu Ný-ungar þar til skömmu áður en uppsagnarbréfið var skrifað. Með uppsagnarbréfinu fylgdu umboð vegna uppsagnarinnar, dags. 12. mars 2007, undirrituð af 32 leigubílstjórum og einnig yfirlýsing um vilja til að ganga til samstarfs við leigubifreiðastöðina Hreyfil, dags. sama dag, undirrituð af sex leigubifreiðastjórum.

Gögn þessi bárust Samkeppniseftirlitinu í tengslum við ýmis erindi sem Nýja leigubílastöðin (NL) hefur beint til stofnunarinnar að undanfögnu en NL keypti ofangreindar leigubílastöðvar af Ný-ung í byrjun marsmánuðar. Nokkrum dögum síðar sögðu flestir leigubílstjórnir sem haft höfðu samninga við stöðvarnar upp viðskiptasambandi við þær. Hefur NL haldið því fram að ofangreindar aðgerðir fari gegn samkeppnislögum.

Þá barst stofnuninni bréf frá leigubifreiðastöðinni Hreyfli, dags. 13. mars 2007, með spurningum leigubifreiðastöðvarinnar til Samkeppniseftirlitsins um afstöðu stofnunarinnar til hugsanlegra og nánar tilgreindra afskipta Hreyfils af málefnum leigubifreiðastjóranna á þessum tveimur leigubifreiðastöðvum. Í bréfinu eru málsatvik rakin frá sjónarhóli stjórnenda Hreyfils.

2.

Uppsögnin sem um ræðir, dags. 16. mars 2007, er undirrituð af tveimur leigubifreiðastjórum fyrir hönd þeirra sjálfra og 30 annarra leigubifreiðastjóra. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir fundi með leigubifreiðastjórum sem rituðu undir uppsögnina. Á fundinn, sem haldinn var 21. mars sl., komu tveir fulltrúar leigubifreiðastjóranna. Kom m.a. fram á fundinum að leigubifreiðastjórnir vildu ekki samstarf með NL heldur leita annarra leiða, svo sem að stofna eigin stöð eða taka upp viðskiptasamband við Hreyfil.



Þá sendi Samkeppniseftirlitið bréf, dags. 21. mars 2007, til allra þeirra leigubifreiðastjóra sem höfðu undirritað umboð og uppsögn á samningum við leigubifreiðastöðvarnar, eða viljayfirlýsingu um samstarf við Hreyfil. Í bréfinu var vísað til 10. gr. samkeppnislaga og óskað eftir upplýsingum og gögnum um samskipti leigubifreiðastjóra hjá BSH og Aðalbílum við stjórnarmenn, framkvæmdastjóra eða aðra fulltrúa Hreyfils, eða starfsmenn og eigendur Nýungar og NL. Þá var óskað eftir öllum gögnum, þar með talið tilboðum sem bifreiðastjórar kynnu að hafa fengið frá Hreyfli eða gert Hreyfli. Loks var óskað tiltekinna annarra gagna. Í bréfinu var m.a. greint frá því að til athugunar væri hvort taka ætti ákvörðun til bráðabirgða í málinu, með vísan til 3. mgr. 16. gr. og 10. gr. samkeppnislaga.

Þrjú svarbréf bárust frá leigubifreiðastjórum. Í svari eins þeirra, dags. 26. mars sl., kom m.a. fram að uppsagnirnar mætti rekja til þess að viðkomandi leigubifreiðastöð hefði verið seld, og taldi leigubifreiðastjórinn sig ekki samningsbundinn við hið nýja fyrirtæki sem keypt hefði reksturinn. Þá kom fram í bréfinu að NL hafi kynnt leigubifreiðastjórum kaupin á bifreiðastöðvunum á tveimur fundum, einum fundi fyrir hvora stöð, þann 7. mars sl. Í framhaldi hafi leigubifreiðastjórar brugðist við með því að halda sjálfir fundi, einn fund fyrir hvora stöð, og ákveðið að færa viðskipti sín annað og safnað uppsögnum leigubifreiðastjóra á samningum við leigubifreiðastöðvarnar á fundunum. Þá kom fram í svarbréfi, dags. 23. mars sl., sem ritað var af Lárentsínusi Kristjánssyni hrl. f.h. leigubifreiðastjóra, það mat að það eina sem etv. mætti flokka sem samráð í máli þessu væri að tveir leigubifreiðastjórar hefðu safnað saman uppsögnum félaga sinna á samningum þann 12. mars sl. og komið þeim áleiðis í einni yfirlýsingu til fyrrverandi eigenda leigubifreiðastöðvarinnar.

Samkeppniseftirlitið óskaði einnig eftir og fékk gögn og upplýsingar frá leigubifreiðastöðvunum Hreyfli og BSR.

3.

Hinn 13. apríl sl. barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá NL, dags. 4. apríl sl., þar sem óskað var eftir því að stofnunin tæki bráðabirgðaákvörðun í máli þessu, sem beindist að umræddum leigubílstjórum.

Í byrjun maímánuðar sl. stofnaði stór hluti þeirra leigubifreiðastjóra, sem stóðu að þeirri uppsögn á stöðvarplássum sem mál þetta snýst um, nýja leigubifreiðastöð sem fékk rekstrarleyfi Vegagerðarinnar undir nafninu Aðalstöðin - BSH.

Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 11. maí sl., var leigubílstjórum þeim sem um ræðir í máli þessu sent andmælaskjal stofnunarinnar og þeim gefið færi á að koma að athugasemdum og skýringum.

Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 15. maí sl., var bréfi NL, dags. 4. apríl, með ósk um bráðabirgðaákvörðun í máli þessu, svarað og greint frá því að stofnunin hefði sent út andmælaskjal í málinu og teldi ekki ástæðu til að taka



ákvörðun til bráðabirgða í því. Var afrit andmælaskjalsins sent NL til upplýsingar og NL gefið færi á að koma að athugasemdum og upplýsingum.

4.

Samkeppniseftirlitinu bárust viðbrögð við andmælaskjalinu frá tveimur aðilum. Í bréfi frá tilteknum leigubílstjóra, dags. 18. maí 2007, kemur fram að hann hefði ákveðið að hætta að stunda leigubílaakstur og hefði af þeim sökum sagt upp stöðvarplássi sínu.

Í bréfi Magnúsar Guðlaugssonar hrl., lögmanns leigubílstjóra, dags. 25. maí 2007, koma m.a. fram sjónarmið um sérstakar aðstæður í rekstrarumhverfi leigubifreiðastjóra. Þrátt fyrir að rekstur leigubifreiðar sé í raun fyrirtæki, sé aðeins um að ræða „*eins manns fyrirtæki*“ og séu samningar leigubílstjóra við leigubifreiðastöðvar „*mjög tengdir persónu leigubifreiðastjórans*“ og hins vegar „*persónu þeirra, er veita þjónustu á leigubifreiðastöðinni*“.

Með sölu Ný-ungar á leigubílastöðvum sínum hafi það fyrirtæki brugðist samningsskyldum sínum við leigubílstjórana og í reynd rift öllum samningum við þá. Leigubílstjórnarnir hafi á hinn bóginn brugðist við þessu með því að segja upp viðskiptum við Ný-ung með eins mánaðar fyrirvara. Skv. 74. gr. stjórnarskrárinnar hafi þeir rétt til að stofna með sér félag í lögætum tilgangi og þeir hafi í framhaldi af uppsögninni stofnað sína eigin leigubílastöð og fengið til þess öll tilskilin leyfi.

Með þessum aðgerðum hafi ekki verið reynt að koma í veg fyrir samkeppni, takmarka hana eða raska, heldur hafi verið um að ræða eðlileg og lögleg viðbrögð manna/fyrirtækja við alvarlegu samnings- og trúnaðarbroti af hálfu viðsemjenda, enda hafi aðgerðirnar snúist um samstöðu um að stofna félag til að veita viðskiptavinum leigubíla sem besta þjónustu. Markmið samkeppnislaga nr. 44/2005 sé ekki að vernda eða verja fyrirtæki eða aðra sem brjóta gerða samninga, og ekki heldur að koma í veg fyrir að sá sem brotið er á geti beitt eðlilegum vanefndarúrræðum, eins og gert hafi verið í þessu tilviki. Þá sé ekki tilgangur samkeppnislaga að meina mönnum að stofna fleiri leigubifreiðastöðvar, en með slíku banni væri viðhaldið fákeppni á markaðnum.

Viðskiptasamningur einstakra leigubifreiðastjóra við Ný-ung hafi verið óframseljanlegur af hálfu Ný-ungar án samþykkis viðkomandi leigubílstjóra. Gegn þessu hafi Ný-ung brotið. Fyrir þá aðila sem hafi lífsviðurværi af rekstri leigubifreiða hafi því ekki verið um annað að ræða en að koma sér í viðskipti við aðra stöð, svo sem skylt sé skv. lögum. Á hinn bóginn sé ekkert í lögum sem þvingi þá til að stunda viðskipti við NL eða aðra aðila sem þeir ekki vilji vera í viðskiptum við. Leigubifreiðastjórnarnir hafi einfaldlega átt með sér samstarf um að stofna félag til þess að veita viðskiptavinum sínum, notendum leigubíla, sem hagkvæmasta og besta þjónustu.

Einnig er bent á að um sé að ræða um þrjátíu leigubifreiðastjóra sem hafi atvinnuleyfi á takmörkunarsvæði eitt fyrir leigubifreiðar, en á því svæði hafi 560



leigubifreiðastjórar atvinnuleyfi. Þessir 30 leigubifreiðastjórar séu því aðeins rétt rúm 5% af heildarfjöldanum, sem tæplega geti skoðast það stór hluti markaðarins að samkeppni sé stofnað í voða, sér í lagi í ljósi þess að leigubifreiðastjórarirnir skiptist landfræðilega á milli Hafnarfjarðar og Reykjanesbæjar.

II

Niðurstaða

Í máli þessu þarf að taka til athugunar hvort eftirfarandi leigubifreiðastjórar sem störfuðu hjá Aðalbílum í Keflavík og BSH í Hafnarfirði hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga:

Aðalbergur Þórarinnsson, Aðalsteinn H. Guðnason, Agnar Breiðfjörð K. Jacobsen, Alfreð Georg Alfreðsson, Baldur Konráðsson, Brynjólfur Árnason, Guðbjörn B. Bjarnason, Guðmundur Stefánsson, Guðmundur Viggó Sverrisson, Guðrún Ólöf Agnarsdóttir, Héðinn Heiðar Baldursson, Hörður Karlsson, Ingólfur Möller Jónsson, Karl G. Sævar, Kjartan Valdimarsson, Kristinn Karl Ólafs, Kristján Hólmgeirsson, Kristján Vilhjálmsson, Leifur Georgsson, Óli Pétur Gunnarsson, Pálína Gunnarsdóttir, Pálmi Viðar Óskarsson, Pétur Andrés�on, Ragnar Kristbjörn Hallsson, Sigurður G. Sigurðsson, Sigurður Gunnlaugsson, Sigurður Stefán Ólafsson, Sigurjón Reykdal, Sæmundur Jón Stefánsson, Sævar Baldursson, Unnar Halldór Ottesen, Valdemar Gestur Valdemarsson, Valgerður O. Hlöðversdóttir, Þorlákur Ásmundsson og Þórir Vignir Björnsson.

1.

Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er fyrirtæki einstaklingur eða félag sem stundar atvinnurekstur. Þeir sem reka leigubifreiðar og bjóða upp á þjónustu þeirra gegn endurgjaldi teljast því vera fyrirtæki í skilningi samkeppnislaga, sbr. m.a. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 4/2006. Af því leiðir óhjákvæmilega að 10. gr. laganna tekur til þessara aðila. Eru þeir sem reka leigubifreiðar því keppinautar skv. samkeppnislögum og er þeim óheimilt að hafa samkeppnishamlandi samráð sín á milli nema að fenginni undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2007 *Bifreiðastöð Oddeyrar ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

Í 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga kemur fram að samningar og samstilltar aðgerðir milli fyrirtækja séu bannaðar þegar þær hafa að markmiði eða af þeim leiðir að samkeppni er takmörkuð. Þetta orðalag felur m.a. í sér að ákvæðið telst brotið við það eitt að fyrirtæki hafa með sér einhvers konar samkeppnishamlandi samráð, án tillits til þess hvort samráðið hafi haft áhrif á markaðnum. Ákvæði 10. gr. bannar samráð alveg án tillits til þess hvaða orsakir eða tilgangur kunnir að liggja því til grundvallar.

Tilgangur 10. gr. samkeppnislaga er að tryggja að þeir aðilar sem falla undir samkeppnislög taki að öllu leyti sjálfstæðar ákvarðanir um viðskiptamálefni sem áhrif geta haft á samkeppni. Það fer t.d. gegn 10. gr. samkeppnislaga ef keppinautar hafa samráð um að eiga ekki viðskipti við tiltekin fyrirtæki.



2.

Í byrjun marsmánaðar keypti NL leigubílastöðvarnar Aðalbíla og BSH af Ný-ung. NL kynnti þennan gjörning fyrir leigubílsstjórum á hvorri stöð á fundum þann 7. mars 2007. Í bréfi sem leigubifreiðastöðin Hreyfill sendi Samkeppniseftirlitinu, dags. 13. mars 2007, kom fram að Ingólfur Möller Jónsson, leigubifreiðastjóri hjá Aðalbílum, hafi haft samband við Hreyfil sunnudaginn 11. mars sl. og óskað eftir fundi með forráðamönnum Hreyfils til þess að ræða hvort mögulegt væri að Hreyfill gæti tekið leigubílstjóra af Aðalbílum og BSH í viðskipti. Hafi í framhaldi verið haldinn stjórnarfundur Hreyfils þar sem samþykkt hafi verið að taka við bílstjórunum í þjónustu, „þó með þeim fyrirvara að Samkeppniseftirlitið samþykkti það“. Mánudaginn 12. mars sl. hafi fulltrúar Hreyfils og leigubifreiðastjóranna hist á fundi. Á þessum fundi var „farið yfir stöðu mála ... þeim kynnt starfsemi Hreyfils og verð á þjónustu“ Hreyfils. Á fundinum hafi komið fram „hjá fulltrúum þessum að um 20 atvinnuleyfi væru á Aðalbílum og um 17 á BSH. Einnig kom fram að haldnir yrðu fundir hjá stöðvunum tveim seinni hluta dagsins þar sem fulltrúarnir kynntu niðurstöðu fundarins við Hreyfil“, sbr. umrætt bréf Hreyfils, dags. 13. mars 2007.

Síðar þann 12. mars sl. héldu leigubifreiðastjórar á BSH og Aðalbílum tvo fundi, annan í Hafnarfirði og hinn í Keflavík. Á fundunum rituðu leigubílstjórar undir umboð sem hljóðar svo: „Ég undirrituð/aður bifreiðastjóri á BSH/Aðalbílum veiti hér með Ingólfi Möller Jónssyni kt. 190966-5509 og Sævari Baldurssyni kt. 170675-4959 umboð til að segja stöðvarplássi mínu á Leigubifreiðastöðvum BSH í Hafnarfirði og Aðalbílum í Keflavík lausu frá og með 1. apríl 2007 með gildistöku 1. maí 2007 í samræmi við gildandi lög þar um.“ Er um að ræða tvö blöð með þessum texta. Alls var ritað undir af hálfu 30 atvinnuleyfifshafa á þessi blöð.

Á fundinum 12. mars skrifuðu enn fremur sex leigubifreiðastjórar undir svo hljóðandi viljayfirlýsingu: „Ég undirrituð/aður bifreiðastjóri á BSH/Aðalbílum lýsi hér með yfir í framhaldi af viðræðum við stjórnarmenn Leigubifreiðastöðvarinnar Hreyfils að ganga til samstarfs við þá stöð og undirgangast þá samninga, sem nefnd, er sér um mál er varða framtíð stöðvanna BSH og Aðalbíla, gerir við Hreyfil.“

Með bréfi Ingólfs Möller Jónssonar og Sævars Baldurssonar, dags. 16. mars sl, til Ný-ungar var greint frá því að þeim hafi „verið falið af hálfu 30 bifreiðastjóra á BSH/Aðalbílum að segja upp stöðvarplássum þeirra á leigubifreiðastöðvum BSH í Hafnarfirði og Aðalbílum í Keflavík eins og meðfylgjandi umboð dags. 12. mars gefa til kynna“. Eru í bréfinu síðan birt nöfn viðkomandi leigubifreiðastjóra. Síðan er tiltekið að með bréfinu sé sagt upp, frá og með næstu mánaðamótum eftir dagsetningu bréfsins, stöðvarplássum á leigubifreiðastöðvum sem Ný-ung hafi rekið fyrir hönd hinna tilgreindu leigubifreiðastjóra og bréfitara sjálfra. Tekið er fram að þrátt fyrir fregnir um sölu á a.m.k hluta reksturs Ný-ungar líti tilgreindir leigubifreiðastjórar svo á að uppsögninni beri að beina að Ný-ung enda sé það félag með starfsleyfi frá Vegagerðinni og umræddir bifreiðastjórar hafi gert samning við það félag um stöðvarpláss.



Vegagerðin heldur skrá yfir leigubílstjóra sem hafa atvinnuleyfi, þar sem fram kemur m.a. á hvaða stöð þeir starfa. Samkvæmt henni voru 30 leigubifreiðastjórar með atvinnuleyfi á umræddum leigubílastöðvum, sem teljast þar með reka fyrirtæki í skilningi samkeppnislaga, sem skrifuðu undir ofangreinda uppsögn á stöðvarplássi. 21 leigubifreiðastjóri hjá Aðalbílum með atvinnuleyfi frá Vegagerðinni ritaði undir uppsögnina, en níu leigubifreiðastjórar hjá BSH.

Undir viljayfirlýsingu, dags. 12. mars sl., með umboði til nefndar leigubifreiðastjóra, rituðu sex leigubifreiðastjórar eins og áður segir. Allir þessir bifreiðastjórar gera bifreiðar sínar út frá BSH. Einn þeirra ritaði einnig undir uppsögn. Samtals rituðu því 14 bifreiðastjórar hjá BSH undir umboð eða yfirlýsingu, dags. 12. mars sl., sem Samkeppniseftirlitið hefur undir höndum. Á skrá Vegagerðarinnar er 21 bílstjóri skráður hjá BSH.

3.

Í bréfi lögmanns leigubifreiðastjóra er vísað til samningaréttarlegra sjónarmiða um að samningar bílstjórana við leigubifreiðastöðvarnar hafi verið „mjög tengdir persónu“ bílstjóranna og persónu þeirra sem veita þjónustu á leigubifreiðastöðinni. Þessum samningum hafi í reynd verið rift með framsali Ný-ungar á samningnum til NL. Þá er vísað til þess að leigubílstjórnir hafi í máli þessu gripið til eðlilegra vanefndarúrræða. Vísað er til þess að leigubílstjórum sé skylt að nýta sér þjónustu leigubifreiðastöðvar og þeir hafi rétt, skv. 74. gr. stjórnarskrárinnar, til að stofna með sér félag í lögætum tilgangi.

Í bréfi eins leigubifreiðastjóra kemur fram að hann sagði upp stöðvarplássi sínu með undirskrift á umboði til uppsagnar vegna þess að hann hafi verið að hætta störfum sem leigubifreiðastjóri.

4.

Mál þetta varðar tvo þjónustumarkaði. Annars vegar markaðinn fyrir þjónustu við leigubifreiðastjóra, þar sem leigubifreiðastöðvar selja viðskiptavinum sínum, leigubifreiðastjórum, þjónustu sína. Sú þjónusta felst m.a. í símsvörun og miðlun upplýsinga til leigubifreiðastjóra. Fyrir þessa þjónustu greiða leigubifreiðastjórar svonefnd stöðvargjöld til leigubifreiðastöðvarinnar. Hins vegar er um að ræða markaðinn fyrir þjónustu við farþega í leigubifreiðum. Á þessum markaði keppa leigubifreiðastjórar, sbr. t.d. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 10/2007 og ákvarðanir stofnunarinnar nr. 23, 25, 29 og 30 frá árinu 2006 sem varða málefni leigubifreiða á þessu svæði. Landfræðilegi markaðurinn afmarkast af svonefndum takmörkunarsvæðum, sbr. reglugerð nr. 397/2003 og ofangreindar ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2006. Er höfuðborgarsvæðið og Suðurnesin eitt takmörkunarsvæði með 560 starfsleyfi fyrir leigubifreiðastjóra. Rök geta staðið til þess að Suðurnesin tilheyri að vissu marki sérstökum landfræðilegum markaði en ekki er þörf á því að taka afstöðu til þess í málinu.

Umræddir leigubifreiðastjórar hafa verið í viðskiptum við þær leigubifreiðastöðvar sem Ný-ung rak. Munu skriflegir og eftir atvikum munnlegir samningar hafa legið þeim viðskiptum til grundvallar, sbr. t.d. samning, dags. 15. desember 2005, milli leyfishafa á Aðalbílum og Ný-ungar. Gögn málsins gefa til kynna að



leigubifreiðastjórnarnir hafi ekki verið sáttir við sölu á þeim rekstri til NL. Þetta hafi leitt til þess að leigubifreiðastjórnarnir hafi á fundum 12. mars sl. ákveðið sameiginlega að segja upp viðskiptum sínum við umræddar leigubifreiðastöðvar og tveimur fulltrúum þeirra hafi verið falið að framkvæma þá aðgerð fyrir þeirra hönd. Jafnframt gefa gögn málsins til kynna að leigubifreiðastjórnarnir hafi áður haft samvinnu við að kanna það sameiginlega að færa viðskipti sín til Hreyfils og falið fulltrúum sínum að ganga til viðræðna við Hreyfil sem hafi og verið gert.

Eins og fyrr segir teljast þeir sem reka leigubifreiðar vera fyrirtæki í skilningi samkeppnislaga og falla þar með undir bannreglu 10. gr. laganna. Samkvæmt framansögðu náðu umræddir aðilar ólögmetum samningi sín á milli um að hætta að eiga viðskipti við umræddar stöðvar og höfðu samráð um að kanna það að færa viðskipti sín annað. Ljóst er að ákvæði 10. gr. samkeppnislaga banna samráð milli keppinauta um kaup á aðföngum eða þjónustu sem þeir þurfa á að halda í rekstri sínum, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2005 *Sjóvá-almennar tryggingar hf. gegn samkeppnisráði*.

Samráð af þessum toga er til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á samkeppni milli leigubifreiðastjóra og á möguleika nýrra aðila til koma inn á markaðinn fyrir þjónustu við leigubifreiðastjóra. Eins og tekið var fram bannar 10. gr. samkeppnislaga samráð alveg án tillits til þess hvaða orsakir eða tilgangur kunni að liggja því til grundvallar. Óánægja með sölu á leigubifreiðastöðvum Ný-ungar gat því ekki heimilað umrætt samráð. Umræddum aðilum var í lófa lagið að leita undanþágu, skv. 15. gr. samkeppnislaga, ef þeir töldu óvenjulegar aðstæður kalla á umrædda samvinnu, en það gerðu þeir ekki.

Samkeppniseftirlitið telur þau rök sem fram hafa komið af hálfu lögmanns leigubílstjóra í bréfi, dags. 25. maí 2007, ekki breyta því mati, að um ólögmett samráð leigubílstjóranna hafi verið að ræða. Þannig er m.a. hafið yfir vafa að samkeppnislög ganga framár almennum samningarétti í máli þessu.

5.

Samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga getur Samkeppniseftirlitið lagt stjórnvaldssektir á fyrirtæki eða samtök fyrirtækja sem fara gegn bannákvæðum laganna, nema brotið teljist óverulegt eða af öðrum ástæðum sé ekki talin þörf á slíkum sektum til að stuðla að og efla virka samkeppni.

Í málinu liggur fyrir að hópur leigubifreiðastjóra á BSH og Aðalbílum hefur með samræmdum aðgerðum sagt upp samningi við fyrirtæki sem rak leigubílastöð og leitað hófana um að ganga til samstarfs við aðra stöð. Með því braut umræddur hópur bifreiðastjóra gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í umræddum hópi voru 30 af 560 atvinnuleyfishöfum á þeim landfræðilega markaði sem málið tekur til. Voru það 5,4% leyfishafa. Hinar samræmdu aðgerðir leyfishafanna í málinu falla því ekki undir sk. minniháttarreglu 13. gr. samkeppnislaga sem kveður á um að samningar milli fyrirtækja falli ekki undir bann 10. gr. fari markaðshlutdeild þeirra ekki yfir 5% viðmiðunarmörk.



Af framansögðu leiðir hins vegar að umræddir leigubifreiðstjórar hafa hver um sig mjög lága markaðshlutdeild á hinum skilgreinda markaði. Jafnframt eru aðstæður í þessu máli all sérstakar og verður að líta svo á að umræddum aðgerðum hafi verið ætlað að vernda það sem viðkomandi aðilar töldu vera atvinnuhagsmuni sína. Þá ber að horfa til þess aðilar þessa máls eru mjög veikburða fyrirtæki í efnahagslegum skilningi. Þegar þetta er virt saman er ekki talin þörf á því í þessu máli að beita heimildum 37. gr. samkeppnislaga.

Samkvæmt 33. gr. samkeppnislaga eru samningar, sem brjóta í bága við bannákvæði samkeppnislaga, ógildir.

Ákvörðunarorð:

„Með umboði og yfirlýsingum, dags. 12. mars 2007, og með uppsögn, dags. 16 mars 2007, á stöðvarplássi hjá leigubifreiðastöðvunum Aðalbílum í Keflavík og BSH í Hafnarfirði, brutu eftirtaldir leigubifreiðastjórar gegn 10. gr. samkeppnislaga:

Aðalbergur Þórarinsson, Aðalsteinn H. Guðnason, Agnar Breiðfjörð K. Jacobsen, Alfreð Georg Alfreðsson, Baldur Konráðsson, Brynjólfur Árnason, Guðbjörn B. Bjarnason, Guðmundur Stefánsson, Guðmundur Viggó Sverrisson, Guðrún Ólöf Agnarsdóttir, Héðinn Heiðar Baldursson, Hörður Karlsson, Ingólfur Möller Jónsson, Karl G. Sævar, Kjartan Valdimarsson, Kristinn Karl Ólafs, Kristján Hólmgeirsson, Kristján Vilhjálmsson, Leifur Georgsson, Óli Pétur Gunnarsson, Pálína Gunnarsdóttir, Pálmi Viðar Óskarsson, Pétur Andrésón, Ragnar Kristbjörn Hallsson, Sigurður G. Sigurðsson, Sigurður Gunnlaugsson, Sigurður Stefán Ólafsson, Sigurjón Reykdal, Sæmundur Jón Stefánsson, Sævar Baldursson, Unnar Halldór Ottesen, Valdemar Gestur Valdemarsson, Valgerður O. Hlöðversdóttir, Þorlákur Ásmundsson og Þórir Vignir Björnsson.“

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson