



## SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Eintak án trúnaðar.

Föstudagur, 17. janúar 2020

Ákvörðun nr. 2/2020

### **Samruni World Fuel Services, Inc og UVair European Fuelling Services Limited**

#### **I.**

##### **Málavextir og málsmeðferð**

Með bréfi dags. 10. desember 2019, var Samkeppniseftirlitinu tilkynnt um fyrirhuguð kaup World Fuel Services, Inc., (hér eftir nefnt WFS), á öllu hlutafé í UVair European Fuelling Services Limited, (hér eftir UVair). Að mati eftirlitsins felur framangreindur gerningur í sér samruna sem er tilkynningarskyldur í skilningi 17. gr. a. samkeppnislaga nr. 44/2005. Meðfylgjandi tilkynningunni var samrunaskrá í samræmi við 17. gr. a. samkeppnislaga. Um svokallaða styttri samrunatilkynningu var að ræða skv. 6. mgr. 17. gr. a. laganna, sbr. viðauka II við reglur nr. 684/2008 um tilkynningu samruna og málsmeðferð í samrunamálum. Eftirlitið mat þá skrá fullnægjandi í samræmi við ákvæði samkeppnislaga og reglur eftirlitsins um tilkynningu og málsmeðferð í samrunamálum.

Samkeppniseftirlitið sendi samrunaskrána, þann 12. desember 2019, til ýmissa aðila sem kynnu að hafa hagsmuni af samrunanum og gaf þeim færi á að leggja fram sjónarmið vegna samrunans.<sup>1</sup> Engar athugasemdir um samkeppnisleg áhrif samrunans bárust frá þeim aðilum varðandi umræddan samruna.

#### **II.**

##### **Samruninn**

Samkvæmt 17. gr. samkeppnislaga telst samruni hafa átt sér stað þegar breyting verður á yferráðum til frambúðar. Samruni getur þannig m.a. falist í því að fyrirtæki taki annað fyrirtæki yfir eða það nái yferráðum í heild eða að hluta yfir öðru fyrirtæki, t.d. með því að kaupa hluta af eignum þess eða þær allar, sbr. 1. mgr. 17. gr. laganna. Samkeppniseftirlitið telur að í kaupum WFS á öllu hlutafé í UVair felist samruni í skilningi 17. gr. samkeppnislaga.

Í samrunaskrá segir að samruninn sé einnig tilkynntur til viðeigandi samkeppnisyrivalda í öðrum löndum, þ.e. í Austurríki, Bretlandi, Kólumbíu, Kýpur, Þýskalandi og Bandaríkjunum. Liggi fyrir svokallað „early termination“ samþykki frá samkeppnisyrivöldum í Bandaríkjunum.

---

<sup>1</sup> Þeir aðilar sem um ræðir eru Isavia Ohf., Ernir ehf., Icelandair Group hf., Flugfélag Íslands ehf., Mýflug hf., Flugfélagið Geirflug ehf., Norðurflug ehf., Þyrluþjónustan ehf., N1 ehf., Skeljungur hf., Olíuverzlun Íslands hf. og Atlantsólía ehf.



## 1. Samrunaaðilar

Í samrunaskrá segir að WFS sé alþjóðlegt eldsneytisfélag sem er hluti af World Fuel Services Corporation samstæðunnar en félagið sé skráð í kauphöll New York. WFS starfi fyrst og fremst við dreifingu og sölu á eldsneyti og tengdum vörum á sviði flug-, skipa- og samgönguviðnaðar. Fyrirtækið bjóði upp á þjónustulausnir í sölu á flugeldsneyti til viðskiptavina á mismunandi sviðum, þar á meðal til atvinnuflugfélaga, flutningaflugfélaga, svæðisbundinna flugfélaga, lággjaldaflugfélaga, flugvalla, fyrirtækjaflota, rekstraraðila, einkaflugvéla og stjórnvalda. Á meðal þeirrar þjónustu sem WFS bjóði á heimsvísu sé eldsneytisstjórnun, áhættustjórnun í tengslum við verð, þjónusta flugvéla á jörðu, sendingarþjónusta, ferðaáætlanir og kortagreiðslulausnir. Smásala á flugeldsneyti sé hins vegar sú starfsemi sem skiptir máli í tengslum við samruna þennan.

Samrunaaðilar taka fram að á Íslandi starfi WFS við smásölu á flugeldsneyti á fimm flugvöllum, Keflavíkurlflugvelli, Reykjavíkurlflugvelli, Akureyri, Egilsstöðum og á Höfn í Hornafirði. WFS eigi engar hlutbundnar eignir eða innviði á Íslandi. Til viðbótar við sölu á flugeldsneyti á Íslandi starfi WFS að mjög takmörkuðu leyti á öðrum tengdum vörumörkuðum hér á landi, meðal annars í sölu á skipaeldsneyti. Hins vegar telji samrunaaðilar að samruni þessi hafi ekki áhrif á starfsemi WFS á slíkum mörkuðum.

Í samrunaskrá segir að WFS sé svokallaður endurseljandi flugeldsneytis á ofangreindum flugvöllum á Íslandi. Með því sé átt við að WFS hafi ekki neina raunverulega aðstöðu á umræddum flugvöllum, heldur selji félagið eldsneyti til viðskiptavina en afli sjálfs eldsneytisins frá aðilum sem séu staðbundnir seljendur á umræddum flugvöllum. Hinir síðarnefndu sjái enn fremur um að afhenda eldsneytið til viðskiptavina WFS á hverjum flugvelli fyrir sig. Einnig taka samrunaaðilar fram að WFS og tengd félög hafi ekki aðra starfsemi á Íslandi en þá sem fjallað sé um hér að ofan.

Í samrunaskrá segir að félagið UVair sé dótturfélag Universal, sem sé stofnað á Írlandi en með höfuðstöðvar í Texas í Bandaríkjunum. Grundvallarstarfsemi félagsins sé smásala á flugeldsneyti á heimsvísu, en félagið selji flugeldsneyti sem endurseljandi á yfir 2340 flugvöllum um allan heim. Stærsti hluti af starfsemi félagsins sé í Bandaríkjunum. Engar eignir UVair á Íslandi séu yfirteknar með samrunanum. Auk þess kemur fram að á Íslandi selji félagið flugeldsneyti á fjórum flugvöllum, Keflavíkurlflugvelli, Reykjavíkurlflugvelli, á Akureyri og á Egilsstöðum. Líkt og WFS sé UVair endurseljandi á flugeldsneyti hér á landi, þ.e. UVair hafi ekki raunverulega aðstöðu á þeim flugvöllum hérlendis þar sem félagið selur flugeldsneyti. Líkt og WFS kaupi UVair það flugeldsneyti sem félagið þarfnast af staðbundnum seljendum hér á landi sem félagið síðan selji áfram til viðskiptavina sinna. Sjái síðan umræddir seljendur um að afhenda eldsneytið til viðskiptavina UVair í nafni félagsins.

## 2. Markaðsskilgreiningar

Við mat á samruna samkvæmt samkeppnislögum verður að byrja á því að skilgreina þann markað eða þá markaði sem við eiga. Samkvæmt 4. gr. laganna er markaður sölusvæði vöru og staðgengdarvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgengdarþjónustu. Hagfræðileg rök leiða til þess að líta verður á viðkomandi markaði frá tveimur sjónarhornum, annars vegar vöru- eða þjónustumarkaði og hins vegar landfræðilegum



markaði. Í sumum tilvikum er nauðsynlegt að skilgreina markaðinn út frá fleiri víddum en vörunni eða þjónustunni sjálfri og hvar hún er seld, s.s. opnunartíma verslana eða á hvaða tíma þjónusta er veitt.

Í samrunaskrá kemur fram að samrunaaðilar telji að sá vörumarkaður sem þeir starfi á og sá markaður sem áhrif samrunans gæti á sé markaður fyrir smásölu á flugeldsneyti. Því til stuðnings benda samrunaaðilar á frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins um markaðsrannsókn á eldsneytismarkaðinum. Sé þar vörumörkuðum í smásölu eldsneytis skipt í tvo flokka, annars vegar sölu fljótandi eldsneytis á eldsneytisstöðvum, flokkað eftir tegund, og hins vegar sölu fljótandi eldsneytis, einnig flokkað eftir tegund, beint til einstakra fyrirtækja þar sem eldsneytið sé afhent með olíuflutningabifreið, skipi eða beint af tanki. Vörur sem taldar séu til síðarnefnda flokksins séu meðal annars flugeldsneyti, en samrunaaðilar starfi sem fyrr segir við smásölu á flugeldsneyti hér á landi. Einnig kemur fram í samrunaskrá að flugeldsneyti sé einsleit vara og því ekki um mismunandi vöru að ræða eftir mismunandi vörumerkjum. Samkvæmt skýrslu Samkeppniseftirlitsins skiptist flugeldsneyti í flugsteinolíu eða þotuelsneyti og flugbensín. Sé hægt að bera framboð á þessum tveimur tegundum flugeldsneytis saman við framboð á dísilolíu og bensíni fyrir bifreiðar. Sé á sama hátt og á bensínstöðvum sem bjóða bæði dísilolíu og bensín fyrir bifreiðar séu báðar tegundirnar þannig boðnar samtímis til viðskiptavina óháð því hvort framboð sé frá staðbundnum seljendum eða endurseljendum. Með þetta til hliðsjónar og að því varðar samrunann telja samrunaaðilar að ekki sé þörf fyrir því að skilgreina tvo aðgreinda vörumarkaði fyrir þessar tvær tegundir af flugeldsneyti.

Í samrunaskrá kemur fram að í fyrirnefndri skýrslu Samkeppniseftirlitsins hafi verið komist að þeirri niðurstöðu að landfræðilegi markaður fyrir smásölu eldsneytis beint af olíuflutningabíl eða beint af birgðatanki við sömu landfræðilegu markaði og miðað sé við fyrir birgðahald eldsneytis. Þetta sé rökstutt með vísan til þess að smásala eldsneytis beint af olíuflutningabíl eða af birgðatanki ráðist að mestu leyti af staðsetningu birgðatanksins og kostnaði við dreifingu eldsneytisins. Samkvæmt skýrslunni séu landfræðilegir markaðir fyrir flugeldsneyti eftirtaldir: Keflavíkflugvöllur, Höfuðborgarsvæðið, Akureyri, Egilsstaðir, Ísafjörður og Helguvík. Samrunaaðilar selji báðir flugeldsneyti á Keflavíkflugvelli, Höfuðborgarsvæðinu, Akureyri og Egilsstöðum og telja því að framangreindir fjórir markaðir séu þeir landfræðilegu markaðir þar sem áhrif samrunans gæti. Benda samrunaaðilar þó á að þeir telji að samruninn muni ekki hafa nein skaðleg samkeppnisleg áhrif á umræddum mörkuðum.

Telja samrunaaðilar því að þeir markaðir sem áhrif samrunans gæti séu smásala á flugeldsneyti á Keflavíkflugvelli, Höfuðborgarsvæðinu, Akureyri og Egilsstöðum.

Í frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins um eldsneytismarkaðinn kom fram að sala flugsteinolíu og flugbensíns mynduðu afmarkaða vörumarkaði og að sala þessara tegunda beint af birgðatanki eða olíuflutningabifreið afmarkaðist af sex landfræðilegum vörumörkuðum í tilfelli flugsteinolíu og fimm landfræðilegum mörkuðum í tilfelli flugbensíns. Ekki hafa komið fram vísbendingar um að flugsteinolía eða flugbensín séu á sama markaði en þar sem það hefur ekki áhrif á niðurstöðu málsins telur Samkeppniseftirlitið ekki ástæðu til þess að taka endanlega afstöðu til þessa í málinu.



Að mati Samkeppniseftirlitsins eru markaðir málsins því annars vegar sala á flugsteinolíu og hins vegar sala á flugbensíni. Þá er það mat Samkeppniseftirlitsins að landfræðilegir markaðir málsins séu þeir sömu og fjallað var um frummatsskýrslunni.<sup>2</sup>

### 3. Markaðshlutdeild og samkeppnisleg áhrif samrunans

Í samrunaskrá segir að WFS selji flugeldsneyti á fimm flugvöllum hér á landi en UVair selji flugeldsneyti á fjórum. Eigi því skörun á starfsemi samrunaaðila sér stað á þeim fjórum flugvöllum sem UVair selji flugeldsneyti, þ.e. Keflavíkflugvelli, Reykjavíkflugvelli, á Akureyri og á Egilsstöðum.

Í samrunaskrá kemur fram að við mat á markaðshlutdeild í samkeppnisrétti sé almennt miðað við tekjur aðila á þeim markaði sem um ræðir, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2006, *Dagur Group hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Almennt sé talið að tekjur og efnahagslegur styrkleiki fyrirtækja séu bestu mælikvarðar á getu þeirra til að grípa til aðgerða á markaði og mögulegs úthalds þeim tengdum. Hins vegar geti verið eðlilegt og málefnalegt að hafa til viðbótar hliðsjón af öðrum gögnum sem tilheyra viðkomandi markaði eins og t.d. fjölda viðskiptavina, magni viðskipta og eftir atvikum fleiri þáttum. Sé í frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins um markaðsrannsókn á eldsneytismarkaðinum miðað við selt magn eldsneytis við mat á markaðshlutdeild aðila og telja því samrunaaðilar rétt að notast við þá aðferð. Í þeim tilfellum þar sem um er að ræða einsleita vöru, líkt og í tilfelli flugeldsneytis, gefa magntölur rétta mynd af markaðshlutdeild aðila. Reiknuð var út áætluð markaðshlutdeild fyrir hvern landfræðilegan markað fyrir sig.

Samrunaaðilar telja að sameiginleg markaðshlutdeild samrunaaðila sé í öllum tilvikum undir 20%, hvort sem miðað sé við smásölu á flugeldsneyti út frá öllu seldu flugeldsneyti á ákveðnum flugvelli eða með vísan til þess magns sem selt sé af endurseljendum. Telja því samrunaaðilar að ekki sé þörf á frekari umfjöllun um skilgreiningu markaða í tengslum við samrunaskrána. Til stuðnings þessa benda samrunaaðilar á ákvörðun framkvæmdarstjórnar ESB í samrunamáli M.7965 þar sem fjallað var um markað fyrir smásölu á flugeldsneyti. Í málinu komst framkvæmdarstjórnin að þeirri niðurstöðu, hvað varðaði þá flugvelli sem til skoðunar voru og þar sem hinn yfirtekni aðili var staðbundinn seljandi, að mögulegt væri að greina á milli endurseljenda flugeldsneytis og staðbundinna seljenda. Var sú niðurstaða studd með því að áhersla þessara aðila gætu verið ólíkar, meðal annars hvað varðar viðskiptavinum. Selja þannig staðbundnir seljendur fyrst og fremst eldsneyti til viðskiptavina sem stunda áætlunarflug á meðan endurseljendur selja fremur flugeldsneyti til þess sem kallað sé almennir flugviðskiptavinir. Ennfremur benda samrunaaðilar á þá staðreynd að gögn um selt magn flugeldsneytis á hverjum flugvelli hér á landi (fyrir utan Keflavíkflugvöll) sýna að það magn sem endurseljendur selja sé það sama og selt sé í heild á hverjum flugvelli fyrir sig. Telja því samrunaaðilar að allt flugeldsneyti sem selt sé á þessum þremur flugvöllum sé selt af endursöluaðilum. Sé því aðgreining á milli endurseljenda og staðbundinna söluaðila ekki nauðsynleg.

---

<sup>2</sup> Landfræðilegir markaðir fyrir þotuelsneyti voru taldir: Helguvík, Keflavíkflugvöllur, Höfuðborgarsvæðið, Akureyri, Egilsstaðir og Ísafjörður. Landfræðilegir markaðir fyrir flugbensín voru taldir: Keflavíkflugvöllur, Höfuðborgarsvæðið, Akureyri, Egilsstaðir og Ísafjörður.



Það sé mat samrunaaðila, samkvæmt áætlun þeirra út frá þeim upplýsingum sem liggja fyrir, að heildarmagn selds flugeldsneytis í bandarískum gallonum árið 2018 hafi verið eftirfarandi á hverjum landfræðilegum markaði fyrir sig:

Keflavíkurflugvöllur	[...]
Reykjavíkurflugvöllur	[...]
Akureyri	[...]
Egilsstaðir	[...]

Í samrunaskrá kemur fram að mat aðila á heildarstærð markaðar fyrir flugeldsneyti fyrir hvern flugvöll (þ.e. heildarmagn flugeldsneytis selt af bæði staðbundnum seljendum og endurseljendum) sé byggt á rauntölum um árlegar ferðir flugvéla á hverjum flugvelli. Samrunaaðilar geri ráð fyrir því að hver flugvél, sem fór frá hverjum flugvelli, hafi fengið afhent nægjanlegt eldsneyti fyrir ferðina sem hún var að fara í. Þess vegna sé áætlað heildarmagn fyrir flugeldsneyti jafngilt því heildarmagni sem hægt hefði verið að afhenda til allra flugvéla sem notuðu flugvöllinn á umræddu ári. Samrunaaðilar taka fram að ekki liggi fyrir gögn sem gera þeim kleift að taka tillit til flugvéla sem notuðu flugvöllinn en keyptu ekki flugeldsneyti eða sem fylltu aðeins á flugvélarnar að hluta. Byggi mat aðila á heildarstærð markaðarins á besta mögulega mati þeirra.

Samrunaaðilar telja að sameiginleg markaðshlutdeild þeirra fyrir samrunann sé mjög lág á þeim mörkuðum sem áhrif samrunans gætir í öllum tilvikum. Sameiginleg markaðshlutdeild þeirra sé því einnig lág eftir einstökum landfræðilegum mörkuðum eða á bilinu [5-15]% eftir einstaka mörkuðum. Er bent á í samrunaskrá að samkvæmt upplýsingum í fyrrnefndri frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins séu það fyrst og fremst olúfélögin þrjú, þ.e. N1, OLÍS og Skeljungur, sem starfa á umræddum mörkuðum sem staðbundnir seljendur. Til viðbótar benda samrunaaðilar á að á mörkuðunum starfi félögin Associated Energy Group (AEG FUELS), Avfuel Corporation (Avfuel), Jetex Flight Support, Collins Aerospace og Aviation Services Management (ASM). Til viðbótar við þá aðila sem þegar hafa verið nefndir sé olúfélagið Air BP nýlega farið að starfa á umræddum mörkuðum sem staðbundinn seljandi og mun meðal annars selja Icelandair hf. flugeldsneyti á Keflavíkurflugvelli og á Reykjavíkurflugvelli næstu þrjú árin. Samrunaaðilar hafi ekki upplýsingar um áætlaða markaðshlutdeild einstakra keppinauta á þeim mörkuðum þar sem áhrifa samrunans gætir.

Í samrunaskrá segir að samrunaaðilar telji að samruninn muni ekki hafa samkeppnisleg áhrif á þá markaði sem þeir starfa á. Almennt sé í samkeppnisrétti talið að samkeppnisyfirvöld geti beitt íhlutun í samruna í tvenns konar tilvikum; annars vegar þegar markaðsráðandi staða verður til eða hún styrkist eða þegar samkeppni raskar að öðru leyti með umtalsverðum hætti, sbr. 17. gr. c. samkeppnislaga. Telji samrunaaðilar að slíkar aðstæður séu ekki fyrir hendi.

Samrunaaðilar benda á til staðar séu nánast engar aðgangshindranir fyrir aðila sem hyggja á að gerast endurseljendur flugeldsneytis á tilteknum flugvelli. Þarf umræddur aðili eingöngu að koma á samkomulagi um greiðslur og lánakjör hjá einhverjum af þeim staðbundnu söluaðilum sem séu starfandi á viðkomandi flugvelli. Þar sem staðbundnir söluaðilar hafi alla hvata til að hámarka það magn eldsneytis sem selt sé í gegnum innviði ætti að vera auðsótt mál að koma á slíku samkomulagi. Þá sé ekki um að ræða



neinn sokkinn kostnað eða upphafskostnað, þar sem endurseljendur séu ekki með raunverulega viðveru á þeim flugvöllum sem þeir selja flugeldsneyti á.

Þá sé ljóst að markaðshlutdeild samrunaaðila á þeim mörkuðum þar sem áhrifa gætir sé lág. Samruninn hafi afar takmörkuð áhrif hvað það varði og sameiginleg markaðshlutdeild aðila eftir samrunann lág. Tekið er fram að samrunaaðilar hafi ekki þann efnahagslegan styrk, hvorki fyrir né eftir samruna, til að hindra samkeppni eða starfa án þess að taka tillit til keppinauta, viðskiptavina og neytenda. Þá sé ljóst að nokkur fjöldi aðila sé starfandi á hinum skilgreindu mörkuðum og að aðrir hafi þar að öllum líkindum hærri markaðshlutdeild en samrunaaðilar. Loks séu aðgangshindranir fyrir sölu á flugeldsneyti sem endurseljandi í algjöru lágmarki, eða varla til staðar. Með hliðsjón af þessu telja samrunaaðilar að samruninn hafi engin skaðleg áhrif á samkeppni á þeim mörkuðum þar sem áhrif gætir.

Samkeppniseftirlitið sendi umsagnarbeiðni, þann 12. desember 2019, til ýmissa aðila sem kynnu að hafa hagsmuni af samrunanum og gaf þeim færi á að leggja fram sjónarmið vegna hans. Engin þessara aðili lagði fram sjónarmið um áhrif samrunans á samkeppni.

Til þess að leggja mat á stöðu samrunaaðila á mörkuðum málsins aflaði Samkeppniseftirlitið upplýsinga um gegnumstreymi eldsneytis á þeim flugvöllum þar sem báðir samrunaaðilar starfa. Miðað við þær upplýsingar er ljóst að markaðshlutdeild samrunaaðila er minni en [15-20]% á þeim mörkuðum utan Egilsstaðaflugvallar. Hlutdeild samrunaaðila þar er nokkru hærri en gefur að mati eftirlitsins ekki til kynna að markaðsráðandi staða sé að myndast þar eða samkeppni raskist með umtalsverðum hætti að öðru leyti, sbr. 17. gr. c. samkeppnislaga. Ástæða þess er m.a. litlar aðgangshindranir að markaðnum, enda hafa samrunaaðilar ekki neina fasta aðstöðu á flugvöllum. Miðað við framkomnar upplýsingar er það því mat Samkeppniseftirlitsins að ekki sé tilefni til íhlutunar vegna samrunans.

### **III.**

#### **Niðurstaða**

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

Með vísan til framangreindrar umfjöllunar er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að samrunaaðilar starfa að meginstefnu til á sömu mörkuðum, en báðir aðilar eru endurseljendur flugeldsneytis á tilteknum flugvöllum hér á landi. Er því um láréttan samruna að ræða. Í málinu hafa hins vegar ekki komið fram vísbendingar um að markaðsráðandi staða sé að myndast eða styrkjast vegna samrunans eða að samkeppni raskist að öðru leyti með umtalsverðum hætti þannig að þörf sé á íhlutun af hálfu Samkeppniseftirlitsins.



Að öllu framangreindu virtu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að ekki sé ástæða til að aðhafast vegna samrunans.

#### **IV. Ákvörðunarorð**

**„Kaup World Fuel Services, Inc á UVair European Fuelling Services Limited fela í sér samruna í skilningi samkeppnislaga. Samkeppniseftirlitið telur ekki forsendur til þess að hafast frekar að í máli þessu.“**

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson