

# 6

## Kaflar 12-14

**12: Yfirlit yfir samfelld  
samráð á árunum  
2009-2013**

**13: Samskipti stjórnenda  
Samskipa og Eimskips  
2009-2013**

**14: „Friðurinn“ 2009-2012**

## **BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI**







## **12. YFIRLIT YFIR SAMFELLT SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013 ..... 993**

<b>12.1. Skipulag umfjöllunar.....</b>	<b>993</b>
12.1.1. Samskipti Samskipa og Eimskips 2009-2013.....	994
12.1.2. „Friðurinn“ 2009-2012 .....	995
12.1.3. Samráð í sjóflutningum 2009-2013.....	996
12.1.4. Samráð í landflutningum 2009-2013.....	998
12.1.5. Gámasamstarf 2009-2013 .....	1000
12.1.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2009-2013.....	1002
12.1.7. Aðgerðir til að hamla samkeppni í flutningi á fiski, breytingar á siglingakerfum og tengd atvik.....	1003
12.1.8. Dregur úr samráðinu á árinu 2013.....	1003
<b>12.2. „Friðurinn“ 2009 - 2012.....</b>	<b>1005</b>
12.2.1. Markaðsskipting í samkeppnisrétti .....	1005
12.2.2. Staðan um áramótin 2008/2009.....	1006
12.2.3. Samspil markaðsskiptingar og takmörkunar á flutningsgetu.....	1006
12.2.4. Samandregið um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.....	1008
12.2.4.1. Grunur viðskiptavina um samráð .....	1009
12.2.4.2. Fram til 6. júní 2008 hafði aukin samkeppni verið undirbúin.....	1009
12.2.4.3. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað.....	1011
12.2.4.4. Þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips .....	1016
12.2.4.5. Ógn var aðeins talin stafa af smáum keppinautum .....	1018
12.2.4.6. Samskip og Eimskip staðfesta markaðshegðunina.....	1018
12.2.4.7. Viðurkenning Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip.....	1020
12.2.4.8. Samtímagögnin eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips.....	1020
12.2.5. Gerólík þróun á Íslandi og í nágrannaríkjum í kjölfar efnahagsörðugleika.....	1037
12.2.5.1. Hörð samkeppni erlendis .....	1037
12.2.5.2. Frábær afkoma á Íslandi.....	1039
12.2.6. Samantekt.....	1047

## **13. SAMSKIPTI STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 2009 -2013 1050**

<b>13.1 Þýðing samskipta keppinauta .....</b>	<b>1050</b>
<b>13.2 Upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips um samskipti fyrirtækjanna .....</b>	<b>1051</b>
<b>13.3 Yfirlit yfir bein samskipti á árunum 2009-2013.....</b>	<b>1055</b>
13.3.1 Almenn .....	1055
13.3.2 Yfirlitið .....	1060
<b>13.4 Nánar um samskipti þeirra sem báru ábyrgð á flutningastarfsemi.....</b>	<b>1070</b>
13.4.1 Sjóflutningar .....	1071
13.4.2 Landflutningar, gámar og skipaafgreiðsla.....	1075
<b>13.5 Nánar um samskipti forstjóra Samskipa og Eimskips.....</b>	<b>1076</b>
13.5.1 Golfhópurinn .....	1078
<b>13.6 Samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips... 1081</b>	
<b>13.7 Samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa .. 1084</b>	
<b>13.8 Samskipti forstjóra Eimskips við yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku..... 1085</b>	
<b>13.9 Samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg 1085</b>	
<b>13.10 Samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips..... 1086</b>	



<b>13.11</b>	<b>Árleg golfmót Samskipa og Eimskips 2009 - 2013 .....</b>	<b>1087</b>
<b>13.12</b>	<b>Sjávarútvegssýningar .....</b>	<b>1092</b>
<b>13.13</b>	<b>Forstjóri Samskipa hringir í Eimskip þegar húsleit hefst .....</b>	<b>1094</b>
<b>13.14</b>	<b>Námskeið og handbók um samkeppnisreglur .....</b>	<b>1096</b>
<b>13.15</b>	<b>Samantekt .....</b>	<b>1102</b>
<b>14.</b>	<b>„FRIDURINN“ 2009-2012 .....</b>	<b>1104</b>
<b>14.1.</b>	<b>Markaðsaðgerðir fyrir 2009 skipulagðar .....</b>	<b>1104</b>
14.1.1.	Innflutningur.....	1105
14.1.2.	Landflutningar.....	1106
14.1.3.	Verkefnalisti Samskipa .....	1108
14.1.4.	Samantekt.....	1113
<b>14.2.</b>	<b>Láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð.....</b>	<b>1114</b>
<b>14.3.</b>	<b>Vífilfell og Ölgerðin óska tilboða .....</b>	<b>1118</b>
14.3.1.	Eimskip hækka verð verulega gagnvart ÖES .....	1119
14.3.2.	Eimskip býður ÖES „fáranlegt“ verð í landflutningum .....	1119
14.3.3.	Vífilfell óskar tilboða .....	1121
14.3.4.	Samskip halda Vífilfelli .....	1123
14.3.5.	Útboð ÖES.....	1125
14.3.6.	Eimskip heldur ÖES .....	1130
14.3.7.	Samantekt.....	1132
<b>14.4.</b>	<b>German Seafood Fish óskar tilboða.....</b>	<b>1133</b>
<b>14.5.</b>	<b>Fyllt í skarðið með Nathan &amp; Olsen .....</b>	<b>1136</b>
14.5.1.	„Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir“ - Atvik á árinu 2008 .....	1136
14.5.2.	Samskip semja við Nathan & Olsen.....	1140
14.5.3.	Tilfærsla Nathan & Olsen raskaði ekki samráðinu.....	1142
<b>14.6.</b>	<b>Samskip „flæma“ Innes í burtu.....</b>	<b>1147</b>
<b>14.7.</b>	<b>Útboð Promens .....</b>	<b>1150</b>
14.7.1.	„Svínslagning“ í tilboði Samskipa .....	1151
14.7.2.	Eimskip vildi ekki „rugga bátnum“ .....	1153
14.7.3.	Samantekt.....	1155
<b>14.8.</b>	<b>Útboð Norðlenska .....</b>	<b>1156</b>
14.8.1.	Samskip og Eimskip stefna að verðhækkun .....	1156
14.8.2.	Hætta á að verðsamkeppni „hefjist á ný“ .....	1160
14.8.3.	Samskip halda Norðlenska.....	1163
14.8.4.	Samskip og Eimskip hækka verð .....	1164
14.8.5.	Samantekt.....	1166
<b>14.9.</b>	<b>Frekari vísbendingar um samráð á árinu 2009.....</b>	<b>1167</b>
14.9.1.	Einyrkjar taldir ógn í stað Samskipa .....	1167
14.9.2.	Aðgerðir til að stuðla að „friði“ .....	1170
14.9.3.	Flutningsmiðlari verður var við „vopnahlé“ .....	1171
14.9.4.	Hækka verð gagnvart „núverandi kúnum“ .....	1172
14.9.5.	Samantekt.....	1175
<b>14.10.</b>	<b>Áætlanir fyrir árið 2010 – Áframhaldandi samráð .....</b>	<b>1176</b>
14.10.1.	Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja.....	1176
14.10.2.	Áætlun Samskipa fyrir árið 2010 .....	1177
14.10.3.	Áætlun Eimskips fyrir árið 2010.....	1188



14.10.4.	Ekki tókst að koma á sama ástandi í Færeyjum .....	1192
14.10.5.	Samantekt.....	1193
<b>14.11.</b>	<b>Afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum á árinu 2009 .....</b>	<b>1194</b>
14.11.1.	Starfsemi Samskipa Holding erlendis .....	1195
14.11.2.	Áhrif efnahagsástandsins á flutningamarkaði.....	1196
14.11.3.	Hörð samkeppni erlendis – Frábær afkoma á Íslandi .....	1198
14.11.4.	Á Íslandi þurfti ekki að láta viðskiptavinum njóta lækkunar á kostnaði .....	1200
14.11.5.	Samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til samkeppni.....	1204
14.11.6.	„ <i>Monopoly fee</i> “ Samskipa og Eimskips.....	1205
14.11.7.	Í Noregi, Danmörku og Svíþjóð leyfði samkeppni ekki hækkun á verði .....	1207
14.11.8.	„ <i>Pushing rates constantly upwards</i> “ .....	1210
<b>14.12.</b>	<b>Samráð á árinu 2009 um afsláttarkjör.....</b>	<b>1214</b>
<b>14.13.</b>	<b>Samráð á árinu 2009 um að greiða ekki umfram taxa .....</b>	<b>1217</b>
<b>14.14.</b>	<b>Samráð á árinu 2009 um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol) .....</b>	<b>1218</b>
<b>14.15.</b>	<b>Atvik tengd Maersk á árinu 2009.....</b>	<b>1220</b>
<b>14.16.</b>	<b>DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009 .....</b>	<b>1228</b>
14.16.1.	„ <i>Skipta á bitum við Wilson</i> “.....	1229
14.16.2.	DSV leitar að nýjum samstarfsaðila .....	1230
14.16.3.	Eimskip fer á fund Thorship .....	1238
14.16.4.	Unnið gegn því að Thorship njóti betri kjara.....	1239



## 12. YFIRLIT YFIR SAMFELLT SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013

4984. Í kafla 4 hér að framan er gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins sem banna allt samráð keppinauta sem hefur það að markmiði að raska samkeppni, en til þess teljast meðal annars samningar og samþykktir milli fyrirtækja, hvort heldur þær eru bindandi eða leiðbeinandi, og samstilltar aðgerðir sem hafa að markmiði eða af þeim leiðir að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni sé raskað. Nær bannið meðal annars til samráðs um skiptingu á mörkuðum, til dæmis eftir svæðum eða viðskiptavinum, og samráðs um að eiga ekki viðskipti við tiltekin fyrirtæki. Í kafla 4 er jafnframt lýst reglum samkeppnisréttarins um *samfellt samráð* og viðteknum sönnunarreglum- og sjónarmiðum. Er þessum reglum samkeppnisréttarins beitt við mat á háttsemi Samskipa.
4985. Í kafla 3 er lýst stöðu Samskipa og Eimskips á mörkuðum þessa máls á árunum 2009-2013. Eins og þar kemur fram höfðu fyrirtækin saman gríðarlega sterka stöðu á þessum mörkuðum, en á þeim ríkti fákeppni á rannsóknartímabilinu. Umræddir markaðir voru því afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti. Á slíkum mörkuðum er sérstaklega þýðingarmikið að keppinautar, sem eru nær einráðir á þeim, eigi ekki í neinum samskiptum sem geta dregið úr sjálfstæði þeirra eða minnkað æskilega óvissu við töku ákvarðana.
4986. Eins og áður hefur verið gerð grein fyrir var markmið „*Nýtt upphaf*“ samráðsverkefnis Samskipa og Eimskips að meta „*hagkvæmni*“ tiltekinna verkefna með því að „*auka samstarf*“ þeirra á milli, sbr. glærुकyninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Jafnframt skal áréttað að fyrir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 var fyrir hendi tiltekið ólögmeæt samráð á milli þeirra sem jókst í kjölfarið. Þetta „eldra“ samráð fyrirtækjanna var þannig aukið og hélt áfram út rannsóknartímabil málsins, en það tók til sjó- og landflutninga, gáma og skipaafgreiðslu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. kafla 11.5.
4987. Í köflunum hér að framan er ítarlega rökstutt að á síðara hluta ársins 2008 hafi átt sér stað samráð á milli Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í október/ nóvember 2008 hafi Samskip og Eimskip náð markmiði sínu um takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi.
4988. Þegar framangreint er virt í samhengi við samtímagögn á árunum 2009 - 2013 er það jafnframt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í tengslum við framangreindar breytingar hafi náðst sameiginlegur skilningur Samskipa og Eimskips um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 12.2.
4989. <sup>2184</sup> Nánar tiltekið fólst skiptingin í því að fyrirtækin myndu halda sínum mikilvægu viðskiptavinum og forðast samkeppni til að ná þeim af hvort öðru. Á þessu tímabili átti sér jafnframt stað verðsamráð og upplýsingagjöf um mikilvæg viðskiptamálefni milli fyrirtækjanna.

### 12.1. Skipulag umfjöllunar

4990. Í eftirfarandi köflum er fjallað með ítarlegum hætti um atvik á árunum 2009–2013 sem sýna framangreint samfellt samráð Samskipa og Eimskips.

<sup>2184</sup> Hér ber að hafa í huga að í kafla 5.9 er gerð grein fyrir gögnum sem veita vísbendingar um að ólögmeæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hafi að einhverju leyti verið fyrir hendi þegar „*Nýtt upphaf*“ samráðsverkefnið hófst í júní 2008.



4991. Eins og áður hefur komið fram fjallar mál þetta um margvíslega þætti í starfsemi Samskipa og Eimskips yfir langt tímabil enda voru verkþættirnir í „Nýtt upphaf“ verkefninu mjög fjölbreytilegir. Af samtímagögnum verður ráðið að í starfsemi fyrirtækjanna áttu sér ítrekað stað atvik, á sama eða svipuðum tíma, sem voru tengd innflutningi, útflutningi, siglingakerfum, skipafgreiðslu, ráðstöfun gáma og landflutningum, sem vörðuðu m.a. mismunandi viðskiptavini og/eða viðskiptalegar aðgerðir (t.d. endurnýjun samninga, verðbreytingar, afslætti, viðbrögð við ósk um tilboð o.fl.). Verður að líta til þessara atvika og skoða þau heildstætt við mat á háttsemi fyrirtækjanna.
4992. Á sama eða svipuðum tíma og þessi atvik gerðust áttu stjórnendur fyrirtækjanna jafnframt í samskiptum sín á milli, bæði í leik og starfi, sem mikilvægt er að virða með öðrum atvikum málsins. Í ákvörðun þessari eru atvik reifuð þannig að leitast er við að tryggja á sama tíma annars vegar að greining á einstökum atvikum sé skýr og hins vegar að veitt sé glögg yfirsýn yfir önnur mikilvæg atvik sem áttu sér stað á sama eða svipuðum tíma (og fjallað er um á öðrum stað í ákvörðuninni). Til að stuðla að skipulagðri frásögn er nauðsynlegt að flokka þessi atvik en athuga ber að á sama tíma geta efnisflokkar skarast.
4993. Vegna umfangs brota Samskipa og Eimskips verður umfjöllunin í aðalatriðum byggð upp í tímaröð. Meginumfjöllun um tiltekin atvik er að jafnaði að finna á einum stað og almennt er vísað til þeirrar umfjöllunar þegar hún þykir hafa þýðingu við mat á öðrum atvikum málsins.
4994. Til glöggvunar fylgir hér stutt yfirlit og reifun á umfjöllun í einstökum köflum ákvörðunarinnar sem varða atvik á árunum 2009–2013.

#### 12.1.1. Samskipti Samskipa og Eimskips 2009–2013

4995. Í kafla 13 er gerð grein fyrir umfangi og eðli samskipta stjórnenda og annarra starfsmanna Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013. Í kaflanum verður m.a. vikið að eftirfarandi:
4996. Gögnin sýna að samráð fyrirtækjanna í m.a. sjóflutningum og landflutningum kallaði á regluleg samskipti milli Eimskips og Samskipa. Þá hafa og þýðingu þau persónulegu tengsl og samskipti sem voru milli tiltekinna lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa, t.d. (S)forstj og (E)forstj, (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv og (S)forstö-útl og (E)forstj. Var m.a. þessum samskiptum og tengslum lýst í kafla 7.1 og verður einnig vikið að þeim í kafla 13 hér á eftir.
4997. Skipta má samskiptum Samskipa og Eimskips í annars vegar bein samskipti milli fyrirtækjanna (þ.e. fundir, símtöl eða önnur samtöl) og hins vegar (aðallega) tölvupóstsamskipti milli þeirra. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að gögn sem sýna aðeins samskipti keppinauta (en ekki efni samskiptanna) geta haft mikið gildi við sönnun á ólögætu samráði. Sýna samtímagögn fjölmörg bein samskipti Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013. Við mat á háttsemi fyrirtækjanna er höfð hliðsjón af þessum beinu samskiptum auk tölvupósta sem fóru á milli þeirra.
4998. Í þessu samhengi höfðu sérstaka þýðingu reglulegir fundir lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Voru þetta framkvæmdastjórar og aðrir yfirmenn sem báru ábyrgð á skipakerfum, verðlagningu og öðrum lykilaatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. Var um að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust samkeppni í sjóflutningum. Einnig voru regluleg samskipti milli stjórnenda sem báru ábyrgð á öðrum þáttum í starfsemi fyrirtækjanna, eins og t.d. landflutningum og skipaafgreiðslu. Höfðu reglulegir fundir af þessum toga átt sér stað á síðari hluta ársins 2008 og sýna gögnin að slíkir fundir héldu áfram út rannsóknartímabilið.
4999. Samskipti Samskipa og Eimskips voru til staðar a.m.k. fram til húsleitar Samkeppniseftirlitsins hjá fyrirtækjunum 10. september 2013. Í ljós hefur komið að viðbrögð (S)forstj við upphaf húsleitar Samkeppniseftirlitsins fólust meðal annars í því að hringja úr borðsíma til (E)frkvstj-sala/þj, eins af æðstu stjórnendum Eimskips sem átt hafði í reglubundnum samskiptum við lykilstjórnendur hjá Samskipum. Síðan um daginn var (S)forstj spurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti sín við starfsmenn Eimskips. Við það tilefni greindi (S)forstj aftur á móti ekki frá umræddu símtali og



samskiptum við (E)frkvstj-sala/pj þrátt fyrir að aðeins nokkrar klukkustundir væru liðnar frá því símtalið átti sér stað. (S)forstj gaf því vísitandi rangar upplýsingar til Samkeppniseftirlitsins. Í skýrslu sinni hjá Samkeppniseftirlitinu gaf (S)forstj einnig rangar upplýsingar um m.a. samskipti við (E)forstj og (E)frkvstj-alpjsv. (S)forstj, sem var forstjóri Samskipa, virðist þess vegna hafa talið sig þurfa að ræða við stjórnanda Eimskip um húsleit Samkeppniseftirlitsins og talið ástæðu til að reyna að leynd samskiptum sínum við stjórnendur þess fyrirtækis.

5000. Forstjóri Eimskips, (E)forstj, gaf einnig í skýrslu sinni hjá Samkeppniseftirlitinu rangar upplýsingar um samskipti sín við m.a. (S)forstj. Fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs kvaðst (E)forstj engin samskipti hafa haft við (S)forstj. Kvaðst hann „engan áhuga [hafa] á að umgangast“ (S)forstj, og lýsti samskiptum þeirra þannig að það „andi köldu“ milli þeirra og það væru „engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko“. Gekk (E)forstj meiri segja svo langt að staðhæfa að honum „liði illa í návist“ starfsmanna Samskipa og hann færi „ekki í veiðiferð ef að þeir eru.“
5001. Staðhæfingar forstjóra fyrirtækjanna eru í hrópandi ósamræmi við samtímagögn. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru tengsl (E)forstj og (S)forstj til þess fallin að skapa frjóan jarðveg fyrir auknið samráð fyrirtækjanna. Á rannsóknartímabilinu voru forstjórnarnir saman í fámennum hópi sem lék golf saman og fór í skemmtiferðir til útlanda. Engu breytti þótt innan fyrirtækjanna hefði verið varað eindregið við slíkum samskiptum starfsmanna þeirra eða að innan Eimskips hafi verið haldið samkeppnisréttarnámskeið og innleiddar reglur sem bönnuðu slík samskipti.
5002. Voru framangreind tengsl og samskipti (S)forstj og (E)forstj því til þess fallin að styðja við og styrkja framgang hins samfellda samráðs fyrirtækjanna.

#### 12.1.2. „Friðurinn“ 2009–2012

5003. Á síðara hluta ársins 2008 átti sem áður segir sér stað samráð á milli Samskipa og Eimskips í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Jafnframt náðist sameiginlegur skilningur milli fyrirtækjanna um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavinum. Með þessu komu fyrirtækin á ólögmaetu ástandi sem var fyrir hendi fram á árið 2013 og til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni á mörkuðum málsins. Hinu ólögmaeta ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips er lýst í samtímagögnum fyrirtækjanna sem „friðnum“. Í þeim er einnig rætt um „ró“ á markaðnum. Í þessu fólst í aðalatriðum að á umræddu tímabili forðuðust Samskip og Eimskip að keppa við hvort annað um mikilvæga viðskiptavinum og gátu með þá vissu í farteskinu ítrekað hækkað verð eða haldið því uppi í trausti þess að við því yrði ekki brugðist með samkeppni af hálfu keppinautarins.
5004. Samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013 voru til þess fallin að viðhalda og styðja hina ólögmaetu markaðsskiptingu („friðinn“).
5005. Gögnin sem sýna fram á markaðsskiptinguna eru viðamikil og taka til langs tímabils. Sökum þessa er gagnlegt að draga saman kjarnaatriði þeirra en þá umfjöllun er að finna í kafla 12.2.
5006. Í kafla 14 er gerð nákvæm grein fyrir gögnum sem tengjast „friðnum“ frá og með árinu 2009. Verður fjallað um atvik og gögn sem tengjast mikilvægum viðskiptavinum og að mati Samkeppniseftirlitsins gefa til kynna markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa. Þessi tilvik eru ekki tæmandi talin heldur sett til að sýna fram á umfang og eðli hins samfellda samráðs fyrirtækjanna. Einnig er í kafla 14 lýst verðhækkunum, verðsamráði og upplýsingaskiptum fyrirtækjanna. Er þar fjallað um atvik sem tengjast bæði sjó- og landflutningum.





### 12.1.3. Samráð í sjóflutningum 2009-2013

5007. Í kafla 16 verður lýst ólögætu samráði Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi á árunum 2009 – 2013. Var um að ræða samráð sem var fyrir hendi við breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008.
5008. Áður en umræddar breytingar komu til var eftirfarandi samráð fyrir hendi, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.4, 5.8.2 og 7.5.5:
- Þann 30. nóvember 2001 undirrituðu Eimskip og Samskip það sem fyrirtækin nefndu „Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag“. Það átti að taka til „gámaflutninga með skipum félaganna“ sem „skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka.“ Samtímagögn sýna hins vegar að gildissvið samningsins var mun rýmra. Tók samningurinn ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga milli hafna í Evrópu og milli Evrópu og Íslands, þ.e. til almennra sjóflutninga fyrirtækjanna. Fór þessi samningur Eimskips og Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var þessi ólögæti samningur um Evrópuflutninga ennþá í framkvæmd þegar „Nýtt upphaf“ verkefni Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008. Er þetta viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.
  - Með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var Eimskip og Samskipum, með heimild í þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. laganna vegna samnings sem fól í sér að Eimskip tók að sér flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku. Þessi undanþága gildi til 31. ágúst 2004. Engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var því í gildi frá 1. september 2004 til desember 2009 vegna samstarfs fyrirtækjanna í siglingum til og frá Norður-Ameríku. Þrátt fyrir að undanþágan hefði fallið úr gildi 31. ágúst 2004 héldu Eimskip og Samskip áfram samstarfi, sem var ólögætt, og var það fyrir hendi í byrjun júní 2008 þegar „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst. Er þetta viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.
5009. Eins og fram kemur í glærukynningunni sem [\(E\)frkvstj-alþjsv](#) vistaði 8. júní 2008 og [\(E\)forstj](#) daginn eftir tók „Nýtt upphaf“ verkefnið til sjóflutninga milli Íslands og bæði Evrópu og Norður-Ameríku. Átti að kanna hagkvæmni þess að auka það samstarf Samskipa og Eimskips sem var fyrir hendi.
5010. Á síðari hluta ársins 2008 var unnið að gerð nýs samnings um Norður-Ameríku flutninga og settar fram hugmyndir um verulega aukið samstarf að þessu leyti, sbr. tölvupóst [\(E\)forstj](#) frá 27. júní 2008 og minnisblöð [\(S\)frkvstj-millilandasv](#), dags. 7. og 9. júlí 2008. Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, [\(S\)frkvstj-N-Am](#), sendi tölvupóst til [\(S\)forstö-innfl1](#), [\(S\)forstj](#) og [\(S\)frkvstj-millilandasv](#) 15. október 2008. Samkvæmt tölvupóstinum höfðu Samskip á þessum tíma dregið úr eigin Norður-Ameríku flutningum í gegnum Evrópu (TA-flutningar<sup>2185</sup>) í samkeppni við Eimskip og þess í stað beint Norður-Ameríku flutningum til Eimskips. Einnig var unnið að auknu samstarfi í flutningum til og frá öðrum Evrópulöndum. Þann 20. október 2008 sendi [\(S\)frkvstj-millilandasv](#) „útvíkkað neyðarsamkomulag“ til Eimskips.
5011. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að á árunum 2009-2013 hafi fyrirtækið átt í ólögætu samráði við Samskip „um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.“ Varðandi sjóflutninga til og frá öðrum Evrópulöndum á sama tímabili er í sátt Eimskips viðurkennt að fyrirtækið hafi átt í ólögætu samráði við Samskip „um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda“. Er hvoru tveggja í samræmi við samtímagögn. Sýna gögnin að samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi átti sér stað samfellt á árunum 2009–2013.

<sup>2185</sup> TA er skammstöfun fyrir Trans-Atlantic.



5012. Á þessu tímabili voru Eimskip og Samskip saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og a.m.k. 95% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda.
5013. Einnig liggur fyrir að á árinu 2009 jókst samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum þegar samkomulag komst á milli Eimskips og dótturfélags Samskipa, Jóna, um flutning á gámum Jóna frá m.a. Bretlandi, sbr. m.a. kafla 9.12.4. Með því samkomulagi var þannig aukið við það samráð Samskipa og Eimskips sem þegar var fyrir hendi í sjóflutningum og varði það út rannsóknartímabilið. Umfang samráðs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum jókst því enn frekar með tilkomu þessa samstarfs og hafði yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-innfl1, af þessu miklar áhyggjur og lagði til við (S)forstj að þessari tilteknu samvinnu við Eimskip yrði hætt. Það var hins vegar ekki gert enda voru heildarhagsmunir Samskipa af samráði við Eimskip taldir miklir.
5014. Þetta aukna samstarf Samskipa við Eimskip í sjóflutningum árið 2009 var í samræmi við samráðsverkefni fyrirtækjanna sem hafist var handa við eftir mitt ár 2008, og hluti af samfelldu samráði þeirra. Líta ber til þess að í bréfi Samskipa frá 20. nóvember 2018 kemur fram að þetta samstarf við Eimskip hafi verið vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008.
5015. Nýr Norður-Ameríku samningur Samskipa og Eimskips var undirritaður 7. janúar 2009 og gildi hann til 31. desember 2010. Var þetta samstarf hluti af „Nýtt upphaf“ verkefninu. Þann 26. janúar 2009 sendu Eimskip og Samskip samninginn til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga vegna samvinnu fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Stóð samstarfið yfir allt árið 2009 þrátt fyrir að engin undanþága lægi fyrir.
5016. Með ákvörðun nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, veitti Samkeppniseftirlitið samstarfinu undanþágu sem gildi til 31. desember 2010. Í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips voru engar upplýsingar veittar um hið umfangsmikla samráð fyrirtækjanna sem hélt sem áður segir áfram eftir að undanþágubeiðnin var send Samkeppniseftirlitinu. Þá gáfu fyrirtækin ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Var því undanþága Samkeppniseftirlitsins veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga frá fyrirtækjunum.
5017. Þann 23. desember 2010 sendu Samskip og Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins þar sem gerð var grein fyrir því að nýr samningur um Norður-Ameríku siglingar hefði verið undirritaður. Gildi hann frá 1. janúar 2011 til 31. desember 2012. Í bréfinu var óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna þessa samnings. Aftur var ranglega gefið til kynna af hálfu fyrirtækjanna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið þessa samnings væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Í bréfinu var ekki gerð grein fyrir því samráði Eimskips og Samskipa sem þá stóð yfir. Þrátt fyrir að Samkeppniseftirlitið veitti ekki undanþágu vegna samstarfsins hélt það áfram út rannsóknartímabilið.
5018. Upplýsingar frá Samskipum og Eimskips gefa til kynna að talsverðar sveiflur hafi verið á umfangi flutninga þeirra milli Íslands og Norður-Ameríku. Eftir mikinn innflutning á árinu 2007 varð töluverður samdráttur í innflutningi frá Norður-Ameríku eftir mitt ár 2008 og var umfangið sögulega lítið allt fram til fyrri hluta árs 2012. Umfang útflutnings til Norður-Ameríku var sömuleiðis sveiflukennt en leitni þess var lengst af niður á við á rannsóknartímabilinu. Þrátt fyrir það sýna samtímagögn í málinu að stjórnendur bæði Samskipa og Eimskips lögðu engu að síður ríka áherslu á að viðhalda þessu samstarfi og endurnýja samning fyrirtækjanna. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta til stuðnings því að samskiptin og samvinnan sem leiddi af Norður-Ameríku samstarfinu hafi verið mikilvæg fyrir framgang samráðsins, sbr. umfjöllun víða í ákvörðun þessari um eðli reglubundinna samskipta lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip.
5019. Að því er snerti Evrópuflutninga undirrituðu Eimskip og Samskip nýtt „neyðarsamkomulag“ um þá þann 9. desember 2010. Fól það í sér ólögmeitt samráð og jafnframt var sú samvinna sem fólst í



Þessu hluti af „Nýtt upphaf“ verkefninu sem hafist var handa við eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Var þetta samkomulag framkvæmt út rannsóknartímabilið.

5020. Ólíkt Norður-Ameríku samningunum var Samkeppniseftirlitið ekki upplýst um framangreinda flutninga Eimskips fyrir Jóna eða neyðarsamkomulögin frá 2001 og 2010. Óskuðu fyrirtækin ekki eftir undanþágu vegna þessa ólögmeta samstarfs. Í því sambandi skal áréttað að það var að frumkvæði Samkeppnisstofnunar árið 1997 sem athugun var hafin á samstarfi Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku siglinga. Þá hafði fyrst frést af samstarfinu í fjölmiðlum, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997, þar sem niðurstaðan var sú að samstarf fyrirtækjanna bryti í bága við 10. gr. samkeppnislaga. Samtímagögn sýna að Eimskip þurfti að upplýsa bandarísk samkeppnisyfirkvæði um Norður-Ameríku samningana við Samskip. Innan Eimskips var litið svo á að það væri vegna þessara „formlegheita“ sem samningarnir hafi „farið til Samkeppniseftirlitsins til skoðunar.“, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 frá 6. nóvember 2008 (afrit sent til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv). Þannig var það athugun samkeppnisyfirkvæði og hinar bandarísku samkeppnisreglur sem voru megin ástæða þess að umræddir samningar voru sendir Samkeppniseftirlitinu. Þegar samráð fyrirtækjanna féll ekki undir Norður-Ameríku siglingar og bandarískar samkeppnisreglur var ekki óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga.

#### 12.1.4. Samráð í landflutningum 2009-2013

5021. Í kafla 17 er lýst ólögmetu samráði Samskipa og Eimskips í landflutningum á Íslandi á árunum 2009-2013.

5022. Líkt og í sjóflutningum var í landflutningum um að ræða samráð sem var fyrir hendi þegar „Nýtt upphaf“ samráðsverkefnið hófst í júní 2008 og var það síðar aukið í samræmi við markmið verkefnisins, sbr. „Nýtt upphaf“ glærुकynningu (E)forstj frá 9. júní 2008.

5023. Samtímagögn sýna að ólögmett samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum hófst a.m.k. árið 2005 í gegnum samstarf Samskipa við dótturfélag Eimskips, Norðurfrakt, í flutningum og tengdri þjónustu á Norðurlandi. Þá sýna samtímagögn að ólögmett samráð fyrirtækjanna var aukið í kjölfar funda framkvæmdastjóra landflutninga fyrirtækjanna 4. júlí og 17. september 2008 auk funda undirmanna þeirra á Reyðarfirði 9. september 2008 og samskipti í tengslum við fundinn.

5024. Á árunum 2009-2013 hélt ólögmett samráð fyrirtækjanna áfram. Á þessu tímabili voru Samskip og Eimskip saman í yfirburðarstöðu á landflutningamörkuðum. Á landinu öllu voru fyrirtækin saman með allt að 85% markaðshlutdeild. Sú hlutdeild sem eftir stóð skiptist á milli fjölmargra smærri aðila og var enginn þeirra með meira en 5% markaðshlutdeild.

5025. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að á árunum 2009 – 2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmetu samráði við Samskipa „um landflutningsþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum.“

5026. Samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum náði til fjölda flutningaleiða og afgangslustaða um nær allt land. Á grundvelli gagna sem fundist hafa í málinu og upplýsinga frá Samskipum og Eimskip er ljóst að fyrirtækin áttu í reglubundnu samstarfi á eftirfarandi flutningaleiðum og vöruafgangslum á rannsóknartímabilinu:

- Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Siglufjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Reykjavíkur og Akureyrar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar – Samskip flytja fyrir Eimskip.



- Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Neskaupstaðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Vopnafjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Þórshafnar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Egilsstaða – Samskip flytja fyrir Eimskip og Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur – Eimskip flytur fyrir Samskip.<sup>2186</sup>
- Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar – Samskip flytja fyrir Eimskip.<sup>2187</sup>
- Flutningaleiðin á milli Grímseyjar og Árskógssands – Samskip reka ferjuna Sæfara og flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Landeyjarhafnar/Þorlákshafnar og Vestmannaeyja – Eimskip rekur Herjólf og flytur fyrir Samskip.
- Samstarf um vöruafgreiðslur var eftirfarandi:
  - Ólafsfjörður: Eimskip (Norðurfrakt) annast vöruafgreiðslu fyrir Landflutninga.
  - Siglufjörður: Til 1. júní 2008 annaðist Norðurfrakt vöruafgreiðslu en samdi þá við Fiskmarkaðinn um vöruafgreiðslu. Afgreiðir fyrir bæði Eimskip og Samskip.
  - Djúpivogur: Eimskip afgreiðir vörur fyrir Samskip.
  - Þórshöfn: Samskip afgreiðir vörur fyrir Eimskip.<sup>2188</sup>
- Þá hafa Eimskip og Samskip upplýst um eftirfarandi samstarf í fiskflutningum:
  - Eimskip flytur fisk fyrir Samskip á milli:
    - Húsavíkur og Reykjavíkur.
    - Siglufjarðar og Reykjavíkur.
  - Samskip flytja fisk fyrir Eimskip á milli:
    - Þórshafnar og Reykjavíkur.
    - Dalvíkur og Reykjavíkur.
  - Eimskip og Samskip flytja fisk á milli Austfjarða og Reykjavíkur fyrir hvort annað.

5027. Samtímagagn Eimskips frá 5. október 2012 styður að samráð fyrirtækjanna hafi orðið umfangsmeira á rannsóknartímabilinu, en skjalið inniheldur samningsverð á milli fyrirtækjanna á 36 flutningaleiðum um land allt. Varpar skjalið ljósi á samráð fyrirtækjanna á umræddum leiðum. Í þessu sambandi skal áréttað að hvers kyns hagnýt samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði er mjög varhugaverð. Keppinautum er óheimilt að eiga í hvers konar samráði sem getur eða er til þess fallið að draga úr verðsamkeppni, t.d. með því að skiptast á upplýsingum um verð og tengd atriði. Að mati

<sup>2186</sup> Samstarfið hófst árið 2010 og stóð a.m.k. út rannsóknartímabilið.

<sup>2187</sup> Samstarfið hófst árið 2010 og stóð a.m.k. út rannsóknartímabilið.

<sup>2188</sup> Í mgr. 568 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að árið 2009 hafi verktaki sem sá um vöruafgreiðslu fyrir Samskip á Þórshöfn hætt rekstri og Samskip tekið yfir rekstur afgreiðslustöðvarinnar. Eimskip hafi á þeim tíma óskað eftir því að Samskip tækju að sér afgreiðsluþjónustu fyrir Eimskip. Sjá einnig bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 28.05.2010.



Samkeppniseftirlitsins fólst í þessu samstarfi Samskipa og Eimskips takmörkun eða stýring á framleiðslu. Því fylgdi jafnframt ítrekuð samskipti og upplýsingaskipti og þá er ljóst að fyrirtækin sömdu um kjör sín á milli á viðkomandi leiðum.

5028. Samstarf fyrirtækjanna í landflutningum var umfangsmikið. Sést það einnig á veltu vegna flutninga fyrirtækjanna fyrir hvort annað, á fjölda leiða og afgreiðslustaða sem voru andlag samstarfsins og loks á ítrekuðum og reglubundnum samskiptum stjórnenda og annarra starfsmanna fyrirtækjanna í tengslum við framkvæmd samráðsins, m.a. um sérstaklega samkeppnislega viðkvæm málefni.
5029. Samtímagögn sýna að í maí 2009 höfðu Samskip og Eimskip ákveðið sameiginlega að segja upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði. Kom sú tillaga frá Samskipum, sem lögðu til við Eimskip að bæði fyrirtækin segðu upp afgreiðslusamningi við Austfar og þjónustuðu Seyðisfjörð þess í stað frá Egilsstöðum. Ákváðu stjórnendur Eimskips í landflutningum að „fara að þessari tillögu“ og höfðu tilkynnt framkvæmdastjóra Austfar um ákvörðunina. Umrædd aðgerð Samskipa og Eimskips fól í sér ólöglegt samráð.
5030. Ólöglegt samráð fyrirtækjanna tók einnig til flutninga á ferskum fiski, en fiskflutningar voru veigamikill þáttur í flutningakerfum Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu. Er óumdeilt að fyrirtækin höfðu með sér samstarf í flutningum á fiski frá Vestfjörðum, Austfjörðum og Norðurlandi til Reykjavíkur. Samtímagögn sýna hvaða áhrif samráð Samskipa og Eimskip hafði á samkeppni á markaði fyrir fiskflutninga. Stjórnandi Samskipa lýsti því svo að „verðstríð“ ríkti í fiskflutningum áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008. Stjórnandi hjá Eimskip, sem lýsti „gríðarlegri samkeppni“ í fiskflutningum í mars 2008, upplýsti í desember 2009 að „hækkanir í fiskflutningum upp á 10%“ væru í hættu ef Eimskip ynni útboð eins stærsta viðskiptavinar Samskipa í landflutningum. Er þetta til marks um hvernig aukið samráð á landflutningamarkaði hafði raskað samkeppni og gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð á fiskflutningum.
5031. Samkvæmt framansögðu tók ólöglegt markaðsskipting og verðsamráð Samskipa og Eimskips jafnframt til landflutningastarfsemi fyrirtækjanna. Í tengslum við áður nefnt útboð lýsti Eimskip því t.d. yfir að ekki ríkti verðsamkeppni við Samskip í landflutningum, þ.e. að samkeppni gæti „hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum“ ef Eimskip hefði unnið útboð í landflutninga Norðlenska í desember 2009. Sú víska sem samráð fyrirtækjanna skapaði birtist jafnframt í rekstraráætlunum fyrirtækjanna á þessum tíma þar sem var miðað við að ekki yrði ráðist í samkeppni og að fyrirtækin héldu mikilvægustu viðskiptavinum sínum. Í áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2011 kom t.d. fram að „Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu“ og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir“. Í apríl 2012 kom fram hjá Eimskip að Samskip væru að „hrista aðeins upp í okkar samstarfi“ með því að „kroppa“ í viðskiptavinum Eimskips.
5032. Í samtímagögnum beggja fyrirtækja var ekki gert ráð fyrir að þeim stafaði samkeppnisleg ógn af hvert öðru í landflutningum en slík ógn aftur á móti talin stafa frá hinum allra smæstu keppinautum (svonefndum einyrkjum).

#### 12.1.5. Gámasamstarf 2009-2013

5033. Í kafla 18 er lýst ólöglegu samráði Samskipa og Eimskips um gagnkvæma leigu og lán á gámum á árunum 2009 – 2013. Var um að ræða samstarf sem var fyrir hendi þegar „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008 og var það síðar aukið í samræmi við markmið verkefnisins.
5034. Samráð Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum var í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins. Með auknu gámasamstarfi þar sem fyrirtækin notuðu gáma hvors annars hagræddu þau saman og komumst upp með að nota færri gáma. Þetta aukna samráð tengdist m.a. því að haustið 2008 laut samráð fyrirtækjanna, um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi, að því að sníða flutningakerfin utan um vaxandi útflutning frá Íslandi. Með minnkandi



innflutningi þýddi þetta ójöfnuð í flutningakerfum (færri gámar komu til landsins sem þýddi að það vantaði gáma hér á landi fyrir útflutning).

5035. Þessu fyrirsjáanlega viðfangsefni í gámastýringu mættu fyrirtækin saman m.a. með auknu samstarfi um leigu/láni á gámum. Ljóst er að samstarf fyrirtækjanna tengdu gámum var þó ekki bara bundið við framangreint. Til að mynda tóku fyrirtækin upp aukið samstarf vegna notkunar á gámum sem tengdist flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. atvik seinni hluta árs 2008 og samning fyrirtækjanna frá 7. janúar 2009.
5036. Til viðbótar við gagnkvæma leigu/lán á gámum áttu fyrirtækin í samstarfi við gámastýringu sem laut að því að flytja tóma gáma fyrir hvort annað milli viðkomustaða. Þannig voru fyrir hendi ólögmatir samningar Samskipa og Eimskips um gagnkvæma flutninga á tómum gáma milli hafna hér á landi, milli Íslands og Evrópu og tengt Norður-Ameríku samstarfi.
5037. Samráð Samskipa og Eimskips tengdu gámum var umfangsmikið á rannsóknartímabilinu og gat verið til staðar óháð því fyrir hvaða viðskiptavin var verið að flytja hverju sinni og á hvaða flutningsleið í heiminum, á landi eða sjó.
5038. Hluti af auknu samstarfi vegna gáma tengdist samráðinu vegna útflutnings á áli Alcoa, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 11.13.4 um hið „*skilgreinda verklag*“ og umfjöllun í kafla 11.14.1 um flutninga Eimskips á tómum gámum frá Reykjavík til Reyðafjarðar.
5039. Í samræmi við þetta er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennt að á árunum 2009–2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmatu samráði við Samskip „*um gagnkvæma leigu eða lán á gámum.*“ Auk þess að vera hluti af viðtækara samráði var gámasamstarf fyrirtækjanna sem slíkt til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti. Eimskip og Samskip voru samanlagt með afar mikla markaðshlutdeild og sökum þessa var „*náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni [...] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*“, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Gámastýring er einn af meginþáttum í rekstri flutningafyrirtækja. Náið samstarf fyrirtækjanna þessu tengdu kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Var þetta til þess fallið að draga úr sjálfstæði og virkri samkeppni milli fyrirtækjanna.
5040. Þá ber að horfa til þess að ef skipafélög eru samanlagt með meiri en 30% markaðshlutdeild þá geta þau ekki notið þeirrar undanþágu frá banni við ólögmatu samráði sem felst í reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 en hún er í gildi hér á landi. Gátu Samskip og Eimskip því ekki notið undanþágu frá samráðsbanninu vegna samstarfs sem tók m.a. til „*útvegum gáma, undirvagna og annars búnaðar og/eða leigu, kaupleigu eða kaupsamninga um slíkan tækjabúnað*“, sbr. e. lið 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 906/2009 en henni er nánar lýst í kafla 4.6.7.2.2. Á rannsóknartímabilinu var Samskipum og Eimskipum óheimilt að hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, sbr. kafla 4.6.1.
5041. Samráð fyrirtækjanna tengt gámum átti sér ekki aðeins stað á sjóflutningsmarkaði heldur einnig á landflutningamarkaði.
5042. Samtímagögn sýna að samráðið vakti undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Í gögnunum kemur meðal annars fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um „*stuðning*“ fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta „*fáránlegt*“. Af þessu samráði leiddu mjög mikil samskipti og samvinna milli Eimskips og Samskipa. Af hálfu Eimskips var í þessum samskiptum fyrirtækjanna jafnvel vísað til til slagorðs Samskipa: „*Toggether we make things happen*“. Þetta umfangsmikla gámasamráð var viðvarandi út rannsóknartímabilið.



### 12.1.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2009-2013

5043. Í kafla 19 er lýst ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu vegna sjóflutninga á árunum 2009 – 2013.
5044. Var um að ræða samráð sem var fyrir hendi þegar „Nýtt upphaf“ verkefnið hófust í júní 2008 og var til skoðunar að auka þetta samráð í samræmi við markmið verkefnisins, sbr. m.a. kafla 7.5.4.
5045. Á árinu 2003 komu fram hugmyndir um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa á sviði skipaafgreiðslu og var rætt um um að sameina gámahafnir Eimskips og Samskipa í Sundahöfn. Ekkert varð hins vegar úr þessu.
5046. Frá a.m.k. nóvember 2007 höfðu Eimskip og Samskip með sér ólögmætt samráð í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip Samskipa með annan vöruflutning (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Var þetta samráð þannig fyrir hendi í júní 2008.
5047. Líkt og í öðrum þáttum í samráðsverkefninu var hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu. Þá benda samtímagögn til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu.
5048. Þrátt fyrir að framangreint samstarf á Reyðarfirði hafi hafist haustið 2007 var það fyrst í júlí 2010 sem Eimskip og Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu beiðni um undanþágu frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, vegna þessa samstarfs. Fram kom í undanþágubeiðninni að fyrirtækin hefðu komist að „samkomulagi um lestun og losun á vörum við Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði“ sem fælist í því að Samskip keyptu þjónustu við skipaafgreiðslu af Eimskip. Í undanþágubeiðninni kemur fram að fyrirtækin hafi stefnt að því að klára samkomulagið um Reyðarfjörð í „nokkurn tíma“.
5049. Í þessari beiðni Samskip og Eimskips var réttilega lagt til grundvallar að þetta samstarf færi gegn 10. gr. samkeppnislaga og sökum þessa væri þörf á undanþágu. Var þetta samstarf fyrirtækjanna til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti. Eimskip og Samskip voru samanlagt með afar mikla markaðshlutdeild og sökum þessa var „náð samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni [...] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum“, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Fyrirtækin áttu með sér áralangt og náð samstarf í skipaafgreiðslu í næststærstu vöruflutningahöfn landsins, Mjóeyrarhöfn. Náð samstarf fyrirtækjanna þessu tengdu kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Var þetta til þess fallið að draga úr sjálfstæði og virkri samkeppni milli fyrirtækjanna.
5050. Þá ber að horfa til þess að ef skipafélög eru samanlagt með meiri en 30% markaðshlutdeild þá geta þau ekki notið þeirrar undanþágu frá banni við ólögmætu samráði sem felst í reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 en hún er í gildi hér á landi. Gátu Samskip og Eimskip því ekki notið undanþágu frá samráðsbanninu vegna samstarfs sem tók m.a. til „samnýtingu [...] hafnarmannvirkja“ og sameiginlegs reksturs eða notkunar „hafnarmiðstöðva og tengdrar þjónustu (t.d. uppskipunarþjónustu eða lestunar og losunarþjónustu)“, sbr. c. lið 1. mgr. og 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 906/2009 en henni er nánar lýst í kafa 4.6.7.2.2. Á rannsóknartímabilinu var og Samskipum og Eimskipum óheimilt að hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, sbr. kafla 4.6.1.
5051. Til stuðnings því að skilyrði 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt bentu Eimskip og Samskip m.a. á að það væri „ekki gert ráð fyrir neinum samskiptum milli æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda.“ Einnig var staðhæft að þeir starfsmenn Eimskips og Samskipa sem kæmu að framkvæmd samningsins



önnuðust ekki sölu eða verðlagningu á flutningaþjónustu fyrirtækjanna og engin hættu væri þar af leiðandi á því að samningurinn raskaði samkeppni á sjó- og landflutningamarkaði.

5052. Í undanþágubeiðni Eimskips og Samskipa var ekki gerð grein fyrir því ólögmeta samráði fyrirtækjanna sem stóð yfir á þeim tíma. Þá sýna samtímagögn að þessu samstarfi um skipaafgreiðslu leiddu ítrekuð samskipti „*milli æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda*“ Samskipa og Eimskips. Voru þau samskipti í formi funda og tölvupóstsamskipta.
5053. Samkeppniseftirlitið veitti ekki umbeðna undanþágu. Tók þannig bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga til þessa samstarfs á árunum 2007 – 2013.
5054. Það er því ljóst að Samskip og Eimskip áttu í ólögmetu samráði um skipaafgreiðslu í Reyðarfirði frá árinu 2007 óslitið til a.m.k. júní 2013.
5055. Fleiri þættir samráðs Samskipa og Eimskips en skipaafgreiðsla sem slík tengdust flutningaþjónustu fyrirtækjanna gegnum Reyðarfjörð á rannsóknartímabilinu. Rétt er að áréttu að í október/nóvember 2008 höfðu Samskip og Eimskip með ólögmetu samráði náð því markmiði sínu að takmarka flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð um breytingar á siglingakerfum og leystu sameiginlega úr „vandamálum“ sem upp komu. Fólst m.a. í þessum aðgerðum að Eimskip fékk hluta af álflutningi Alcoa til Rotterdam, þ.e. umframflutninga sem Samskip fluttu ekki með sínu skipi eftir takmörkun á flutningsgetu.
5056. Þetta samráð stóð samfellt yfir fram á árið 2013. Þættir í þessu samráði tengdust sjóflutningum og gámastýringu gegnum Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði, m.a. fyrir Alcoa. Í því sambandi skal sömuleiðis bent á að samráð í landflutningum átti sér stað m.a. á Austurlandi (þ. á m. á Reyðarfirði og nærsveitum). Varðaði það samráð ekki eingöngu landflutninga sem slíka heldur jafnframt samstarf Eimskips og Samskipa á afgangslustöðvum, hvers konar samráð þeirra á milli vegna búnaðar og tækja o.s.frv. Atvik tengd Reyðarfirði og Mjóeyrarhöfn eru því oft andlag í umfjöllun um samráð fyrirtækjanna, enda voru það sömu starfsmenn og stjórnendur Eimskips og Samskipa sem höfðu aðkomu og sáu um framkvæmd þessara brota fyrirtækjanna (t.d. [\(E\)frkvstj-innanl](#), [\(E\)svæðisstj1](#), [\(S\)frkvstj-innanl](#), [\(S\)forstö-flutnstj](#) og [\(S\)forstö-útl](#)). Horft er til framangreinds við heildarmat á gögnum málsins.

#### **12.1.7. Aðgerðir til að hamla samkeppni í flutningi á fiski, breytingar á siglingakerfum og tengd atvik**

5057. Á rannsóknartímabilinu gripu Samskip og Eimskip ítrekað til aðgerða sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi (útflutningi). Fyrirtækin gripu jafnframt til aðgerða sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í flutningi til og frá Færeyjum og voru til þess fallnar að raska samkeppni í flutningum til og frá Íslandi, ekki síst í flutningi á fiski. Er þessu lýst í kafla 20.
5058. Framangreindar aðgerðir tengdust mögulegum breytingum á siglingakerfum fyrirtækjanna. Útboð Alcoa á m.a. flutningum á áli fyrirtækisins frá Reyðarfirði til Evrópu hefur hér einnig þýðingu. Fór svo að Alcoa samdi við keppinaut Samskipa og Eimskips sem hóf þessa flutninga á árinu 2013. Hafði þetta mikil áhrif á m.a. siglingakerfi Samskipa. Gögn málsins sýna að frá árinu 2011 hafi Samskip verið farin að huga að mögulegum breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins, m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa. Var í þessu samhengi vísað til Eimskips, Thorship, BWS og Nednor.
5059. Ber einnig að virða þessa umfjöllun í kafla 20 í samhengi við umfjöllunina í köflunum á undan.

#### **12.1.8. Dregur úr samráðinu á árinu 2013**

5060. Í kafla 21 er því lýst að efnahagsaðstæður breyttust hér á landi á árunum 2012 og 2013. Í lok árs 2012 gerðu efnahagsspár ráð fyrir því að hagvöxtur hér á landi myndi aukast nokkuð mikið. Gekk það eftir og sagði Seðlabankinn að hagvöxtur á árinu 2013 hefði verið „*góður og einn sá mesti meðal þróaðra ríkja.*“





5061. Gögn málsins gefa til kynna að efnahagsbatinn hér á landi skapaði hvata fyrir Eimskip og Samskip til að auka við flutningsmagn í siglingakerfum og hverfa frá því kerfi sem þau með samráði settu upp í aðdraganda og eftir hrunið árið 2008.
5062. Keppinautur Samskipa og Eimskips hóf á árinu 2013 að flytja út ál Alcoa. Með því fór umfangsmikið flutningsmagn úr siglingakerfum fyrirtækjanna, sér í lagi Samskipa. Gerðu Samskip og Eimskip í kjölfarið breytingar á siglingakerfum sínum.
5063. Þessar breytingar á ytri aðstæðum breyttu forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr samráðinu. Í kafla 21 er því lýst að þetta leiddi til þess að samkeppni um mikilvæga viðskiptavinum hófst og það dró úr samráðinu. Samráðið í sjó- og landflutningum, samráð í skipaafgreiðslu og gámasamstarf hélt hins vegar áfram með óbreyttum hætti út rannsóknartímabilið.



## 12.2. „Friðurinn“ 2009 - 2012

5065. Eins og gerð er grein fyrir í köflum 7–11 funduðu stjórnarformenn og forstjórar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Á þeim fundi var ákveðið að ráðast í viðamikil verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppniréttarins. Áttu stjórnendur og starfsmenn fyrirtækjanna í kjölfarið í samskiptum þar sem þeir ýmist skiptust á upplýsingum eða ræddu hugmyndir í tengslum við þær breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum og fólu í sér skert framboð á flutningaþjónustu þeirra. Þannig brugðust fyrirtækin við þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með því að eiga í samskiptum og eftir atvikum taka upp samstarf sín á milli í stað þess að ræða áskoranirnar og hvernig bregðast mætti við þeim eingöngu í sínum eigin ranni. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskiptin og það samstarf sem því fylgdi hafi dregið úr sjálfstæði fyrirtækjanna og æskilegri óvissu, þar á meðal um stefnumótandi ráðagerðir hvors annars. Samkvæmt því hafi samskiptin og þær breytingar sem fylgdu í kjölfarið falið í sér samráð í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.
5066. Í kafla 14 hér á eftir er gerð grein fyrir þeirri alvarlegu röskun á samkeppni sem fylgdi í kjölfarið á fundinum 6. júní 2008 og samráðinu um m.a. framangreindar breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008. Lýsti umrædd röskun sér í því að fyrirtækin drógu áfram úr verðsamkeppni sín á milli og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavinum hvors annars. Einbeittu þau sér þess í stað að því að halda uppi eða hækka verð til viðskiptavina sinna án nokkurs ótta um að þeir segðu upp viðskiptunum og leituðu til keppinautarins. Eins og nánar verður gerð grein fyrir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi náð saman um framangreindar aðgerðir sem hafi m.a. falið í markaðsskiptingu. Samkvæmt því hafi samskipti fyrirtækjanna og sú alvarlega röskun sem varð á samkeppni í kjölfarið falið í sér samráð í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.
5067. Þau samtímagögn sem sýna fram á brot fyrirtækjanna eru viðamikil og taka til langs tímabils. Sökum þessa er gagnlegt að draga saman kjarnaatriði sem sýna fram á framangreinda þætti í hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips á árunum 2009 til 2013.

### 12.2.1. Markaðsskipting í samkeppnisrétti

5068. Eins og fram kemur í kafla 4.6.4 felur 10. gr. samkeppnislaga í sér bann við því að keppinautar skipti með sér mörkuðum, t.d. eftir viðskiptavinum eða landsvæðum. Slík markaðsskipting er eftir atvikum tengd eða til stuðnings öðru samráði, svo sem um verð og/eða takmörkun á framboði. Í þessu sambandi er bent á að skipting markaða eftir viðskiptavinum getur meðal annars falist í því að fyrirtæki keppi ekki um „hefðbundna“ eða mikilvæga viðskiptavinum hvers annars. Með því móti á fyrirtæki sem tekur þátt í samráði t.d. auðveldara með að viðhalda eða hækka verð til eigin viðskiptavina þar sem það þarf þá ekki að óttast að verðið sem það býður leiði til þess að það missi viðkomandi viðskiptavinum sökum þess að keppinautur bjóði betur. Ef viðskiptavinur býður út kaup sín á tiltekinni vöru eða þjónustu er algengt að þátttakandi í samráði tryggi að tilboð hans leiði ekki til þess að viðskiptavinurinn færi viðskipti sín til hans. Með þeim hætti er markaðsskiptingu viðhaldið og unnið gegn verðsamkeppni.
5069. Í kafla 4.7.6.5 er fjallað um þær kröfur sem eru gerðar til sönnunar á því að markaðsskipting sé fyrir hendi og bent á að dómstólar ESB hafi talið að vegna eðlis samráðsbrotta verði að gera raunhæfar kröfur til styrks og umfangs sönnunar. Þegar samráð milli keppinauta telst sannað er samkeppnisyfirvöldum ekki skylt að sýna nákvæmlega fram á hvernig og hvenær það fór fram. Hafa dómstólar ESB í því samhengi bent á að þegar það liggja fyrir gögn sem sýna fram á markaðsskiptingu þurfi ekki til viðbótar að sanna hvaða dag henni var komið á eða í hvaða formi hún birtist. Ekki þarf heldur að sanna nákvæma útfærslu slíkrar skiptingar á markaði.



### 12.2.2. Staðan um áramótin 2008/2009

5070. Eins og dregið er saman í kafla 11.8 og 11.13 höfðu Samskip og Eimskip haft mér samráð á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Hafði Eimskip dregið úr flutningsgetu í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda í ágúst 2008. Í lok október 2008 gerðu Samskip hið sama og í nóvember sama ár dró Eimskip úr flutningsgetu í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.
5071. Þessar breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa á síðari hluta ársins 2008 sköpuðu tiltekin viðfangsefni sem samtímagögn sýna að féllu undir „Nýtt upphaf“ verkefnið. Var mikilvægt fyrir Samskip og Eimskip að leysa saman þessi viðfangsefni til að tryggja að hið ólögmeta samráð fyrirtækjanna gæti náð fram að ganga með fullnægjandi hætti. Er í köflum 11.13.4 og 11.14 lýst þeim aðgerðum sem Samskip og Eimskip gripu til í því skyni að tryggja framgang samráðsins.
5072. Með samstarfi við Eimskip tókst Samskipum til dæmis að draga úr flutningsgetu og þjónustu gagnvart Alcoa á sama tíma og verð á þjónustunni var stórhækkað. Þannig tók Eimskip að sér að flytja út þann hluta álframleiðslu Alcoa sem Samskip gátu ekki flutt vegna breytinganna og skiptu fyrirtækin í raun með sér viðskiptum við þennan mikilvæga viðskiptavin. Var þessi niðurstaða afar hagfelld fyrir Samskip og Eimskip og var því viðhaldið um langt árabil. Jafnframt gerðu fyrirtækin með sér samning um samstarf vegna sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar og Íslands og Færeyja. Þá juku fyrirtækin verulega samstarf sitt um leigu eða lán á gámum og rituðu undir samning um samstarf vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Var framangreint til stuðnings öðru ólögmetu samráði fyrirtækjanna, m.a. um takmörkun á flutningsgetu. Þá var samráð í landflutningum aukið. Samráðið dró almennt úr hvata og getu fyrirtækjanna til að keppa sín á milli.
5073. Með umræddu samráði Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 voru siglingakerfi fyrirtækjanna sniðin að því að geta sinnt vaxandi útflutningi frá Íslandi. Sökum samdráttar í innflutningi var á hinn bóginn ójafnvægi milli útflutnings og innflutnings í kerfum fyrirtækjanna.
5074. Liggur fyrir í málinu að þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa og Eimskips á seinni hluta árs 2008 sýna samtímagögn að vannýtt flutningsrými var í skipum fyrirtækjanna sem sinntu sjóflutningum milli Íslands og Evrópu á árunum 2009 til 2013. Þetta fólst m.a. í því að með samráði um breytingu siglingakerfa var siglingakerfi Samskipa þannig stillt upp að Leið 2 hætti að hafa viðkomu á Suðvesturhorni landsins. Með þessu var framboði haldið frá markaði fyrir kaupendur innflutningsþjónustu. Tengdust þær ólögmetu aðgerðir einnig markaðsskiptingu fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini sem var viðvarandi fram á árið 2013, sbr. umfjöllun í næsta kafla.
5075. Til viðbótar við framangreint skal jafnframt bent á að skip Samskipa sem hætti flutningum við takmörkun flutningsgetu á árinu 2008 lá verkefnalaust við bryggju fram á árið 2010, þegar Samskip skiluðu skipinu til eiganda þess.

### 12.2.3. Samspil markaðsskiptingar og takmörkunar á flutningsgetu

5076. Í samkeppnisrétti er þekkt að keppinautar sem vilja með samráði halda uppi eða hækka verð geta þurft að grípa til ýmiskonar ráðstafana, sem hver styðji aðra, til að ná árangri. Dæmi um þetta er að keppinautar telji nauðsynlegt að hafa samráð um bæði takmörkun á framboði og markaðsskiptingu til þess að geta hækkað eða haldið uppi verði.<sup>2189</sup>

<sup>2189</sup> Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 372-373: „Agreements to restrict output or limit production are typically regarded as restrictions of competition by object since they create artificial scarcity of goods or services. Such agreements are commonly found as part of a wider cartel agreement to fix prices or share markets, since in the absence of such restrictions on output, market forces would undermine the price-fixing agreements by driving down prices to their competitive level.“ Á bls. 375 kemur fram að algengt sé að markaðsskipting og samráð um að takmarka framboð fylgist að.



5077. Með umræddu samráði á síðari hluta ársins 2008 um m.a. takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa drógu Samskip og Eimskip úr hvata og getu til að keppa sín á milli. Þrátt fyrir þetta var ónýtt flutningsgeta fyrir hendi. Samskip hafa útskýrt þýðingu þess að skipafélög nýti flutningsgetu eins og unnt er. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. janúar 2021, er bent á „að öllu [skipti] að nýting skipa sé góð“. Í athugasemdum Samskipa við AI kemur sömuleiðis fram að skipafélög „[forðist] það eins og heitan eldinn að flytja tóma gáma á milli landa.“ Fyrir því sé „augljós ástæða, en í þeim tilvikum [greiði] enginn annar fyrir flutninginn [...]“. <sup>2190</sup> Í skýrslu (E)frkvstj-alþjvs hjá lögreglu benti hann á að skipafélög forðuðust það í lengstu lög að hafa hafa vannýtt skip. <sup>2191</sup>
5078. Þrátt fyrir aðgerðirnar á síðari hluta ársins 2008 hafði þannig ekki horfið allur hvati og geta Samskipa og Eimskips til að keppa. Til viðbótar fór leiguverð á skipum jafnframt lækkanði. Hér skiptir einnig máli að áður en til aukins samráðs fyrirtækjanna kom sumarið 2008 litu Samskip á það sem samkeppnislega ógn að samningar við stóra viðskiptavinum þess væru að losna („Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts“) og hætta væri á verðstríði við Eimskip, sbr. umfjöllun um atvik í janúar 2008 í kafla 6.7.2. Versnandi efnahagshorfur á árinu 2008 hafa hér einnig þýðingu. Samskip og Eimskip máttu vita að samdráttur í efnahagslífinu með lækkanði tekjum myndi hafa þau áhrif að mikilvægir viðskiptavinir myndu mun síður sætta sig við hækkun á verði og frekar knýja á um verðlækkun.
5079. Sökum þessa gat skapast á hætta á því að samkeppni myndi brjótast út og ljóst að Samskip og Eimskip þurftu að gera meira en að takmarka á flutningsgetu til að ná árangri í verðhækkunum eða vinna gegn verðlækkunum.
5080. Ef samráð Samskipa og Eimskips hefði verið einskorðað við að draga úr flutningsgetu hefði orðið erfitt að verja það ef t.d. mikilvægur viðskiptavinur annars fyrirtækisins sætti sig ekki við verðhækkun og byði viðskipti sín út. Hitt fyrirtækið gæti þá talið sig hagnast meira á því að ná viðskiptavininum til sín heldur en að halda að sér höndum vegna samráðsins. Möguleiki á þessari atburðarrás gat svo skapað hvata fyrir hitt fyrirtækið að lækka verð í útboði/tilboði til að halda hinum mikilvæga viðskiptavinum. Með þessu yrði samráð viðkomandi keppinauta sett í uppnám.
5081. Á síðari hluta ársins 2008 máttu Samskip búast við að mikilvægir viðskiptavinir fyrirtækisins myndu reyna að ná fram hagstæðari kjörum og að viðskiptavinir Eimskips myndu reyna að leita hagstæðara verðs hjá Samskipum og öfugt. Hefði þetta getað leitt til verðsamkeppni um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinum. Var því augljós hætta á því að samráðið um að draga úr flutningsgetu myndi ekki, eitt og sér, nægja til að hækka verð eða verjast verðlækkunum. Auðvelt var aftur á móti að koma í veg fyrir þetta með samráði um að keppa ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinum. Var með þessu m.a. unnið gegn hættu á að framangreind ónýtt flutningsgeta myndi leiða til samkeppnislegs þrýstings á markaðnum. Á rannsóknartímabilinu nam fjöldi viðskiptavina Samskipa og Eimskips í sjó- og landflutningum þúsundum. Aftur á móti voru tiltölulega fáir viðskiptavinir sem skipta langmestu máli fyrir rekstur flutningafyrirtækjanna.
5082. Viðskiptavinir Eimskips í t.d. innflutningi voru 3.252 í árslok 2007. Um 60% af tekjum fyrirtækisins stöfuðu hins vegar frá 72 viðskiptavinum og 80% tekna frá 200 stærstu viðskiptavinunum. Hjá Samskipum stóðu 38 viðskiptavinir að baki 66% af tekjum fyrirtækisins. Um 77% af tekjum fyrirtækisins stöfuðu af viðskiptum við rúmlega 70 viðskiptavinum í innflutningi en þeir voru samtals um 1.800. Viðskipti við tiltölulega fáa en stóra viðskiptavinum voru því afar mikilvæg fyrir rekstur Samskipa og Eimskip. Samskip hafa að sama skapi staðfest að verulegt hagræði sé almennt af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum. <sup>2192</sup> Er nánar fjallað um þetta í kafla 6.3.

<sup>2190</sup> Mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI.

<sup>2191</sup> Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 29.

<sup>2192</sup> Sjá mgr. 1265 í athugasemdum Samskipa við AII.



5083. Framangreind markaðsgerð, þar sem viðskipti við tiltölulega fáa en mikilvæga viðskiptavinum skipta mestu máli, er kjörin til markaðsskiptingar. Í eðli sínu er mun einfaldara fyrir fyrirtæki að skipta með sér viðskiptum við fáa stóra viðskiptavinum en marga smáa.
5084. Hér hefur einnig þýðingu að flutningaþjónusta Samskipa og Eimskips var almennt álitin sambærileg. Þess vegna blasir við að stórir viðskiptavinir gátu fært sig milli fyrirtækjanna ef annað þeirra reyndi t.d. að hækka verð. Ef samkeppni ríkti væri slík verðhækkun því torveldari. Fjallað er um sambærilega þjónustu fyrirtækjanna í kafla 6.4.
5085. Þá ber að líta til þess að sjóflutningamarkaðurinn var á þessum tíma orðinn „einfaldari“ og þar með auðveldara að viðhafa samráð þar sem helsti keppinautur Eimskips og Samskipa, Atlantsskip, hætti siglingum á fyrri hluta ársins 2008 og allri starfsemi á fyrri hluta ársins 2009. Í gagni Eimskips frá 16. október 2008 er stöðunni á markaðnum lýst þannig: „*Eimskips vs. Samskip duopoly in the liner market*“.<sup>2193</sup> Í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til „*tvíkeppni*“ á markaðnum, sbr. mgr. 1392.
5086. Við mat á háttsemi Samskipa og Eimskips verður aftur að hafa í huga að efnahagshorfur versnuðu þegar leið á seinni hluta árs 2008 og að fyrirtækin máttu því búa sig undir að samdráttur í efnahagslífinu drægi úr tekjum þeirra. Jafnframt var ljóst að mikilvægir viðskiptavinir myndu síður sætta sig við hærri verð og frekar reyna að knýja á um verðlækkun. Fyrrgreint ójafnvægi í inn- og útflutningi gat jafnframt leitt til aukinnar samkeppni fyrirtækjanna.
5087. Eins og rökstutt verður sýnir heildarmat á gögnum málsins að Samskip og Eimskip ákváðu að stuðla að enn frekari árangri í samráðinu með því að hafa samráð um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavinum. Skiptingin hafi falist í því að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru. Er þetta samráð viðurkennt í sátt Eimskips og studdi það við samráðið um að takmarka flutningsgetu og breyta siglingakerfum.

#### 12.2.4. Samandregið um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips

5088. Aukið samráð Samskipa og Eimskips, sem hófst eftir mitt ár 2008, var samfellt fram á árið 2013. Samtímagögn frá árunum 2009–2013 endurspeglar þetta vel. Þau sýna að á sjó- og landflutningamörkuðum hér á landi ríkti ástand sem var nefnt „*friður*“ eða „*ró*“. Í þessu fólst að Samskip og Eimskips forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavinum hvors annars og einbeittu sér þess í stað að því að halda uppi, hækka verð og auka gjaldtöku. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um að Samskip og Eimskip hafi náð saman um markaðsskiptingu byggir sem fyrr segir á heildarmati á gögnunum. Verður hér á eftir gerð nánar grein fyrir þeim atriðum sem sýna fram á ólögmeitt samráð Samskipa og Eimskips að þessu leyti. Rétt er að áréttta að samhliða því að skipta með sér markaðnum höfðu fyrirtækin með sér verðsamráð, samráð tengt sjó- og landflutningum, samstarf um lán og leigu á gámum og samráð vegna skipaafgreiðslu.
5089. Í athugasemdum Samskipa og Eimskips við AI og AII er að finna umfjöllun þar sem í aðalatriðum er dregin upp hliðstæð mynd af hegðun fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Eins og áður segir er í athugasemdum Samskipa því haldið fram að fákeppni hafi verið ástæða þess að fyrirtækin hækkuðu verð og kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavinum hvors annars. Telja Samskip að framangreindur skortur á samkeppni gefi ekki til kynna að ólögmeitt samráð hafi verið milli fyrirtækjanna. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samtímagögnum bendir á hinn bóginn ótvírætt til þess að ástæðu markaðsskiptingarinnar eða það sem fyrirtækið nefndi „*friður*“ megi rekja til ólögmeits samráðs fyrirtækjanna. Er þetta viðurkennt í áðurnefndri sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.
5090. Verður í eftirfarandi undirköflum gerð grein fyrir ýmsum kjarnaatriðum sem sýna fram á samfellt samráð Samskipa og Eimskips. Í kafla 14 og áfram er síðan að finna mun ítarlegri umfjöllun um þessi og önnur gögn sem lýsa „*friðnum*“ á árunum 2009-2012.

<sup>2193</sup> Sjá kafla 6.7.4.



#### 12.2.4.1. Grunur viðskiptavina um samráð

5091. Hér ber að rifja upp að rannsókn þessa máls hófst í kjölfar ábendinga sem m.a. komu frá mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips haustið 2012, sbr. m.a. kafla 2.1. Ábendingar þessara mikilvægu viðskiptavina voru af sama meiði, þ.e. að eftir efnahagshrunið hefðu Samskip og Eimskip ekki gert tilraunir til þess að ná í viðskipti frá hvort öðru, tilboðsumleitan viðskiptavinar hefði ekki verið svarað og einn viðskiptavinurinn tilgreindi sérstaklega að það liti út fyrir að Samskip og Eimskip hefðu skipt með sér flutningamarkaðnum.
5092. Þá kom fram ábending heimildarmanns um að á rannsóknartímabilinu hefði forstjóri Eimskips látið þau boð ganga til undirmanna sinna að „*hjóla*“ ekki í Samskip og að á svipuðum tíma hefðu sambærileg boð verið látin ganga út hjá Samskipum varðandi samkeppni við Eimskip.
5093. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur leitt í ljós að þessar ábendingar áttu við rök að styðjast. Í því sambandi vísast einnig til sáttar Eimskips dags. 16. júní 2021.

#### 12.2.4.2. Fram til 6. júní 2008 hafði aukin samkeppni verið undirbúin

5094. Gögn frá m.a. janúar 2008 sýna að Samskip töldu hættu á mikilli samkeppni við Eimskip þegar samningar við mikilvæga viðskiptavini myndu losna, sbr. kafla 6.7.2.
5095. Í kafla 6.7.6 er fjallað um atvik sem áttu sér stað í maí 2008. Eins og þar kemur fram sýna samtímagögn að stjórnendur Samskipa hf. sáu fyrir sér samdrátt í eftirspurn og flutningamagni í innflutningi. Var á þeim tíma til skoðunar hjá Samskipum hf. að bregðast við minnkandi flutningsmagni með aukinni samkeppni. Fram kom hjá (S)forstj 14. maí 2008 að Samskip þyrftu að auka magn með því að „*sækja sterkt*“, þ.e. reyna með samkeppni að ná til sín viðskiptavinum frá Eimskip. Gögn (S)forstö-innfl1 frá miðjum maí 2008 sýna að „*Grænlenkir dagar*“ og „*herferð*“ gegn Eimskip hafi verið til skoðunar hjá innflutningsdeild Samskipa.
5096. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)frkvstj-millilandasv að hugtakið „*Grænlenkir dagar*“ þýddi að „*fara í útsölugírinn*“/„*tax free dagar*“/„*bjóða lág verð til að ná í meira magn*“, sbr. kafla 6.7.6. Er þetta í samræmi við samtímagögn. Gögn frá Samskipum sýna að stjórnendur fyrirtækisins notuðu ýmis hugtök tengd Grænlandi (t.d. „*Grænendingurinn*“ eða „*grænlenk verð*“) í tengslum við að gera viðskiptavini samkeppnishæf verðtilboð eða lágt verðtilboð. Ekki er vitað af hverju hugtökin voru notuð með þessum hætti hjá Samskipum.
5097. Í þessum samkeppnisaðgerðum, sem til skoðunar voru í maí 2008, átti að felast að gerð yrði tilraun til að ná tilteknum mikilvægum samningsbundnum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti við Samskip. Í skjali (S)forstö-innfl1 „*Target listi maí 2008 – Grænlenkir dagar*“ var að finna upplýsingar um stærstu viðskiptavini Eimskips sem Samskip voru með til skoðunar að ná til sín í umræddri „*herferð*“.
5098. Þann 17. maí 2008 hélt (S)frkvstj-millilandasv glærुकyningu á fundi með undirmönnum sínum, sbr. kafla 6.7.6.2. Rétt er að birta hér aftur eftirfarandi glærur (S)frkvstj-millilandasv:



## Framundan ....

- Efnahagskreppa / -stöðnun
- Kostnaður almennt á uppleið
- Einingaverð lækka
- Samkeppnin

**samskip**

## Viðfangsefnin ....

- ⇒ Sækja í innflutningi
- ⇒ Ná fram aukinni skilvirkni með nýjum tölvukerfum
- ⇒ Fresta þeim fjárfestingum sem við getum vegna hás vaxtastigs
- ⇒ Ná verulegum árangri í innheimtum
- ⇒ Sýna mikið kostnaðaraðhald – *ekker bruðl*
- ⇒ Bæta þjónustuna enn frekar

**samskip**



5099. Kynningin sýnir að (S)frkvstj-millilandasv taldi að miklar áskoranir væru framundan á sjóflutningamarkaði vegna „efnahagskreppu“. Efnahagsörðugleikar myndu leiða til þess að samkeppni myndi aukast og verð lækka.
5100. Ljóst er þannig að (S)frkvstj-millilandasv taldi í maí 2008 að „efnahagskreppa/ -stöðnun“ myndi hafa samskonar áhrif á Íslandi og gögnin sýna að varð á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum. Nánar er fjallað um atvik í nágrannaríkjum hér á eftir.
5101. Sýna glæurnar einnig að (S)frkvstj-millilandasv var ofarlega í huga ummæli (S)forstj frá 14. maí 2008 um að það ætti að „sækja sterkt“. Samkvæmt glærunum áttu viðbrögð Samskipa við versnandi efnahagsástandi að vera þau að auka samkeppni (sækja í innflutningi), bæta þjónustu, auka skilvirkni og draga úr kostnaði. Má segja að (S)frkvstj-millilandasv hafi hér lýst aðgerðaráætlun sem byggði á heilbrigðum og málefnalegum samkeppnislausnum sem viðbrögðum við áskorunum framundan.
5102. Samtímagögn sýna að kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj í hádeginu 6. júní 2008 taldi (S)frkvstj-millilandasv aukna samkeppni enn koma til álita sem hluta af viðbrögðum Samskipa við hugsanlegum samdrætti í innflutningi. Í tölvupósti sem hann sendi (S)forstj kl. 22:57 þann 5. júní 2008 taldi hann „herferð“ gegn Eimskip geta skilað 41 þús. tonnum í auknum flutningum. Gerði (S)frkvstj-millilandasv þannig ráð fyrir því að slík markaðssókn yrði mjög árangursrík og myndi vinna upp samdrátt í innflutningi vegna efnahagsástandsins í landinu, sbr. kafla 7.2.1.2.
5103. Framangreind gögn Samskipa hf. frá maí og 5. júní 2008 sýna að stjórnendur fyrirtækisins lögðu til grundvallar að efnahagsástandið á Íslandi myndi versna verulega og það myndi hafa í för með sér að flutningar myndu minnka, samkeppni aukast og verð lækka. Samkvæmt þessum gögnum áttu Samskip að bregðast við með því að auka samkeppni, bæta þjónustu, auka skilvirkni og draga úr kostnaði en ekkert var rætt um verðhækkanir. Sökum þessa var „herferð“ gegn Eimskip undirbúin í maí 2008. Með slíkum samkeppnisaðgerðum hefðu Samskip a.m.k. getað reynt að verja stöðu sína á markaði og viðskiptavinir og samfélagið allt notið góðs af því.
5104. Framangreint breyttist allt eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og í stað samkeppni völdu Samskip að hefja viðamikil ólögmeitt samráð við Eimskip.
5105. Með „Nýtt upphaf“ verkefninu, sem hófst í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, gripu fyrirtækin með afdrifaríkum hætti inn í gangverk hins íslenska flutningamarkaðar.
5106. Hér á landi átti sér því stað þveröfug þróun miðað við þá þróun sem átti sér stað á erlendum flutningamörkuðum vegna áhrifa fjármálakreppunnar, sbr. þau gögn sem rakin eru í kafla 12.2.5 hér á eftir. Gögnin sýna að Samskip og Eimskip hækkuðu verð á rannsóknartímabilinu og samkeppni ríkti ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Hið samfellda samráð hélt síðan áfram fram á árið 2013.

#### 12.2.4.3. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað

5107. Líkt og fyrr segir var það liður í hinu samfellda samráði að Samskip og Eimskip ákváðu að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Skiptingin fólst í því að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip virtu hina samfellda markaðsskiptingu eftir að samráð þeirra hófst um mitt ár 2008 og til ársins 2013. Þetta birtist m.a. í því að á þeim tíma fór enginn mikilvægur viðskiptavinur á milli fyrirtækjanna á grundvelli samkeppnisaðgerða. Gögnin sýna ástand á mörkuðum fyrirtækjanna þar sem samkeppni um þessa viðskiptavini var nánast óvirk. Þetta hafði t.d. áhrif á það þegar Samskip og Eimskip settu árlega fram markmið sín og áætlanir fyrir árin 2009-2012. Í samtímagögnum var þannig fjallað um að „ró“ og „frið“ ríkti á markaðnum og jafnframt sýna gögnin að fyrirtækin gerðu ráð fyrir áframhaldandi „ró“ á komandi ári og að geta haldið mikilvægum viðskiptavinum sínum og að hækka eða viðhalda verði, sbr. nánar hér á eftir. Áætlanirnar voru í





samræmi við önnur samtímagögn og hegðun fyrirtækjanna, þ.e. að samráð fyrirtækjanna hefði eytt óvissu um framtíðarhegðun þeirra á markaði en óvissa og sjálfstæði keppinauta eru grundvallarþættir í því að viðhalda samkeppni á markaði.

5108. Samtímagögn sýna einnig að frá því að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008 og fram á árið 2013 unnu Samskip og Eimskip markvisst að aðgerðum til að hækka eða viðhalda verði til viðskiptavina. Gjaldskrár fyrirtækjanna voru hækkaðar að jafnaði á hálfis árs fresti en Eimskip hækkaði gjaldskrár fyrirtækisins tíu sinnum og Samskip gjaldskrár níu sinnum á tímabilinu. Einnig tóku fyrirtækin upp ný gjöld gagnvart viðskiptavinum, t.d. stykkjavörugjald, karagjald, grindargjald og „E-control“ gjald. Þá lögðu fyrirtækin áherslu á að halda uppi og hækka verð þegar endursamið var við mikilvæga viðskiptavinum fyrirtækjanna.
5109. Rétt er að gera nánari grein fyrir upplýsingum sem Samkeppniseftirlitið aflaði frá Samskipum og Eimskip um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinum.
5110. Viðskipti Samskipa og Eimskips við mikilvægustu viðskiptavinina grundvölluðust í langflestum tilvikum á skriflegum flutningasamningum þar sem samið var um heildarflutninga fyrir hlutaðeigandi til einhverra ára í senn. Í því skyni að varpa ljósi á mögulega ólögmetta markaðsskiptingu óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Eimskip og Samskipum um stærstu viðskiptavinum þeirra og viðskiptasögu þeirra.<sup>2194</sup> Voru Samskip og Eimskip krafín um m.a. eftirfarandi gögn og upplýsingar skv. 19. gr. samkeppnislaga:
- Lista yfir allt að 25 stærstu viðskiptavinum í tilteknum vöruflokkum vegna kaupa á heildarflutningaþjónustu vegna innflutnings á árunum 2006-2013. Einnig var fyrirtækjunum gert að afhenda lista yfir 50 stærstu viðskiptavinum fyrirtækjanna vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til Íslands árin 2006-2013.
  - Afrit af öllum samningum sem voru í gildi eða sem fyrirtækin höfðu gert við fyrrgreinda stærstu viðskiptavinum umrædd ár.
  - Afrit af öllum gögnum um útboð og/eða beiðnir um tilboð sem fyrirtækjunum höfðu borist frá fyrrgreindum fyrirtækjum umrædd ár.
  - Afrit af öllum tilboðum sem fyrirtækin höfðu gefið fyrrgreindum viðskiptavinum umrædd ár. Átti þetta að taka bæði til tilboða sem fyrirtækin höfðu gefið að eigin frumkvæði og vegna útboðs eða óskar viðkomandi fyrirtækis um tilboð og tók beiðnin til allra gagna sem fela í sér einhver viðbrögð eða svör við beiðni umræddra viðskiptavina um tilboð eða þátttöku í útboði, t.d. minnisblöðum, áætlunum, fyrirmælum, útreikningum, tölvupóstum, bréfum o.s.frv. Tekið var fram að hefðu fyrirtækin ekki svarað beiðni um tilboð eða þátttöku í útboði frá umræddum fyrirtækjum skyldi upplýst um hvert slíkt tilvik fyrir sig.
  - Öllum upplýsingum um viðskiptasögu hvers og eins þessara fyrirtækja, þ.e. ef samningi var sagt upp áður en gildistíma hans lauk eða samningur framlengdur án þess að nýr hafi verið gerður o.s.frv.
  - Lista yfir „Misst/fengin viðskipti“, þ.e. þau fyrirtæki í framangreindum vöruflokkum sem hættu í viðskiptum hjá fyrirtækjunum á umræddu tímabili og ef viðskiptin færðust til keppinautarins. Sömuleiðis var óskað eftir lista yfir þau viðskipti sem komu til fyrirtækjanna og hvort viðskiptin hafi áður verið hjá keppinautnum.

<sup>2194</sup> Upplýsingabeiðni til Eimskips 9. og 10. tölul. bréfs frá 23.01.2015, sbr. einnig 7. tölul. ítrekunarbréfs til Eimskips frá 22.10.2015. Upplýsingabeiðni til Samskipa 8. og 9. tölul. bréfs frá 29.01.2015.



5111. Bæði samtímagögn og afhent gögn frá fyrirtækjunum sýna að flutningasamningar við mikilvæga viðskiptavinina voru lausir á tímabilinu 2008-2013.<sup>2195</sup> Augljós tækifæri voru því til staðar fyrir Eimskip og Samskip til að bæta stöðu sína á markaði með samkeppnisaðgerðum.
5112. Ekkert kom heldur í veg fyrir það að fyrirtækin gerðu mikilvægum viðskiptavinum hvors annars tilboð þó að flutningasamningar væru ekki lausir í bráð.<sup>2196</sup> Það er t.d. bæði eðlilegt og samkeppnishvetjandi að fyrirtæki eins og Samskip bjóði viðskiptavinum Eimskips hagstætt verð þrátt fyrir að þeir séu samningsbundnir Eimskip. Það er síðan viðskiptavinarins að ákveða á eigin forsendum hvort eða hvernig hann telur sig geta brugðist við því.
5113. Meðal afhentra gagna Samskipa voru umbeðnar upplýsingar um „*Misst/Fengin viðskipti*“ 25 stærstu viðskiptavina fyrirtækisins í tilgreindum vöruflokkum í innflutningi. Til nánari skýringar á umræddum upplýsingum afhentu Samskip Samkeppniseftirlitinu eftirgreinda töflu.

---

<sup>2195</sup> Afhent excel-skjal frá Eimskip 19.02.2016 „[...]“ (Minnislykill 2) og afhentir samningar frá Eimskip 19.02.2016, fskj. 5, sbr. afhent excel-skjal frá Eimskip 01.12.2016 um 50 stærstu viðskiptavini innflutnings. „*B liður – 1-Innflutningur*“, undir möppunni „*Stærstu viðskiptavinir*“. Afhentir samningar við viðskiptavini Samskipa, liður 8 frá 10.04.2015, sbr. afhent excel-skjal frá Samskipum 10.04.2015, undir möppunni „*50 stærstu viðskiptavinir*“ „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*“.

<sup>2196</sup> Í bréfi Eimskips frá 1. nóvember 2016 var því haldið fram að flutningasamningur Eimskips kæmi ekki í veg fyrir að viðskiptavinur myndi eiga viðskipti við Samskip og öfugt; „*viðskipti á þeim markaði sem um ræðir ganga ekki þannig fyrir sig að fyrirtæki sé með samning í gildi við eitt flutningsfyrirtæki, og eigi þá á sama tíma ekki viðskipti við annað flutningsfyrirtæki. Þvert á móti eiga fyrirtæki ítrekað viðskipti við samkeppnisaðilann [Samskip] þótt í gildi sé samningur við [Eimskip]. Af þeim sökum [séu] þess einnig mýmörg dæmi að fyrirtæki láti af viðskiptum við umbjóðendur okkar án þess að til komi einhver uppsögn á samningi og öfugt.*“



Ný viðskipti	Ár	Mánuður	Töpuð viðskipti	Ár	Mánuður
Hekla	2006	Júní	Toyota	2006	Janúar
Íslensk Ameríska	2007	Mars	Ísleifur Jónsson	2007	Mai
B&L	2007	október	Hvítlist	2007	Febrúar
Alaborg Portland	2008	janúar	Jóhann Ólafsson	2007	Febrúar
Metal	2008	Mars	Sindra Stál (afgangur)	2008	Mars
Áltak	2008	Mai	Aðföng	2008	Apríl
Quatro / Frjó	2008	Júní	Ingvar Helgason og B&L	2008	Mai
Dimon	2008	júlí	Búr	2008	Desember
Yggdrasill	2008	September	Stjörnugrís / Stjörnuegg	2009	mars
Nathan	2009	feb	Samhentir Kassagerð	2009	Apríl
Fóðurblandan	2009	mars	Eðal Katla	2010	Janúar
Dimon	2009	apríl	Eirvík	2010	Apríl
Top Toy	2009	mai	Húsasmiðjan	2013	október
Emmess Ís	2009	sept	Tempra/Promens	2012	desember
Kjörís	2009	ágúst	Bræðurnir Ormson	2012	Nóvember
ITS	2010	Mai	Glerverksmiðjan Samverk ehf	2013	feb
Sigurplast	2010	Mai	Frjó-verslun garðyrkjumann ehf	2013	júlí
Egersund	2010	Apríl	Áltak ehf	2013	ágúst
Promens Tempa	2011	ágúst	Ormsson ehf.	2012	desember
Bræðurnir Ormsson	2011	ágúst	Emmessis	2013	ágúst
Tiger	2011	apríl	Landstólpi	2013	október
Byko	2012	Júní	KAABER	2013	desember
Kaupás	2012	Júní	365 miðlar	2013	nóv
BM Vallá	2012	Mars			
Arkir	2012	Janúar			
Búr	2012	júní			
365 miðlar	2012	Ágúst			
Landsprent	2012	Ágúst			
IKEA	2013	okt			
Lifland	2013	okt			
OPM	2013	ágúst			
Kaja organic	2013	apríl			

5114. Hér er mikilvægt að hafa í huga það sem áður segir, þ.e. að samráð Samskipa og Eimskips um skiptingu markaða náði fyrst og fremst til stærstu og mikilvægustu viðskiptavina fyrirtækjanna. Það voru eins og áður segir fáir en stórir viðskiptavinir sem voru mikilvægastir fyrir tekjuöflun fyrirtækjanna, af slíkum umfangsmiklum og reglubundnum viðskiptum skapaðist verulegt hagræði. Af framangreindri töflu Samskipa, og afhentum listum fyrirtækjanna um 50 stærstu viðskiptavinina í innflutningi, er ljóst að enginn þeirra viðskiptavina sem færðist milli fyrirtækjanna á 4 ára tímabili, þ.e. frá 2009-2013, var á meðal 25 stærstu og mikilvægustu viðskiptavina fyrirtækjanna á umræddu tímabili, að undanskildum Nathan & Olsen á árinu 2009 en eins og rökstutt er í kafla 14.5 var sú tilfærsla ekki til vitnis um samkeppni milli Samskipa og Eimskips.<sup>2197</sup> Hið sama á við um tilfærslu Byko og Búr árinu 2012, sbr. kafla 14.45 og 14.46. Þær tilfærslur komu til vegna "taugatitrings" sem kom upp í samráðinu og röskuðu ekki hinni samfelldu markaðsskiptingu.

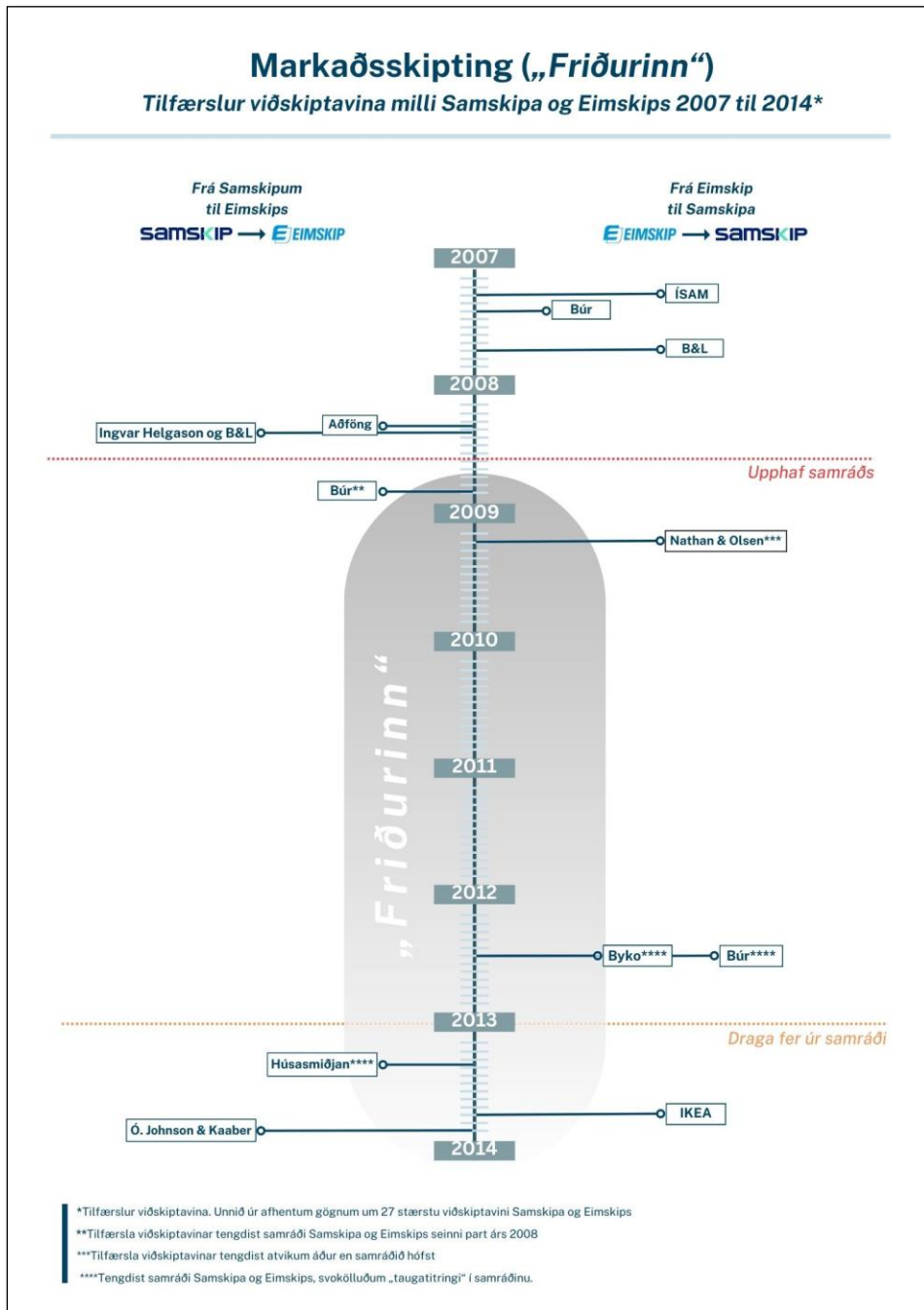
5115. Samkvæmt upplýsingum í framangreindri töflu sem Samskip afhentu fóru einungis tveir viðskiptavinir á milli fyrirtækjanna árið 2010 en það voru ekki mikilvægir viðskiptavinir í þeim skilningi sem áður hefur verið fjallað um. Enginn viðskiptavinur færðist árið 2011 og einungis tveir árið 2012. Framangreint er einnig í samræmi við samtímagögn um að markaðsskipting Samskipa og Eimskips náði síður til þeirra sem fyrirtækin nefndu í samtímagögnum „litla eða meðalstóra“ viðskiptavini.

<sup>2197</sup> Samkvæmt afhentum listum fyrirtækjanna um 50 stærstu viðskiptavinina í innflutningi (m.t.t. heildarveltu). Afhent excel-skjal frá Samskipum 10.04.2015, undir möppunni „50 stærstu viðskiptavinir“ „9.1 Innflutningur Heildarlist“. Sjá einnig afhent excel-skjal frá Eimskip 01.12.2016. „B liður – 1-Innflutningur“ undir möppunni „Stærstu viðskiptavinir“.



Þessi kyrrstaða á flutningamarkaðnum, sem birtist í töflunni, er í samræmi við samtímagögn um markaðsskiptingu á þessu tímabili.

5116. Eftirfarandi mynd gefur einnig skýra mynd af markaðsskiptingu Samskipa og Eimskip um mikilvæga viðskiptavinum. Myndin sýnir að af 27 stærstu viðskiptavinum Samskipa og Eimskip fóru aðeins fjórir viðskiptavinir á milli fyrirtækjanna frá júní 2008 og fram á árið 2013. Umræddir fjórir viðskiptavinir færðust hins vegar ekki á milli fyrirtækjanna á grundvelli samkeppnisaðgerða af hálfu Samskipa eða Eimskip. Þau atvik tengjast samráði Samskipa og Eimskip og um þau er fjallað í ákvörðun þessari. Samtímagögn sýna að tilfærslur þessar röskuðu ekki samfelldu samráði Samskipa og Eimskip og markaðsskipting fyrirtækjanna var áfram viðhaldið:



Mynd 1: Tilfærslur viðskiptavina milli Samskipa og Eimskip 2007-2014. Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.



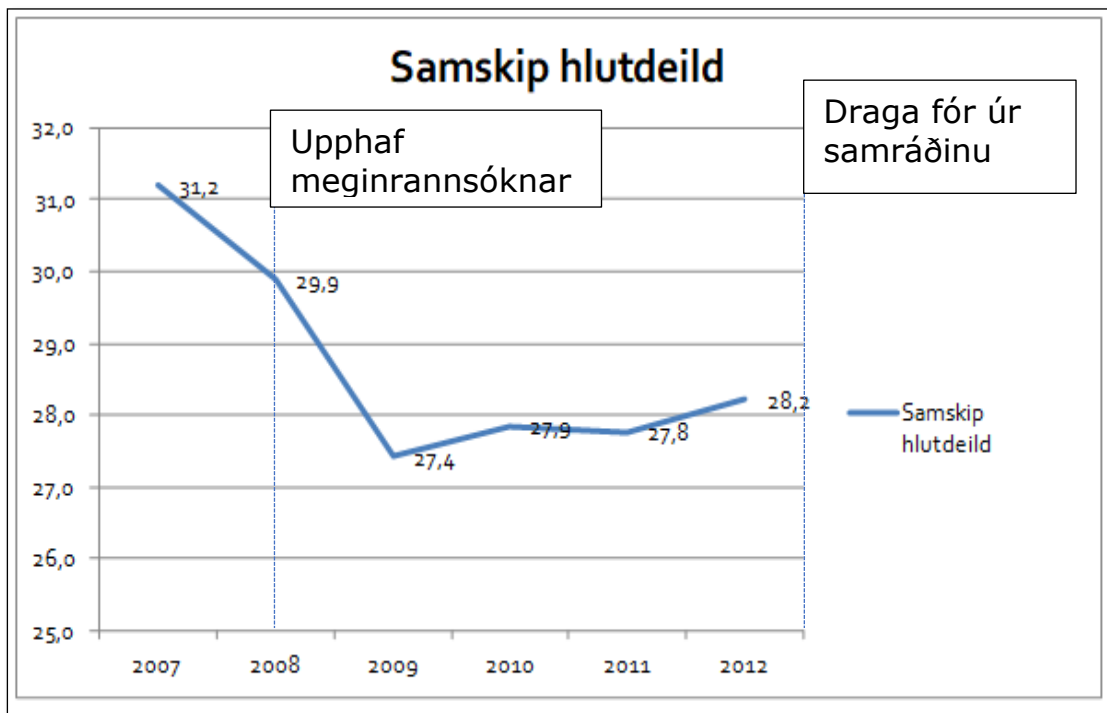
5117. Þessi mynd og áðurnefnd afhent tafla Samskipa sýna sömuleiðis hvernig tímabil markaðsskiptingarinnar sker sig úr í samanburði við tímabilið á undan og eftir. Þá voru tilfærslur mikilvægara viðskiptavina milli fyrirtækjanna tíðari.
5118. Ástæða þessa ástands á flutningamarkaði verður ekki skýrð með því að mikilvægir viðskiptavinir fyrirtækjanna hafi ekki verið með lausa samninga á rannsóknartímabilinu. Eftirfarandi eru dæmi um mikilvæga viðskiptavini sem voru með lausa samninga á árunum 2009-2013, sumir oftast en einu sinni:
- J.Rönning
  - Rúmfatalagerinn
  - Nathan & Olsen
  - Norðlenska
  - ÍSAM
  - Aðföng
  - IKEA
  - Ó. Johnson & Kaaber
  - Húsmiðjan
  - Innes
  - Ölgerðin
  - Vífilfell
5119. Hér ber einnig að áréttu að ekkert kom heldur í veg fyrir það að fyrirtækin gerðu mikilvægum viðskiptavinum hvors annars tilboð þó flutningasamningar væru ekki lausir á þeim tíma. Voru þessir viðskiptavinir eins og áður greinir mikilvægasta tekjulindin fyrir Samskip og Eimskip.
5120. Aðrir viðskiptavinir en hinir mikilvægu voru fjölmargir og er ljóst að markaðsskiptingin tók líkt og áður segir mun síður til þeirra. Gögnin sýna þannig að mikill munur var á umfjöllun fyrirtækjanna um annars vegar hina mikilvægu viðskiptavini og hina smærri. Í tilviki hinna mikilvægu viðskiptavina ríkti „friður“ eða „ró“. Hins vegar var rætt um markaðsátak og aðrar samkeppnisaðgerðir gagnvart smáum fyrirtækjum og í búslóðarflutningum fyrir einstaklinga. Hið sama átti við um þjónustu Samskipa og Eimskips sem ekki féll undir samráðið. Í t.d. glærukynningu, sem [\(E\)frkvstj-innanl](#) útbjó vegna fundar með [\(E\)forstj](#) þann 26. janúar 2009, var fjallað um stöðuna á innanlandssviði, sbr. kafla 14.1.2. Kom fram að allt að 30% samdráttur hafði átt sér stað í annars vegar landflutningum og hins vegar í vöruhúsastarfsemi. Í vöruhúsastarfsemi, sem samráðið tók ekki til, átti að bregðast við þessu með markaðsókn. Ekki átti hins vegar að ráðast í markaðsókn í landflutningum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa, enda féll sá þáttur í starfsemi fyrirtækjanna undir samráð þeirra á þessum tíma.

#### 12.2.4.4. Þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips

5121. Samskip mótmæla því að markaðsskipting hafi verið fyrir hendi. Fyrirtækið byggir á því að það sé óræk sönnun fyrir virkri og harðri samkeppni á flutningamarkaðnum að markaðshlutdeild Samskipa

og Eimskips á rannsóknartímabilinu hafi sveiflast „talsvert“, „verulega“ eða að „miklar“ sveiflur hafi átt sér stað. Þetta sýni talsverða hreyfingu á viðskiptavinum milli fyrirtækjanna.<sup>2198</sup>

5122. Staðhæfingar Samskipa um þróun markaðshlutdeildar byggja m.a. á línuriti sem fyrirtækið setur fram um þróun markaðshlutdeildar í innflutningi, án stóriðju, eða upplýsingum sem koma fram í samtímagögnum fyrirtækisins.<sup>2199</sup>
5123. Ítarlega er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 33.2. Eins og þar er rakið er framsetning Samskipa á þróun markaðshlutdeildar misvísandi og ótrúverðug. Þannig skalar fyrirtækið ása á línuritinu með þeim hætti að breytingar líta út fyrir að vera meiri en þær voru. Samkvæmt því er bæði framsetning og túlkun Samskipa á þróun markaðshlutdeildar villandi.
5124. Umrætt línurit Samskipa um markaðshlutdeild, samtímagögn og afhent gögn<sup>2200</sup> sýna þvert á móti að markaðshlutdeild Samskipa stóð nánast í stað frá 2009 til september 2012 og var mjög stöðug. Á sama tíma var ólögmet markaðsskipting Samskipa og Eimskips í hámarki. Þetta eitt og sér er talið sýna að samkeppni á tímabilinu hafi ekki verið virk. Þvert á það sem Samskip halda fram.
5125. Í dæmaskyni má nefna að í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2013 er að finna eftirfarandi línurit um markaðshlutdeild fyrirtækisins tímabilið 2007 til 2012:



Mynd 2: Skjáskot af greiningu Samskipa á hlutdeild félagsins í innflutningi. Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línurum sem afmarka meginrannsóknartímabilið.  
Heimild: Markaðsskýrsla innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013.

5126. Ljóslega má sjá á línuritinu að markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi, án stóriðju, á árunum 2009 til 2012 var mjög stöðug á bilinu 27,4 – 28,2% og var flökt milli ára einungis frá -0,1% upp í +0,5% á þessu þriggja ára tímabili. Samskip vísuðu í sömu skýrslu (frá september 2012) til þess að síðustu

<sup>2198</sup> Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1186 – 1187, 1225, 1538, 1543 og 1600. Athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 743, 899, 1232, 1825, 1834 og 1838.

<sup>2199</sup> Mgr. 1397 í athugasemdum fyrirtækisins við AI (tafla 32).

<sup>2200</sup> Sjá kafla 33.2 um markaðshlutdeild sem byggir á afhentum gögnum við rannsókn málsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, þ.á m. frá Samskipum.



ár á undan hafi ríkt „ró“ á innflutningsmarkaði, sbr. umfjöllun í kafla 14.48 í ákvörðun. Er þessi eigin lýsing fyrirtækisins til stuðnings því að markaðshlutdeild hafi ekki verið á mikilli hreyfingu.

5127. Mikilvægir viðskiptavinir stóðu undir langmestum hluta magns og tekna fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 6.3 í ákvörðun. Samráð Samskipa og Eimskips snerist um umfangsmikla markaðsskiptingu sem gerði það að verkum stórir viðskiptavinir fóru ekki á milli fyrirtækjanna. Augljóst er að þegar flutt magn viðkomandi viðskiptavina hvors fyrirtækis sveiflaðist frá einum tíma til annars, þá breyttist markaðshlutdeild fyrirtækjanna í takt við þá breytingu. Þá liggur fyrir að viss samkeppni var til staðar í flutningum fyrir minni aðila. Þær smávægilegu sveiflur á markaðshlutdeild hafa því hæglega getað orsakast af framangreindum tveimur þáttum.
5128. Markaðshlutdeild Samskipa fór síðan hægt og rólega upp á við á árinu 2013 sem er í fullu samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð Samskipa og Eimskips, þ.e. að á þeim tíma fóru fyrirtækin að draga úr samráði sínu þ. á m. markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini.

#### 12.2.4.5. Ógn var aðeins talin stafa af smáum keppinautum

5129. Í kafla 3 er lýst stöðu Samskipa og Eimskips á mörkuðum þessa máls á árunum 2008-2013. Eins og þar kemur fram höfðu fyrirtækin saman gríðarlega sterka stöðu á þessum mörkuðum.
5130. Eimskip og Samskip voru þannig saman með mjög mikla markaðshlutdeild í landflutningum. Í landflutningum störfuðu einnig mun smærri keppinautar sem Eimskip og Samskip m.a. nefndu „einyrkja“ eða „sjóræningja“. Ítrekað kemur fram í samtímagögnum Samskipa og Eimskips að samkeppnisleg ógn hefði ekki stafað frá stærsta keppinautum í landflutningum heldur hinum smáu aðilum. Í gagni framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips, (E)frkvstj-innanl, frá 2010 segir um þetta: „The main threat in the market are individual truck drivers“, sbr. kafla 14.32.1. Í glæru frá (S)forstj frá sama ári er þessu lýst: „Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down“, sbr. kafla 14.37.9.
5131. Í sjóflutningum var fyrir hendi smár keppinautur Samskipa og Eimskips, Blue Water Shipping (BWS). Það fyrirtæki leigði pláss í ferjunni Norrænu og bauð m.a. fiskútflytjendum upp á flutningaþjónustu. Í samtímagögnum kemur skýrt og ítrekað fram hjá bæði Eimskip og Samskipum að fyrirtækin teldu að þeim stafaði samkeppnisleg ógn frá BWS, ekki síst í útflutningi á fiski frá Íslandi, enda þótt markaðshlutdeild þess fyrirtækis í inn- og útflutningi frá Íslandi væri óveruleg eða á bilinu 1-3%. Var t.d. beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að: „Sporna við innkomu Blue Water inn á markaðinn“, sbr. kafla 14.32.2. Eimskip taldi sömuleiðis að augin ógn stafaði frá BWS og að það félag væri „more aggressive“ í útflutningi á fiski frá Íslandi. Var það t.d. eitt af meginmarkmiðum Eimskips á árinu 2012 að hækka verð í m.a. útflutningi og var þá spurt hvernig unnt væri að verjast samkeppni frá BWS, sbr. kafla 14.38.4.2. Með sama hætti töldu Samskip það mikilvægt markmið m.a. á árinu 2012 að losna við BWS út af íslenska markaðnum, sbr. kafla 20.
5132. Sú staðreynd að í samtímagögnum töldu Samskip og Eimskip samkeppnislega ógn stafa af smáum keppinautum en ekki af hvort öðru er ein birtingarmynd ólögmeats samráðs fyrirtækjanna.

#### 12.2.4.6. Samskip og Eimskip staðfesta markaðshegðunina

5133. Í athugasemdum Samskipa og Eimskips við AI og AII er að finna umfjöllun þar sem í aðalatriðum er dregin upp sama mynd af hegðun þeirra á íslenska flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu og lýst var hér að framan, þ.e. að ekki hafi verið keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað ítrekað. Nefna ber dæmi um þetta:
- Bæði Eimskip og Samskip hafi breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin „á þessum viðkvæma tíma í kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja



markaðshlutdeild og ná fram verðhækkunum, hvort í sínu lagi", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI. Vísast hér einnig til mgr. 723, 752 og 786 í athugasemdunum.

- Eimskip hafi haldið framangreindri stefnu um að hækka verð og keppa ekki við Samskip um mikilvæga viðskiptavinum á árunum eftir hrúnið. Í umfjöllun um t.d. atvik á árinu 2011 segir: „Eimskip hélt sig við sína stefnu að einbeita sér að sínum viðskiptavinum, markvisst hækka verð og keppast um viðskipti við litla og meðalstóra viðskiptavinum“, sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.
- Samskip hafi lagt áherslu á að hækka verð og forðast verðsamkeppni/verðstríð við Eimskip, sbr. mgr. 474 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Verðhækkunarir hafi á þessum tíma verið óhjákvæmilegar, sbr. mgr. 1169 í athugasemdum Samskipa við AI.
- Í mgr. 941 – 943 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að vegna óvissu sem hafi ríkt á íslenskum flutningamarkaði hafi ekki verið forgangsatríði hjá Samskipum að endursemjum við viðskiptavinum né ráðast í markaðssókn heldur að grípa til hagræðingar og forðast gjaldþrot. Fyrirtækið hafi gert það á eigin forsendum og án samráðs við Eimskip. Verðstríð við Eimskip hefði leitt til gjaldþrots á örskammi stundu.
- Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavinum Eimskips eftir að fyrirtækið jók markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009, sbr. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.
- Markaðsgerðin hafði haft þau áhrif að „stórir viðskiptavinir fóru í minna mæli milli fyrirtækjanna en Samkeppniseftirlitið virðist telja eðlilegt“, sbr. mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AI.
- Stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð myndi hafa „geigvænleg áhrif“ á fyrirtækin. Ljóst sé að rekstur fyrirtækjanna „á þessum tíma hefði ekki þolað verðlækkunarir. Þetta eru staðreyndir um aðstæður og eðli markaðarins sem stjórnendur gerðu sér vitanlega grein fyrir. Af þessum sökum er eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við að fara mjög hart fram í sókn í nýja viðskiptavinum“, sbr. mgr. 1389 í athugasemdum Samskipa við AI.
- Samskip hafi leitað leiða til að auka framlegð með „verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavinum, sem gæfu af sér hærrí framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á „ró“ á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð“, sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.
- Samskip hafi lagt áherslu á að „verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina“, mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

5134. Samskip staðhæfa að umræddur skortur á samkeppni tengist ekki ólögmætu samráði. Ástæða þess að verð hækkaði og ekki var keppt um mikilvæga viðskiptavinum hafi verið markaðsgerðin hér á landi. Því sé eðlilegt að hér á landi hafi efnahagskreppan ekki leitt harðrar samkeppni á flutningamörkuðum. Nánar tiltekið hafi tvíkeppni ríkt á hinum smáa íslenska markaði og sökum þessa hafi ekki gilt sömu lögmál hér á landi og á stærri erlendum flutningamörkuðum þar sem keppinautar voru fleiri. Hafi „friður“ milli Samskipa og Eimskips verið „bein afleiðing af þessari tvíkeppni“, sbr. mgr. 1388 og 1392 í athugasemdum Samskipa við AI.

5135. Þá skal þess getið að í athugasemdum Samskipa er því einnig haldið fram að það hafi „engan veginn“ verið „ró og friður“ á markaðnum á árunum 2008-2013, heldur þvert á móti hafi ríkt „virk





„samkeppni“ og „áframhaldandi sókn“, þar sem Samskip hafi sótt á stóra sem smáa viðskiptavinum Eimskips, „og mikil samkeppni“ hafi verið á markaðnum um „alla viðskiptavinum“. <sup>2201</sup>

5136. Þessar athugasemdir Samskipa um virka samkeppni og sókn eru í ósamræmi við bæði samtímagögn sem fjalla um „frið“ og „ró“ á markaðnum, ásamt því að vera í ósamræmi við áður nefndar aðrar athugasemdir Samskipa, þar sem fyrirtækið staðhæfir þvert á móti að hafa treyst á „ró“ og forðast verðstríð við Eimskip. Er því ekki ljóst hver afstaða Samskipa er í raun varðandi samkeppni á markaði á rannsóknartímabilinu.
5137. Þau sjónarmið Samskipa að „friður“ hafi ríkt á markaðnum og ástæða „friðarins“ hafi ekki verið ólöglegt samráð heldur fákeppni fá ekki staðist. Þrátt fyrir að á rannsóknartímabilinu hafi ríkt fákeppni á sjóflutningsmarkaði útskýrir hún ekki markaðshæðun Samskipa og Eimskips. Í því sambandi hefur þýðingu að á sama tíma og fyrirtækin kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavinum hvors annars fóru þau ítrekað fram með verðhækkunir gagnvart þeim í vissu um að umræddum viðskiptavinum yrði ekki boðið betra verð hjá keppinautum. Hafa Samskip ekki gefið trúverðugar skýringar á þeim samtímagögnum sem fyrir liggja í þessu sambandi.
5138. Aðalatriðið er að þessi skortur á samkeppni leiddi ekki af markaðsgerðinni heldur af samfelldu samráði Samskipa við Eimskip. Er þetta ítarlega rökstutt í ákvörðun þessari með vísan til samtímagagna. Þar að auki hefur Eimskip viðurkennt hið ólöglega samráð.

#### 12.2.4.7. Viðurkenning Eimskips á ólöglegu samráði við Samskip

5139. Í athugasemdum við AI og AII mótmælti Eimskip því að skortur á samkeppni á rannsóknartímabilinu hafi stafað að ólöglegu samráði við Samskip. Sú afstaða Eimskips breyttist. Í sátt við Samkeppniseftirlitið viðurkennir Eimskip að hafa átt í „samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins“. Er viðurkennt að þessi alvarlegu brot Eimskips hafi m.a. falið í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“ glærukyningu Eimskips frá 9. júní 2008:

- 1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.
- 1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).
- 1.3 Samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)."

5140. Þessi viðurkenning Eimskips á samráði við Samskip er í samræmi við samtímagögn og hefur því mikið gildi, sbr. kafla 4.7.7. Í kafla 8 og áfram er fjallað um atvik samráðsins frá júní 2008 og þar fjallað um þessi samtímagögn en í næstu köflum er ítarlega fjallað um samtímagögn og atvik samráðsins frá árinu 2009–2013.

#### 12.2.4.8. Samtímagögnin eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips

5141. Samtímagögn sýna breytta markaðshæðun Samskipa og Eimskips eftir að fyrirtækin hófu hið ólöglega „Nýtt upphaf“ verkefni í júní 2008. Breytingin fólst m.a. í því að fyrirtækin forðuðust að ná

<sup>2201</sup> Sjá t.d. mgr. 1392 – 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Mgr. 743 – 744, 957 og 1849 í athugasemdum Samskipa við AII. Mgr. 79 í bréfi Samskipa dags. 31.8.2020. Mgr. 1194 og 1203 í athugasemdum Samskipa við AI.



mikilvægum viðskiptavinum hvort frá öðru og einbeittu sér þess í stað að því að halda uppi og hækka verð og auka gjaldtöku. Skal nú gerð grein fyrir þessum gögnum.

#### 12.2.4.8.1. „Stóra spurningin“ og „stóru málin“ á árinu 2008

5142. Varðandi heildarmat á markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips sem tók til mikilvægra viðskiptavina ber að horfa til þess sem Samskip nefndu á síðari hluta ársins 2008 „stóru spurninguna“ og „stóru málin“.
5143. Samkvæmt glærुकyningunni „Verkefnið Nýtt upphaf“, sem (E)frkvstj-[alpjsv](#) vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, tók verkefnið m.a. til breytinga á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og verulegrar aukinnar samvinnu í landflutningum. Samkvæmt glærunum höfðu fyrirtækin ákveðið að meta saman hagkvæmni af því að „auka samstarf“ sín á milli í öllum þáttum sem tengdust flutningaþjónustu hér á landi. Tók umrætt verkefni til grundvallarþátta í samkeppnisrekstri fyrirtækjanna.
5144. Samtímagögn sýna að „Nýtt upphaf“ verkefninu var hrint í framkvæmd og fólst í því ólögmet hagnýt samvinna og upplýsingaskipti Samskipa og Eimskips. Með verkefninu fóru fyrirtækin yfir grundvallarþætti í samkeppnisrekstri þeirra, skiptust á upplýsingum og mátu saman framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna í viðkomandi flutningastarfsemi.
5145. Í glærुकyningunni var ekki fjallað um skiptingu fyrirtækjanna á markaðnum eftir mikilvægum viðskiptavinum. Hins vegar var þar fjallað um mat á hagkvæmni þess að ráðast í aðra tegund af ólögmetri markaðsskiptingu (skipting eftir höfnum) og ólögmetta takmörkun á flutningsgetu (fækkun skipa/minni skip). Jafnframt átti að skoða fýsileika afar umfangsmikillar samvinnu í landflutningum auk annarra atriða.
5146. Gögnin sýna að eftir að samráð Samskipa og Eimskips var aukið seinni hluta árs 2008 tóku aðgerðir þeirra jafnframt til þess að skipta mörkuðum eftir viðskiptavinum.
5147. Skoðun á því að skipta markaðnum eftir mikilvægum viðskiptavinum var rökrétt miðað við tilgang hins ólögmetta samráðs. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að í glærुकyningu Samskipa hf. 29. janúar 2008 var varað við því að verðstríð kynni að vera framundan þegar samningar við mikilvæga viðskiptavini í innflutningi myndu losna og að aukin samkeppni í landflutningum hefði leitt til verulegrar lækkunar á verði, sbr. umfjöllun í kafla 6.7. Á næstu vikum komu fram nokkuð skýrar hugmyndir innan Samskipa hf. um aðgerðir sem unnt væri að grípa til. Þær fólust m.a. í hækkan á gjaldskrár fyrirtækisins, fjölgun á gjaldskrárliðum og auknu samstarfi við Eimskip.
5148. Með ólögmetu samráði á síðari hluta ársins 2008 um takmörkun á flutningsgetu drógu Samskip og Eimskip úr hvata og getu til að keppa sín á milli. Eins og rökstutt var hér að framan þurfti hins vegar meira að koma til. Vinna varð gegn því að samkeppni gæti brotist út um viðskipti við hinu mikilvægu viðskiptavini. Markaðsskipting sem tók til hinna fáu en mikilvægu viðskiptavina var rökrétt og raunhæf lausn á þessu. Við blasir að saman gæti takmörkun á flutningsgetu og samstilltar aðgerðir um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini skapað kjöraðstæður til þess að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum.
5149. Í sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að eftir fundinn 6. júní 2008 hafi samráðið við Samskip m.a. tekið til þessara þriggja aðgerða:
- Takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum
  - Skipting á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum
  - Verðsamráð



5150. Sem áður segir staðfesta samtímagögn að fyrirtækin gripu til slíkra aðgerða eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, sbr. kaflar 7 og 8.
5151. Hvað markaðsskiptingu áhrærir sýna samtímagögn að ýmsar útfærslur voru til skoðunar sumarið og haustið 2008 sem hluti af aðgerðum tengdum breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Í glærुकyningunni um „Nýtt upphaf“ verkefnið var sem fyrr segir vísað til þess að fyrirtækin ætluðu að vinna saman að og skiptast á upplýsingum við mat á hagkvæmni þess að ráðast í ólögsmæta markaðsskiptingu eftir höfnum og ólögsmæta takmörkun á flutningsgetu. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var m.a. lagt til sú skipting að sjóflutningum Eimskips frá Vestmannaeyjum yrði sinnt af Samskipum og sjóflutningum Samskipa frá Grundartanga sinnt af Eimskip. Skjölín sem (S)forstj fékk kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 hafa að geyma umfjöllun um siglingakerfi Eimskips og Samskipa og áform um víðtækt ólögsmætt samráð fyrirtækjanna, takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu. Kemur t.d. fram að flutningar Samskipa fyrir Búr geti færst til Eimskips og Eimskip geti „setið einir“ að „Austfjarðamarkaði“. Einnig var fjallað um mögulega skiptingu á flutningum fyrir Alcoa, sbr. kafla 8.13.1.
5152. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu með Eimskip 14. ágúst og 5. september 2008, sbr. kafla 8.15.6 og 8.16.2. Daginn fyrir fundinn 5. september 2008 voru í glærुकyningu (S)frkvstj-millilandasv taldir upp tilteknir viðskiptavinir Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa og gerð grein fyrir magni og tekjum af flutningum fyrir þá. Kom fram að „stóra spurningin“ væri hvað „gera skal“ með viðskipti við Byko, Danól/Ölgerðina, Innnes og Nathan & Olsen. Voru þessi fyrirtæki á þessum tíma mikilvægir viðskiptavinir Eimskips. Daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip, 6. september 2008, sendi hann til (S)forstj glærुकyninguna „Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningsmagni“. Í kynningunni bar (S)frkvstj-millilandasv saman áhrif yfir tveggja ára tímabil af fimm mismunandi útfærslum á afkomu Samskipa annars vegar og Eimskips hins vegar, sem væru frávik frá gildandi siglingakerfi. Í þessu fólst ítarleg greining (S)frkvstj-millilandasv á áhrifum af breyttu siglingakerfi Samskipa á afkomu Eimskips og Samskipa. Jafnframt var gert ráð fyrir samstarfi milli fyrirtækjanna og að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli þeirra. Ein útfærslan gerði t.d. ráð fyrir því að Samskip myndu fá til sín viðskipti Byko við Eimskip og viðskipti Samskipa við Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips.
5153. Í september 2008 sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip náðu saman um skiptingu á mörkuðum á Austurlandi en það var liður í ólögsmætu samráði fyrirtækjanna tengdu landflutningum, sbr. kafla 8.16.7.
5154. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-Eimísl áttu samskipti sem tengdust samráðinu 1. október 2008, sbr. kafla 8.16.11. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu aftur með Eimskip 6. október 2008, sbr. kafla 8.17.5. Klukkustund fyrir þann fund með Eimskip vistaði (S)frkvstj-millilandasv skjöl þar sem unnið var að breytingum á siglingakerfinu og metin áhrif þeirra á tekjur af flutningum milli Íslands og hafna í Evrópu, þ. á m. vegna flutninga fyrir mikilvæga viðskiptavinum. Að kvöldi 6. október 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í skjölum sem tengdust framangreindu. Hið sama gerði hann daginn eftir þar sem m.a. var velt upp þeim valkosti að flutningar Eimskips fyrir Ölgerðina færðust til Samskipa og flutningar Samskipa fyrir Elkem færðust til Eimskips.
5155. Sýnir þetta að sumarið og haustið 2008 voru atriði í beinum tengslum við markaðsskiptingu til skoðunar hjá fyrirtækjunum sem hluti af aðgerðum tengdum breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Hefur hér verulega þýðingu að daginn fyrir fundinn með Eimskip 5. september 2008 taldi (S)frkvstj-millilandasv að „stóra spurningin“ væri hvað „gera skal“ við afar mikilvæga viðskiptavinum Eimskips og daginn eftir fundinn með Eimskip kom fram tileikið svar sem fól í sér markaðsskiptingu eftir mjög mikilvægum viðskiptavinum.
5156. Samtímagögn sýna að (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl ræddu „stóru málin“ á fundi 24. september 2008. Voru „stóru málin“ m.a. verðhækkningar og „kerfin“, sbr. kafla 8.16.10.



Þann 28. september 2008 taldi (S)forstj að niðurstaða í „stóru málunum“ myndi mögulega nást 20. október 2008:

*„[...] margt stórt sem verið er að vinna í ss skip, hækkunar, alcoa etc sem er í vinnslu en ekki komin niðurstaða með, en verður komin mynd á 20 okt. sem og áætlun á síðustu metrum.“<sup>2202</sup>*

5157. Samkvæmt tölvupósti (S)forstj frá 20. október 2008 voru Samskip um það bil að ljúka samningum við (1) Eimskip, (2) Alcoa og (3) „vessel owners“, þ.e. samningum við skipaeigendur um að skila einu leiguskipa fyrirtækisins sem tengdist aðgerðum vegna breytinga á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu, sbr. kafla 9.2.1. Fyrir liggur að Samskip höfðu átt og áttu eftir að eiga í ítrekuðum samskiptum við Eimskip á þessum tíma um nýja samninga tengdum takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu flutningakerfa.
5158. Í lok október 2008 tilkynntu Samskip um breytingu siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu sinni. Eimskip hafði í ágúst 2008 takmarkað flutningsgetu vegna Evrópu flutninga og takmarkaði flutningsgetu vegna Norður-Ameríku flutninga um miðjan nóvember 2008. Tóku fyrirtækin upp ólöglegt samstarf til þess að láta þessa breytingu ganga upp, sbr. t.d. aukið gámasamstarf og að Eimskip annaðist hluti af þeim útflutningi á áli fyrir Alcoa sem Samskip hefðu að öðrum kosti annast. Höfðu fyrirtækin þar með skipt með sér viðskiptum við Alcoa
5159. Niðurstaða hafði þannig náðst í „stóru málunum“ og samtímagögn Samskipa frá nóvember og desember 2008 sýna að fyrirtækið taldi að á næsta rekstrarári myndi það ítrekað geta hækkað verð og á sama tíma haldið sínum mikilvægu viðskiptavinum. Mikill samdráttur í innflutningi var ekki talin skapa hættu á að samkeppni myndi brjótast út:
- Í kafla 10.4.3 er lýst stjórnarfundum Samskipa Holding 4. nóvember 2008. Þar hélt (S)forstj kynningu um uppgjör fyrir árið 2008 og áætlun Samskipa á Íslandi fyrir árið 2009. Í fundargerðinni kemur fram að á tímabilinu janúar til júlí 2008 hafi velta Samskipa á Íslandi verið nokkuð hærri en áætlanir fyrirtækisins gerðu ráð fyrir. Þrátt fyrir efnahagshrun í október 2008 og mikinn samdrátt í flutningsmagni til landsins var samt sem áður ráðgert af hálfu (S)forstj að rekstur Samskipa á Íslandi myndi skila jákvæðri EBITDA seinni hluta ársins og fyrir árið í heild. Ef horft er til ytri rekstraraðstæðna á þessum tíma þá vekur þessi bjartsýna áætlun forstjórans óhjákvæmilega athygli. Vegna umræðu um rekstraráætlun Samskipa Holding fyrir árið 2009 er ljóst að stjórnendur og helsti eigandi Samskipa, unnu út frá því, og treystu sér til, um mánuði eftir fall íslensku bankanna, að áætla að Samskip hf. á Íslandi myndi standa undir stórum hluta EBITDA samstæðu Samskipa Holding. Þá skal haldið til haga að hvergi í stjórnarfundargerðinni 4. nóvember 2008 var vísað til þess að (S)forstj eða aðrir stjórnarmenn hefðu fjallað um óvissu varðandi viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips, hvorki vegna hækkunaraðgerða Samskipa, takmörkunar á flutningsgetu eða samdrætti í flutningamagni almennt.
  - Eins og lýst er í kafla 10.4.5 sendi (S)forstö-innfl1 þann 12. nóvember 2008 rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 til ritara framkvæmdastjórnar Samskipa. Fjallað var um hana á framkvæmdastjórnarfundum daginn eftir. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 kom fram að gert væri ráð fyrir miklum samdrætti í innflutningi. Var miðað við að „flutningsmagn árið 2009 minnki um 51,8% samanborið við árið 2008“. Ólíkt glærुकynningu (S)frkvstj-millilandasv frá fundi 17. maí 2008, þ.e. nokkrum dögum áður en samráð fyrirtækjanna hófst, kom ekki fram í rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 að efnahagssamdráttur myndi leiða af sér samkeppni, einingaverð myndu lækka og sækja ætti á að ná innflutningsmagni frá Eimskip. Þessi í stað var þetta lagt til grundvallar:

---

<sup>2202</sup> Sjá kafla 8.16.11.



„Gert er ráð fyrir að sjóflutningsgjöld hækki um 5% og þjónustugjöld innanlands um 8% 1. febrúar. Reiknað er með annarri hækkun á þjónustugjöldum innanlands sem og þjónustugjöldum í erlendum höfnum sem nemur 8,0% 1. júlí.“

„Í áætlun fyrir árið 2009 er gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum“

- Hafa ber í huga að á þessum tíma hafði (S)forstö-innfl1 átt í ítrekuðum samskiptum við stjórnendur Eimskips.
- Daginn áður, 11. nóvember 2008, hafði (S)forstö-landfl sent drög að rekstraráætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2009 til m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Þar kom m.a. þetta fram:
  - Almennt verð yrði hækkað um 10% í febrúar og um 5% í ágúst 2009 og verð á fiskflutningum hækki á árinu 2009 „almennt á bilinu 15 – 20%“.
  - Óbreytt markaðshlutdeild yrði í landflutningum á árinu 2009.
- Þann 6. desember 2008 sendi (S)stjórnarm-fjármstj stjórn Samskipa Holding skjöl dótturfélaga vegna „Budget 2009“ (afrit til m.a. (S)forstj). Hvað Samskip hf. áhrærir var um að ræða lokaútgáfu af áætlun fyrir árið 2009 og var skjalið merkt „Confidential – Budget 2009“. Komu þar fram atriði sem (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og aðrir stjórnendur Samskipa hf. töldu raunhæft að leggja til grundvallar vegna næsta rekstrarárs:
  - Verulega minni innflutningur („Import volumes to be 140 th tons, drop from 220 th in 2008 and 323 in 2007“).
  - Landflutningar myndu dragast saman um 8%.
  - Verð hækki í janúar/febrúar og aftur í júlí 2009.
  - EBDTIA framlegð Samskipa hf. aukist úr 875 mkr. í 1058 mkr.
  - Samskip hf. haldi sömu markaðshlutdeild.

5160. Samkvæmt þessum samtímagögnum töldu Samskip í nóvember 2008 að fyrirtækið myndi á árinu 2009 annars vegar geta ítrekað hækkað verð og hins vegar haldið sömu mikilvægum viðskiptavinum og markaðshlutdeild. Hið sama kom efnislega fram í gagninu sem sent var stjórn Samskipa Holding 6. desember 2008. Töldu þannig (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og aðrir stjórnendur Samskipa ítrekað óhætt að leggja til grundvallar að samkeppnislegt aðhald frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir þessi áform Samskipa. Með öðrum orðum væri ekki hætt á því að Samskip myndu missa mikilvæga viðskiptavini yfir til Eimskips þótt verð yrði hækkað. Hér ber einnig að hafa í huga gögn Eimskips frá m.a. lok október og nóvember 2008 sem sýna að á þessum tíma áformaði Eimskip einnig verðhækkanir, sbr. kafla 10.4.

5161. Í þessu samhengi má einnig rifja upp tölvupósta sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008, sbr. kafla 10.4.5. Þar kom fram það mat (S)forstj að efnahagsörðugleikar myndu hafa mikil áhrif á samkeppni á flutningamörkuðum í nágrennaríkjum. Draga myndi úr flutningum, flutningsgeta yrði meiri en eftirspurn og skipafélög myndu berjast um takmarkað flutningamagn með því að lækka verð. Á Íslandi gætu Samskip hins vegar hækkað verð og aukið hvers konar gjaldtöku af viðskiptavinum án nokkurs ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskip.

5162. Þegar framangreint er borið saman við atvik sem áttu sér stað áður en „Nýtt upphaf“ samráðsverkefnið hófst í júní 2008 er ljóst að breytingar höfðu átt sér stað varðandi samkeppni um mikilvæga viðskiptavini:



- Í málinu liggja fyrir tvær glærukyningar frá (S)frkvstj-innanl og eru þær dagsettar í janúar 2007.<sup>2203</sup> Í báðum þessum kynningum kemur fram að verðsamkeppni í landflutningum hafi aukist verulega og Eimskip hafi gert atlögu að mikilvægum viðskiptavinum Samskipa („*Eimskip, targeting larger customers mainly*“). Sökum þessa hafi verð lækkað og Samskip ekki náð fram áætluðum verðhækkunum.
- Í kafla 6.7.2 er gerð grein fyrir glærukyningu (S)frkvstj-millilandasv frá 29. janúar 2008 „*Budget 2008 Samskip Iceland*“. Í henni kemur fram að aukin samkeppni hafi verið í landflutningum á árinu 2007 („*Increased competition and drop in unit prices, fresh fish 20%*“) og hætta væri á verðsamkeppni og baráttu um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi („*Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts.*“). Var þetta sagt meðal þeirra ógna sem Samskip stóðu frammi fyrir og skapa hættu á verðstríði („*\*Large contracts open for renegotiation next year \*Price war*“).
- Áðurgreind gögn Samskipa frá maí 2008 sýna að stjórnendur fyrirtækisins töldu að framundan væru efnahagsörðuleikar og minnkandi flutningsmagn í innflutningi myndi hafa þau áhrif hér á landi að samkeppni á flutningamarkaði myndi aukast. Til skoðunar var „*herferð*“ gegn Eimskip til þess ná auknu flutningamagni inn í kerfi Samskipa, sbr. kafla 6.7.6.

5163. Allt aðrar áætlanir birtust hins vegar í framangreindum gögnum Samskipa frá nóvember og desember 2008, en þá hafði hrun fjármálafyrirtækja hér á landi átt sér stað og mikill samdráttur í innflutningi fyrirsjáanlegur. Í samtímagögnum var hvorki að finna óvissu um verðstríð né áætlanir um markaðssókn á mikilvæga viðskiptavini keppinautarins. Aukið samráð Samskipa og Eimskips gerði þetta kleift.

5164. Allt framanrakið er í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni, þ.e. að ólögmæt markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavinum hafi komist á eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og verið samfelld en þó orðið umfangsminni árið 2013.

5165. Með það fyrir augum að rannsaka samfellu hinnar ólögmætu háttsemi voru samtímagögn fyrirtækjanna skoðuð sem tóku til markaðshegðunar fyrirtækjanna og mikilvægra viðskiptavina. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins byggir m.a. á gögnum vegna áranna 2009-2013 sem reifuð eru í næsta undirkafli. Þau gögn sýna m.a. að í áætlunum fyrir árin 2010-2013 birtast sömu eða sambærilegar lýsingar og áherslur og í framangreindum áætlunum fyrir árið 2009, þ.e. að „*friður*“ eða „*ró*“ ríki á markaðnum og ekki verði keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkuð.

5166. Í köflunum hér á eftir verður farið yfir þau gögn og upplýsingar sem staðfesta samfellt samráð fyrirtækjanna á árunum 2009 – 2013, umfang þess og eðli. Í samræmi við viðurkennd sjónarmið um sönnun í samkeppnisrétti er lagt heildstætt mat á þau gögn sem fyrir liggja í málinu, sbr. umfjöllun í 4. kafla ákvörðunarinnar. Telur Samkeppniseftirlitið hins vegar, eins og fyrr segir, gagnlegt að gefa stutt yfirlit yfir þau gögn sem staðfesta brot á þessu tímabili. Undirstrika ber að um samfellt brot var að ræða og hvert tilvik viðskiptavina rannsakað til að leggja mat á tilvist, umfang og eðli hins samfellda brots. Því er ekki loku fyrir það skotið að þeir mikilvægu viðskiptavinir sem féllu undir samráð fyrirtækjanna séu hér í ákvörðun þessari ekki tæmandi taldir.

#### 12.2.4.8.2. Árið 2009

5167. Í samtímagögnum eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og upphaf hins ólögmæta „*Nýtt upphaf*“ verkefnis kemur fram víska Samskipa og Eimskips um að á næsta ári sé unnt annars vegar að hækka verð og hins vegar að halda núverandi viðskiptavinum.

5168. Þessi stefnumörkun vegna ársins 2009 gekk eftir. Sýna samtímagögn að á því ári hafi bæði fyrirtækin lagt áherslu á það að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars og að verð yrði hækkað.

<sup>2203</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.8602. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.8609.



Þegar öflugur viðskiptavinur reyndi með fyrirspurn eða útboði að ná fram betri kjörum virtu flutningafyrirtækin markaðsskiptinguna. Þetta kemur m.a. fram í eftirfarandi gögnum:

- Í janúar 2009 unnu Samskip og Eimskip að því að hækka verð í viðskiptum við öfluga viðskiptavini. Fól þetta m.a. í sér að verð gagnvart einum stærsta viðskiptavini Eimskips, Ölgerðinni Agli Skallagrímssyni (ÖES), hækkaði verulega. Gögnin sýna að ÖES var óánægð með þá hækkun og taldi hana í andstöðu við gildandi samning við Eimskip. Eimskip taldi sig hins vegar geta „*staðið fast*“ á þessari hækkun. Síðar á árinu ákvað ÖES að bjóða út alla sína flutninga. Af samráði Samskipa og Eimskips leiddi að Eimskip hélt viðskiptunum. Hafa ber í huga að áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt árið 2008, hafði Samskip skoðað að bregðast við hugsanlegum samdrætti með því að m.a. ná viðskiptum ÖES frá Eimskip, sbr. umfjöllun um atvik í maí 2008 og „*grænlenka daga*“ hjá Samskipum. Vísast um þetta til kafla 6.7.6.
- Í skjali Eimskips frá janúar 2009 var fjallað um markmið m.a. innflutningsdeildar fyrirtækisins á árinu 2009. Fyrsta markmiðið fyrir árið 2009 var þetta: „*Viðhalda n.v. markaðshlutdeild*“. Bar (E)forstö-innfl ábyrgð á þessu. Hvergi kemur fram í skjalinu að Eimskip ætli með samkeppni að reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum frá Samskipum.
- Sömu áherslu var að finna hjá starfsbróður (E)forstö-innfl hjá Samskipum. Í mars 2009 kom þannig fram í gögnum frá (S)forstö-innfl1 að stefna Samskipa gagnvart stærri viðskiptavinum í innflutningi væri þessi; „*ekki sækja, hækka verð*“. Með öðrum orðum fólst í þessu að Samskip ætluðu ekki að reyna með samkeppni við Eimskip að ná til sín stærri viðskiptavinum Eimskips heldur skapa frekar grundvöll til að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Vísast um þetta til kafla 14.2. Var þannig sambærileiki í samtímagögnum Samskipa og Eimskips um aðgerðir þeirra (og að hluta aðgerðaleyfi) og markaðshegðun.
- Um miðjan febrúar 2009 sagði (S)forstj í tölvupósti að Samskip yrðu stöðugt að hækka verð jafnvel þótt aðstæður væru erfiðar („*we at the same time have to be pushing rates constantly upwards, even though times are tough.*“), sbr. kafla 14.11.8.
- (S)forstj lagði sig fram um að Samskip myndu viðhalda markaðsskiptingunni við Eimskip. Þegar honum var greint frá því í júní 2009 að samkeppni kynni að vera að aukast gaf hann efnislega sömu fyrirmæli og koma fram í framangreindu gagni (S)forstö-innfl1 frá mars 2009 (þ.e. „*ekki sækja, hækka verð*“). Eins og fram kemur í kafla 14.20.4 mælti (S)forstj fyrir um þetta til undirmanna sinna:  
  
„*missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum*  
  
*ekki sækja heldur á ný mið.*“
- Í ágúst 2009 bauð fyrirtækið Prómens út flutninga sína. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj<sup>2204</sup> til (E)forstj velti hann því fyrir sér hvort Eimskip gæti fengið hluta viðskiptanna „*án þess að rugga bátnum.*“, sbr. kafla 14.7. Með öðrum orðum hvort það myndi raska samráðinu við Samskip ef Eimskip reyndi að afla sér hluta þessara viðskipta. Að endingu útskýrði (E)frkvstj-sala/þj fyrir (E)forstj að Eimskip hefði með tilboði sínu til Prómens ekki „*dumpað niður*“ verði. „*Friðnum*“ milli fyrirtækjanna var ekki ógnað.
- Stjórnendur Samskipa komu árið 2009 á fót svonefndum kreppuhóp (nefndur „*Kreppan og samkeppnin*“) og átti hann að fjalla m.a. um samkeppnisstefnu Samskipa. Komu m.a. æðstu yfirmenn Samskipa, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1, að starfi þessa hóps en þessi stjórnendur höfðu aðkomu að samráði við Eimskip. Í kafla 14.20.4 er gerð

<sup>2204</sup> [...] hóf störf hjá Eimskip í apríl 2009 sem framkvæmdastjóri sölu og þjónustu. Bar hann m.a. ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum Eimskips. Samkvæmt skipuriti Eimskips heyrðu forstöðumenn innflutningsdeildar og útflutningsdeildar undir [...].



grein fyrir skjali frá október 2009 sem tengist þessari vinnu. Þar er m.a. spurt eftirfarandi spurninga:

- Hefur Samskip verið að koma í veg fyrir verðhækkningar?
- Er Samskip sá „aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta“?
- Er mögulegt að Samskip hafi „komið í veg fyrir að komist friður á“?

Engin gögn sýna hins vegar að Samskip hafi í raun ógnað ríkjandi markaðsskiptingu, því sem kreppuhópurinn nefndi „friður“. Þvert á móti var t.d. lagt til grundvallar af (S)forstj að Samskip myndu halda sömu markaðshlutdeild í land- og sjóflutningum hér á landi á árinu 2010, ekki sótt á ný viðskipti frá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og verð myndi hækka, sbr. eftirfarandi gögn hans frá nóvember og desember 2009.

- Starfsmönnum innflutningsdeildar Eimskips voru gefin sömu fyrirmæli um söluhegðun í byrjum nóvember 2009 af yfirmanni þeirra, (E)frkvstj-sala/þj: „[(E)frkvstj-sala/þj] kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. [...] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi“, sbr. kafla 14.3.6 og 14.17.4.
- Lykilstjórnendur og stjórnarmenn Samskipa á Íslandi funduðu í nóvember 2009 og þar lét (S)stjform-S eftirfarandi ummæli falla um samkeppnina og veruleg áhrif þess á EBITDA Samskipa á Íslandi ef „menn droppa verðum“, sbr: „Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. [...] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA.“, sbr. fundarpunktur sem fjármálastjóri Samskipa á Íslandi, (S)frkvstj-fjárm, tók saman á umræddum fundi hans með (S)stjform-S, (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj dags. 4. nóvember 2009, sbr. kafla 14.10.2.

5169. Seinni hluta árs 2009 fóru bæði Samskip og Eimskip að huga að rekstraráætlunum sínum fyrir árið 2010. Gefa gögn þessu tengd a.m.k. tvennt til kynna. Annars vegar að sá friður eða sú ró sem var yfir samkeppninni á árinu 2009, sem lögð var til grundvallar í áætlununum í árslok 2008, hafði gengið eftir og hins vegar að samkeppnin yrði áfram takmörkuð á árinu 2010:

- Þann 28. september 2009 sendi (E)frkvstj-innanl rekstraráætlun landflutninga Eimskips fyrir árið 2010 til samstarfsmanna sinna, sbr. kafla 14.10.3. Í henni eru talin upp nokkur atriði sem fela í sér megináherslu þessarar deildar Eimskips fyrir árið 2010 (*Key business goals*). Eitt þessara atriða er:

„Focus on holding current clients and increase revenues from them.“

- Yfirstjórn Samskipa var þann 10. október 2009 send rekstraráætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2010, sbr. m.a. kafla 14.10.2. Þar kemur m.a. fram að nokkur:

„ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavinum á árinu 2009“

Jafnframt kemur fram að á árinu 2010 geri innflutningsdeildin ráð fyrir því að „halda öllum“ viðskiptavinum sínum og hækka verð.

- Í glærukynningum (E)frkvstj-innanl frá október, nóvember og desember 2009 og (E)rekstj-aksturst frá 1. desember 2009 var samkeppnisleg ógn í landflutningum ekki talin stafa frá Samskipum heldur frá hinum allra smæstu keppinautum (svonefndum einyrkjum) og gert ráð fyrir því að Eimskip héldi sínum mikilvægustu viðskiptavinum og að verð til viðskiptavina myndu hækka á árinu 2010.





5170. Í kafla 14.25.1 er lýst tölvupóstum (S)forstö-innfl1 frá nóvember 2009. Í þeim var lagt fyrir undirmann að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, Aðföng, ekki hagstætt verð. Ástæða þessa var sú að slík samkeppnisaðgerð myndi annars vegar torvela Eimskip að hækka verð gagnvart Aðföngum og hins vegar torvela Samskipum að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum innflytjenda á matvörum, Nathan & Olsen.
5171. Í nóvember 2009 svaraði (S)forstö-innfl1 spurningu samstarfsmanns um hvort Samskip ætluðu að reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, IKEA, neitandi. Rök hans voru þessi:
- „Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnnna“.*
5172. Taldi (S)forstö-innfl1 síðan upp dæmi um mikilvæga viðskiptavinum sem Samskip ætluðu að hækka verð gagnvart. Voru það Húsasmiðjan, Rúmfatalagerinn og Íslensk-Ameríska, sbr. kafla 14.20.3. Eins og í öðrum samtímagögnum var þar hvergi að finna ótta um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips.
5173. Í glærुकyningu (S)forstj frá 30. nóvember 2009 var lýst röð af almennum verðhækkunum Samskipa á árunum 2008-2009 og að markaðshlutdeild Samskipa hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún myndi ekki breytast á árinu 2010 þrátt fyrir að verðhækkanir væru áformaðar á því ári. Í Færeyjum var hins vegar áætlað að markaðshlutdeild í innflutningi myndi minnka umtalsvert vegna mikillar samkeppni. Í kynningunni má sjá að Eimskip var ekki talið vera helsta samkeppnislega ógnin við Samskip á Íslandi, sbr. kafla 14.10.2 og 14.10.4.
5174. Í glærुकyningu (S)forstj frá 17. desember 2009 var lagt til grundvallar að Samskip héldu sömu markaðshlutdeild á öllum flutningamörkuðum hér á landi á árinu 2010 og verð myndi hækka, sbr. kafla 14.10.2.

#### 12.2.4.8.3. Árið 2010

5175. Í kafla 14.21. er lýst glærum (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj vegna fundar hjá Eimskip 8. janúar 2010. Þar kemur fram að kjarninn í sölustefnu fyrirtækisins í innflutningi fyrir árið 2010 hefði m.a. verið þessi:
- „Almennt ekki lækka verð – frekar hækka“ og „Aðaláhersla lögð á að viðhalda góðu sambandi og fullnægja þörfum núverandi viðskiptavina.“*
5176. Í fundargerð viðkomandi fundar sést vel hvernig Eimskip hafði breytt hegðun sinni gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eftir að samráð við Samskip hófst. Áður hafi „aðal áherslan“ verið lögð á stærra viðskiptavinum en nú séu „[a]llir“ sammála um „að leggja meiri áherslu á minni kúnnna“.
5177. Í fyrrnefndum kafla er einnig lýst glærum (S)frkvstj-innanl frá 26. janúar 2010. Þar kemur eftirfarandi fram sem einnig gefur skýrt til kynna „frið“ á markaðnum á þessum tíma:
- \* *„Year 2010 is expected to be similar to 2009 [...]“*
  - \* *Samskip will maintain similar market share on all fronts, ie imports [...]*
  - \* *General rate increases are planned in early 2010 and during June / July*
  - \* *It is expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years“.*
5178. Í samræmi við framanritað sýndu Samskip engan áhuga þegar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, J. Rönning, óskaði eftir verðtilboði frá fyrirtækinu í janúar 2010, sbr. kafla 14.22. Kvartaði J. Rönning yfir „hrikalega“ háu verði frá Samskipum og áhugaleysi á að gera fyrirtækinu tilboð í heildarflutninga.



5179. Í tölvupósti undirmanns til (S)frkvstj-Jóna, 2. febrúar 2010, var fjallað um bifreiðaumboðið B&L sem var viðskiptavinur TVG, dótturfélags Eimskips. Kemur fram að það hafi verið; „*pólitísk ákvörðun á sínum tíma að láta þeim þetta [B&L] eftir hjá TVG til að fá frið með allt hitt*“, sbr. kafla 14.21.3.
5180. Áherslur sem koma fram í skjali (E)forstö-landfl1 frá 2. febrúar 2010 endurspegla markmið um að halda uppi verði á landflutningum eða hækka það, sbr. kafla 14.21.2.
5181. Á fundi hjá stjórnendum landflutninga Eimskips 5. febrúar 2010 kom fram að árið 2009 hefði verið besta rekstrarár í sögu Eimskips Innanlands og að á árinu 2010 ætti að viðhalda markaðshlutdeild en sækja í minni og meðalstóra viðskiptavinum, sbr. kafla 14.21.2.
5182. Í skjali (S)forstö-innfl1 frá 9. febrúar 2010 voru markmið innflutningsdeildar Samskipa m.a. sögð vera eftirfarandi, sbr. kafla 14.21.1:

*„Halda magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*

*Halda öllum núverandi viðskiptavinum innflutningsdeildar í viðskiptum*

*Auka hlutdeild Samskipa hjá litlum (D<sup>2205</sup>) viðskiptavinum“.*

5183. Sömu áherslur komu fram í skjali (E)frkvstj-sala/þj frá 11. febrúar 2010, þ.e. að viðhalda og styrkja núverandi markaðshlutdeild og hámarka þann hagnað sem fæst af viðskiptum við núverandi viðskiptavinum („*Maximize profit of current customers and business*“).
5184. Í kafla 14.19 er lýst glærुकynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010. Í henni var lagt til grundvallar að á árunum 2010 – 2014 yrði engin breyting á viðskiptavinum fyrirtækisins og þannig yrði slegin skjaldborg um stærstu viðskiptavinum og verð til þeirra. Jafnframt yrði ekki reynt að ná stórum og mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Í samanburði var allt annarri stöðu lýst í áætlunum sem tóku til Færeyja, en þar ríkti samkvæmt samtímagögnum mun meiri samkeppni en hér á landi. Í glærुकynningu (S)forstj var einnig lýst yfir áhyggjum af því að „*einyrkjar*“ á landflutningamarkaði hér á landi myndu raska stöðugleika á markaðnum og þrýsta verði niður. Vegna samráðsins hafði (S)forstj ekki sambærilegar áhyggjur af samkeppni frá Eimskip. Þessar áhyggjur (S)forstj af einyrkjum eru í samræmi við framangreindar glærुकynningar (E)frkvstj-innanl frá október, nóvember og desember 2009 þar sem samkeppnisleg ógn í landflutningum var ekki talin stafa frá Samskipum heldur einyrkjum.
5185. Í kafla 14.21.1 er því lýst að 26. mars 2010 spurði (E)frkvstj-sala/þj forstöðumann innflutningsdeildar, (E)forstö-innfl, um töpuð/unnin viðskipti í innflutningi. Í svari sínu vísaði (E)forstö-innfl til yfirlits sem sýndi að lítil eða engin viðskipti hefðu glatast hjá Eimskip og sagði:
- „Ekki mikil hreyfing“.*
5186. Í tölvupósti (S)forstj, dags. 4. maí 2010, til undirmanna kemur fram að Samskip ættu að vera „*harðari á þessa stóru kúnna*“ með því að „*lyfta verðum enn og frekar upp og við skulum gera það í næstu lotum*“, sbr. kafla 14.20.3. Í sama kafla er sagt frá glærum (S)frkvstj-millilandasv frá 8. maí 2010 þar sem hnykk er á þessari stefnu um að hækka verð, ekki síst gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.

<sup>2205</sup> Í glærुकynningu innflutningsdeildar Samskipa frá 16. febrúar 2010 var gerð grein fyrir „*flokkaskiptingu viðskiptavina*“. Þeir mikilvægustu voru „*A viðskiptavinir*“. Á árinu 2009 var fjöldi þeirra 38 og stóðu þeir að baki 62,2% af tekjum Samskipa í sjófrakt. Næst mikilvægustu voru „*B viðskiptavinir*“. Á sama ári var fjöldi þeirra 72 og stóðu þeir að baki 20,2% af tekjum Samskipa í sjófrakt. „*C viðskiptavinir*“ voru 157 og stóðu að baki 9,2% af tekjum af sjófrakt á sama ári. „*Restin*“ af viðskiptavinum Samskipa voru „*D viðskiptavinir*“. Sjá nánar kafla 6.3.



5187. Þann 19. júlí 2010 greindi (S)forstj undirmönnum frá því að mikilvægur viðskiptavinur, Húsasmiðjan, hefði sagt upp samningi sínum vegna „mikilla hækkana“ Samskipa. Þrátt fyrir þetta taldi (S)forstj á sama tíma unnt fyrir Samskip að „ýta hækkun á sjófrakt“ á viðskiptavini, sbr. kafla 14.28.
5188. Í september 2010 voru samningar Öskju, viðskiptavinar Samskipa, lausir og Samskip hafði boðað mikla verðhækkun. Leitaði Askja þá til Eimskips um að fá tilboð í flutningsviðskipti sín. Fyrirsvarsmaður Öskju óskaði m.a. eftir fundi með (E)forstj. (E)forstj samþykkti fundarboðið en áframsendi að því búnu samskiptin til (E)frkvstj-sala/þj. Þar fagnaði (E)forstj ekki áhuga Öskju um að færa sig yfir til Eimskips heldur sagði eingöngu við (E)frkvstj-sala/þj: „Tökum vertu á vappi trykkið“. Forstjóri Eimskips lagði upp með við undirmann sinn að taka „trykk“ eða brellubrögð í tengslum við fundinn. Þetta og önnur gögn Eimskips sýna að ekki átti að grípa til neinna ráðstafana hjá Eimskip sem raunverulega miðuðu að því að ná viðskiptunum frá Samskipum. Gögnin sýna að markaðsskipting var síðan virt og Samskip endurnýjuðu samning sinn við Öskju, sbr. umfjöllun í kafla 14.30.
5189. Í kafla 14.32.2 er gerð grein fyrir gögnum frá 2010 sem sýna áætlanir Samskipa fyrir árið 2011. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:
- Hjá innflutningsdeild var þetta lagt til grundvallar „Gert er ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn. [...] Áherslan í sölu árið 2011 ræðst að miklu leiti [svo] ef[t]ir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð.“
  - Í glærुकynningu (S)forstö-innfl1 fyrir fund stjórnenda Samskipa 20. september 2010, þar sem magn-og tekjuáætlun 2011 var kynnt, voru forsendur áætlunarinnar m.a. sagðar vera þessar: „—Áætlað að halda öllum núverandi viðskiptavinum —Enginn nýr stór viðskiptavinur“.
  - Hjá landflutningum Samskipa var þetta lagt til grundvallar: „Áherslur Landflutninga í sölumálum á árinu 2011 munu helst snúast að því að halda núverandi viðskiptavinum í viðskiptum hjá fyrirtækinu. Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu“ og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir.“
  - Í glærum (S)forstö-útl frá 19. september 2010 kemur fram að starfsmenn útflutningsdeildar Samskipa yrðu ekki; „mikið varir við Eimskip á markaðnum þessa dagana“.
- Hins vegar stafi samkeppni frá BWS. Á árinu 2011 yrði hlutdeild Samskipa í aðalatriðum sú sama, verð myndi verða hækkað og reynt yrði að „sporna við innkomu“ BWS, en þess ber að geta að sá keppinautur var með um 1-3% markaðshlutdeild í sjóflutningum hér á landi. Líkt og í landflutningum stafaði ekki samkeppnisleg ógn af helsta keppinautunum heldur frá smæstu fyrirtækjunum á viðkomandi mörkuðum, „einyrkjum“ eða BWS.
5190. Í kafla 14.32.1 er gerð grein fyrir gögnum frá 2010 sem tengjast áætlunum Eimskips fyrir árið 2011. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:
- Í glærुकynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 kemur fram að styrkleiki Eimskips var m.a. talinn vera sterk staða gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins og samkeppnisleg ógn var ekki talin stafa frá Samskipum í innflutningi.
  - Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-sala/þj frá 28. september 2010 kannaðist hann ekki við að innflutningsdeild Eimskips hefði tapað neinum viðskiptavinum á árinu. Í skjali frá desember 2010 er horft yfir árið 2010. Þar segir:
- „Misst viðskipti: Það er ómögulega hægt að finna nokkuð sem skiptir máli“.



- Í glærुकynningu 13. september 2010 um stöðu landflutninga Eimskips og áherslur á næsta ári sagði m.a.: „Markmiðið er skýrt – ætlum að þekkja þarfir okkar viðskiptavina betur en í dag og ná nýjum viðskiptavinum frá samkeppnisaðilum – þ.e. smærri viðskiptavinum.“ Helstu tækifæri til tekjuaukningar í landflutningum voru m.a. sögð vera í tekjuaukningu „frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum í smærri sendingum í flutningakerfinu.“
- Í áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 sagði m.a.: „Ekkert hefur tapast umfram það að [BWS] er að ná að pota eitthvað í okkur.“
- Hjá landflutningum Eimskips var aðeins gert ráð fyrir þessum nýjum viðskiptavinum á árinu 2011; „smaller companies which are transporting small shipments“. Þá kom fram í rekstraráætluninni að eitt meginmarkmiða Eimskips væri að viðhalda núverandi markaðshlutdeild fyrirtækisins og auka tekjur frá þáverandi viðskiptavinum. Þá var gert ráð fyrir að verð myndi hækka á árinu 2011, Eimskip héldi markaðshlutdeild sinni og að helstu ógnir sem landflutningar Eimskips stæðu frammi fyrir væri samkeppni frá smáum/nýjum keppinautum. Samkeppni frá stærsta keppinautnum, Samskipum, var ekki nefnd enda lá fyrir vissa um að hún væri takmörkuð vegna samráðsins.

5191. Í október 2010 áttu fulltrúar Alcoa fund með Samskipum. Samkvæmt söluskýrslu Samskipa frá fundinum var þessi umfangsmikli kaupandi flutningaþjónustu að skoða flutningamálin hjá sér. Ber í því sambandi að rifja upp atvik haustið 2008 vegna Alcoa þ. á m. skerðingu á þjónustu og verulega verðhækkun Samskipa gagnvart viðskiptavininum (131%). Tengdust þær aðgerðir samráði við Eimskip, sbr. kafla 9. Var af hálfu Alcoa litið á hækkun Samskipa sem tímabundna. Í fyrrnefndri söluskýrslu Samskipa frá október 2010 kemur fram að Alcoa væri að skoða flutningamálin og þá sérstaklega m.t.t. kostnaðar. Þá segir í skýrslu Samskipa um fundinn að Alcoa vilji „athuga með samningsverð í flutninga með Arnarfelli og Helgafelli!!! þeir telja að þeir séu í mörgum tilfellum að borga of hátt verð.“ Einnig kom þar fram: „Mér [starfsmanni Samskipa] fannst það alveg greinilegt að þeim [Alcoa] hafði verð gert að sýna ákveðna óánægju með verð“. Þrátt fyrir að Alcoa hafi á rannsóknartímabilinu sannarlega snúið sér til Samskipa um lækkan á verði og kvörtun um þjónustu, og þrátt fyrir mikilvægi þessa viðskiptavinar, skiluðu þessar umleitanir Alcoa engum árangri gagnvart Samskipum og verulegri verðhækkun frá nóvember 2008 var viðhaldið. Samráð við Eimskip gerði fyrirtækinu þetta kleift.
5192. Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að „almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum“.
5193. Í kafla 14.42 kemur fram að í nóvember 2010 sendi yfirmaður Eimskips í Danmörku tölvupóst til viðskiptastjóra í innflutningsdeild hjá fyrirtækinu og fjallaði um mikilvægan viðskiptavin Samskipa, ÍSAM. Sagði hann að ÍSAM væri stór innflytjandi frá m.a. Danmörku og spurði viðskiptastjórnann hvort samningur Samskipa við ÍSAM væri ekki að renna út. Sagði hann síðan:  
„Eða höfum við engan áhuga á nýjum kúnum“.
5194. Viðskiptastjórinn svaraði með eftirfarandi hætti:  
„Ég held að menn vilja ekki heyfa [svo] við neinu, [...] Þú ættir að hrista upp í [(E)frkvstj-sala/þj] aðeins og sjá hvað hann segir☺“
5195. Í nóvember 2010 hafði Elkem (mikilvægur viðskiptavinur Samskipa) samband við Eimskip. Vildi Elkem gefa Eimskip tækifæri á að bjóða í flutninga fyrirtækisins. Sýna samtímagögnin að Eimskip sýndu þessari beiðni afar takmarkaðan áhuga, sbr. kafla 14.36.5.
5196. Í desember 2010 var óskað eftir því að Samskip gerðu tilboð í vikulega flutninga á áli frá Grundartanga til Rotterdam fyrir Norðurál (mikilvægur viðskiptavinur Eimskips). Ljóst er að Samskip virtu samráðið við Eimskip og sýndu þessari beiðni um tilboð afar takmarkaðan áhuga, sbr. kafla 14.36.6.



#### 12.2.4.8.4. Árið 2011

5197. Húsamiðjan var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Um mitt ár 2010 sagði Húsasmiðjan upp flutningasamningi sínum vegna óánægju með „*miklar hækkanir milli ára*“ hjá Samskipum. Í janúar 2011 óskaði Húsasmiðjan eftir tilboðum frá bæði Samskipum og Eimskip. Þrátt fyrir óánægju og umleitan Húsasmiðjunnar lagði (S)forstö-innfl1 til grundvallar í áætlun fyrir árið 2011 að Samskip myndu halda Húsasmiðjunni í viðskiptum og taldi raunhæft að unnt væri að hækka áfram verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í samtímagögnum Samskipa er ekki að finna ótta um samkeppni um þessi viðskipti frá Eimskip eða nokkur merki um að helsti keppinauturinn gæti staðið í vegi fyrir því að Samskip næðu fram verðhækkuninni. Er það í samræmi við samtímagögn Eimskips um að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini Samskipa, sbr. einnig sátt Eimskips dags. 16. júní 2021.
5198. Í samræmi við markaðsskiptingu fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini héldu Samskip viðskiptum Húsasmiðjunnar síðar á árinu 2011 og hækkuðu verð. Má geta þess að í samtímagögnum sjást viðbrögð Húsasmiðjunnar við verðtilboði Samskipa en í söluskýrslu frá Samskipum vegna fundar með viðskiptavininum kom fram m.a. eftirfarandi: „*Augljóslt [svo] að Húsa mönnum var verulega brugðid að sjá hækkun áttu klárlega von á lækkun.* [svo]“ Fjallað er nánar um þessi atvik í kafla 14.34.5.
5199. Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips á rannsóknartímabilinu. Samtímagögn sýna að Innnes var óánægt með verðhækkanir Eimskips á árinu 2010 og að fyrirtækið leitaði ítrekað til Samskipa um tilboð í flutninga. Lítil áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist bæði í áætlunum Samskipa og í framkvæmd. Þannig drógu Samskip vísvitandi ítrekað að senda Innnes tilboðsverð. Þannig spurði (S)frkvstj-N-Am, yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)forstö-innfl1 hvort hann ætti að vinna áfram í tilboðinu „*eða ertu að stolla þessu út í eitt [...]*“. Jafnvel eru fyrirbyggjandi vísbendingar í samtímagögnum um að Samskip hafi sett fram blekkingar í samskiptum fyrirtækisins við Innnes. Flutningasamkomulag Eimskips og Innnes var því ennþá laust í byrjun árs 2011 þar sem Innnes virðist ekki hafa sætt sig við fyrirhugaðar verðhækkanir Eimskips. Atvik árið 2011 sýna áframhaldandi markaðsskiptingu vegna Innnes, en þá gaf yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa ((S)forstö-innfl1) þau fyrirmæli til undirmanna sinna að gefa Innnes ekki samkeppnishæft verð í flutninga (ekki vera „*grænlenkir*“ heldur gefa Innnes „*venjuleg verð*“) þrátt fyrir að vita að samningur Innnes væri laus. Eimskip hélt jafnframt uppteknum hætti og stefndi áfram að því hækka verð gagnvart Innnes (talað um að hækka verð „*umtalsvert*“). Endurnýjaði Eimskip í kjölfarið flutningasamkomulag við Innnes á árinu 2011 með 20,5% hækkun. Fjallað er nánar um þessi atvik í kafla 14.35.
5200. Í kafla 14.37.2 er gerð grein fyrir gögnum frá mars 2011. Mikilvægur viðskiptavinur Eimskips hafði snúið sér til Jóna og óskaði eftir tilboði. Fram kemur í samskiptum (S)frkvstj-Jóna við undirmann að „*ekkert mál*“ sé að gera tilboð í tiltekna þætti. Það sé hins vegar „*erfiðara*“ að gera tilboð í innflutning frá Bretlandi sem Eimskip sinni. Var spurt hvort unnt sé „*skipta á bitum*“ þannig að viðskiptavinurinn verði bæði hjá Eimskip og Jónum/Samskipum, hvort tilboð til þessa aðila „*styggi*“ Eimskip eða það að gefa tilboð væri;
- „*vafasamt upp á friðinn við EIMU*“.
5201. Í júlí 2011 leitaði ÖES til Samskipa og óskaði eftir verðtilboði. ÖES var á þeim tíma mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Daginn fyrir fund Samskipa með ÖES funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um „*Ölgerðin – strategy*“. Fyrir fundinn vistaði (S)forstö-innfl1 skjal sem innihélt mögulegt verð til ÖES. Í skjalinu má sjá að Samskip gerðu ráð fyrir að bjóða ÖES herra verð en fyrirtækið var þegar með hjá Eimskip. Af því má ráða að ekki hafi staðið til að bjóða ÖES samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti við Samskip. Markaðsskiptingin var virt enda hafa engin formleg tilboð frá Samskipum til ÖES fundist í samtímagögnum frá þessum tíma. Í september sama ár kom eftirfarandi fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012: „*Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskips í þessum flokk og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti.*“ Í lok árs tókst Eimskip að endurnýja samning sinn við ÖES sem fól í sér verðhækkun frá



fyrri samningi. Af þessu má sjá að ÖES sneri sér til Samskipa í leit að betri kjörum vegna óánægju með hækkunir og enn frekari hækkunaráform Eimskips. Samskip virtu hins vegar markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES og Eimskip hækkaði verðin gagnvart ÖES. Var þetta liður í samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Fjallað er nánar um þessi atvik í kafla 14.37.7.

5202. Í kafla 14.37.4 er fjallað um gögn frá m.a. mars og október 2011 sem sýna að mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, Mjólkursamsalan, sneri sér til Samskipa og óskaði eftir tilboði. Í stað þess að bregðast við þessu frumkvæði Mjólkursamsölnnar sýna gögnin að Samskip sýndu þessari beiðni afar takmarkaðan áhuga og Mjólkursamsalan kvartaði yfir því hve seint svör bærust frá Samskipum og að spurningum væri ekki svarað. Til viðbótar kemur skýrt fram í gögnunum frá (S)forstö-innfl1 að Samskip hafi ætlað sér að bjóða kjör sem gerðu það mjög ólíklegt að Mjólkursamsalan færði viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa. Þannig átti ekki að bjóða Mjólkursamsölnni samkeppnishæf verð, þ.e. sem Samskip nefndi „grænensk“ eða „skörp“ verð.

5203. Samningur Eimskips við Aðföng, mikilvægan viðskiptavin, var laus í lok árs 2011. Líkt og rakið er í kafla 14.37.6 ákváðu Samskip að keppa ekki við Eimskip um þau viðskipti þrátt fyrir að telja sjálf að breytt eignarhald hefði geta veitt tækifæri til þess. Þess í stað var ákveðið að virða markaðsskiptinguna og eftirfarandi sett fram í rekstraráætlun fyrir árið 2012: „Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir.“

5204. Í kafla 14.38.4 er gerð grein fyrir gögnum frá 2011 sem sýna áætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2012. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Gerð er grein fyrir skjali (S)forstö-innfl1 frá 19. september 2011 sem ber heitið „Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2012“: Í skjalinu er að finna sömu áherslur og áður:

„Áherslan í sölu árið 2012 ræðst að miklu leiti [svo] eftir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi.“

„Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir. Innnes eru enn með lausan samning við Eimskip, en ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum er varðar þeirra flutninga.“

„Megin áherslur verða að halda núverandi viðskiptavinum en jafnframt að vinna í að taka magn frá smærri viðskiptavinum sem eru hjá samkeppnisaðilum.“

„Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskip í þessum flokki og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti.“

- Í skjali (E)frkvstj-innanl frá nóvember 2011 er fjallað er um meginmarkmið í rekstraráætlun landflutninga Eimskips fyrir árið 2012. Þar segir m.a. eftirfarandi:

„Keep existing market share in domestic transportation Flytjandi and focus on smaller and medium size companies.“

„Keep existing customers and increase revenues from them by selling more of Eimskips portfolio.“

#### 12.2.4.8.5. Árið 2012

5205. Í kafla 14.40 er gerð grein fyrir tölvupóstskiptum milli (S)forstj og yfirmanns hjá Samskipum í Bretlandi í lok mars og byrjun apríl 2012. Þar útskýrði (S)forstj að vart ríki verðsamkeppni milli Eimskips og Samskipa þegar um væri að ræða flutninga til og frá Íslandi. Hin erlendi yfirmaður sagði m.a. í svari sínu:



*„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition [...]“*

5206. Í kafla 14.48 er lýst skjali frá september 2012 sem fjallar um áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2013. Þar kemur fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavinum losni á árinu 2013. Svo segir: *„Gert er ráð fyrir í áætlun 2013 að Landflutningar semji við alla ofangreinda viðskiptavinum“*, þ.e. að landflutningar Samskipa haldi öllum viðkomandi mikilvægu viðskiptavinum.

5207. Þar er einnig gerð grein fyrir markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013 en þar segir m.a.: *„Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir að Samskip nái í nein þessara viðskipta ef það tekst að framlengja samningana við OJK, Garra og Nathan Olsen.“*

5208. Þá er einnig fjallað um skjal frá innflutningsdeild Samskipa þar sem fjallað var um áherslur í magn og tekjuáætlun fyrir árið 2013. Kemur fram að samningar við stóra viðskiptavinum Samskipa í innflutningi séu að losna en þrátt fyrir það er gert ráð fyrir að *„halda öllum núverandi viðskiptavinum“*.

5209. Einnig er gerð grein fyrir skjali Samskipa frá október 2012. Um er að ræða kynningu fyrir stjórn Samskipa Holding á m.a. samkeppnisaðstæðum í innflutningi til Íslands á árinu 2012. Þar segir:

*„Samskip has not lost a significant customer to the competition in 2012.“*

5210. Í kafla 14.40.3 er fjallað um tölvupóst starfsmanns greiningardeildar Arion banka til (S)forstö-útfl frá 19. október 2012. Var hann sendur eftir að starfsmaðurinn sat fund með (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm (framkvæmdastjóra fjármálasviðs) og (E)starfsm (framkvæmdastjóra fjárfestingatengsla). Með tölvupóstinum var starfsmaðurinn að kanna hvort staðhæfingar sem Eimskip hafði sett fram á fundinum væru réttar. Var þetta gert í tengslum við hlutfjárútboð hjá Eimskip og skráningu fyrirtækisins á markað. Í tölvupóstinum sagði:

*„Eimskip heldur því fram að þeir geti haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því. Gengur sú fullyrðing upp? Hvað gæti breytt því?“*

*„Samkeppni erlendis frá, er ólíklegt að erlend skipafélög komi inn á íslenska markaðinn? Eimskip lýsir markaðnum hér heima sem voða kósy.“*

5211. Ekkert í samtímagögnum gefur til kynna að (S)forstö-útfl hafi verið ósammála þessari lýsingu Eimskips á samkeppnisaðstæðum á markaðnum. Þvert á móti kemur fram í skýrslu sem greiningardeild Arion banka birti 24. október 2012 að miklar aðgangshindranir væru að íslenska markaðnum og samkeppni þar mjög takmörkuð.

5212. Í kafla 14.47 er fjallað um atvik frá m.a. árinu 2012 sem varða mikilvægan viðskiptavin Samskipa, bifreiðaumboðið Öskju. Sýna gögnin að sá viðskiptavinur tilkynnti Samskipum að erlendir birgjar Öskju telji flutningskostnað við að koma bílum til Íslands vera *„gríðarhár“*.

5213. Í kafla 14.51 er fjallað um atvik tengd útflutningsviðskiptum Icelandic Group í nóvember 2012 en fyrirtækið var mjög mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Flutningsmiðlari hafði samband við Samskip f.h. Icelandic og óskaði eftir verðtilboði. Svar (S)forstö-útfl til flutningsmiðlarans var eftirfarandi; *„ættum ekki að rugga þessum bát að svo stöddu.“*

#### 12.2.4.8.6. Árið 2013: „Grænlenkir veiðidaðar hefjast“

5214. Samtímagögn sýna að það dró m.a. úr markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips árið 2013. Er það í samræmi við sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

5215. Einkar skýr birtingarmynd á þessu og þar með á tilvist eðli samráðsins fram til ársins 2013 birtist í tilteknum innanhúsgögnum Samskipa. Áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst var til skoðunar hjá



Samskipum hf. að bregðast við minnkandi flutningsmagni með aukinni samkeppni gagnvart Eimskip. Gögn (S)forstö-innfl1 frá miðjum maí 2008 sýna að „grænlenkir dagar“ og „herferð“ gegn Eimskip hafi verið til skoðunar hjá innflutningsdeild Samskipa. Hjá Samskipum fól tilvísun til Grænlands eða Grænlandinga í sér að bjóða átti viðskiptavinum samkeppnishæf verð með það að markmiði að ná viðskiptunum. Ekki er vitað af hverju hugtök tengd Grænlandi þýddu hjá Samskipum samkeppni og „bjóða lág verð til að ná í meira magn“, sbr. skýringin sem (S)frkvstj-millilandasv gaf hjá lögreglu.

5216. Eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst lögðust af áform um „grænlenka daga“ og „herferð“ gegn Eimskip. Lýsandi fyrir markaðsskiptinguna og samráðið í heild sinni eru ýmis samtímagögn fram til ársins 2013 þar sem yfirmenn voru spurðir af undirmönnum hvort bjóða ætti mikilvægum viðskiptavinum grænlenk verð. Því var hafnað enda hefði það sett samráðið í uppnám. Nefna má hér dæmi:

- Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips og var fyrirtækið afar ósátt við verðhækkunar Eimskips og sneri sér ítrekað til Samskipa. Gaf (S)forstö-innfl1 t.d. á árinu 2010 þau fyrirmæli til undirmanna að Samskip ættu ekki að „vera grænlenkir“ heldur bjóða Innnes „venjuleg verð“. Hin „venjulegu verð“ voru með þeim hætti að Innnes sá enga ástæðu til að færa viðskiptin til Samskipa og Eimskip náði fram verðhækkun. Markaðsskiptingin var virt og skilaði tilætluðum árangri. Er þessu lýst nánar í kafla 14.35.3.
- Norðurál var afar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips og í árslok 2010 var óskað eftir því að Samskip gerðu tilboð í tiltekna flutninga fyrir Norðurál. (S)forstö-útf1 sendi sökum þessa tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj og spurði: „Eigum að taka grænlandinginn á þetta??“ Það var ekki gert og tilboðsbeiðninni ekki svarað. Breytti engu þó að ósk tilboð væri áréttuð 5. janúar 2011 („Can i have an URGENT response please“) og 10. janúar sama ár („Could we please have a quote for the below mentioned business“). Virtu Samskip þannig markaðsskiptinguna. Er þessu lýst nánar í kafla 14.36.6.

5217. Þegar fyrirtækin drógu úr þunga samráðsins á árinu 2013 breyttist afstaða stjórnenda Samskipa og hófu þeir, líkt og í maí 2008, að undirbúa „sókn“ gegn Eimskip. Var í því sambandi rætt um „grænlenka veiðidaga“, sbr. nánar hér á eftir.

5218. Aðstæður á markaði breyttust á árinu 2013. Í lok árs 2012 gerðu efnahagsspár ráð fyrir því að hagvöxtur hér á landi myndi aukast nokkuð mikið. Gekk það eftir og sagði Seðlabankinn að hagvöxtur á árinu 2013 hefði verið „góður og einn sá mesti meðal þróaðra ríkja.“ Þá gerðist það sömuleiðis árið 2013 að Samskip og Eimskip misstu flutningaviðskipti við mikilvægan viðskiptavin, Alcoa. Með því fór umfangsmikið flutningsmagn úr siglingakerfum fyrirtækjanna, sér í lagi Samskipa sem gerðu í kjölfarið breytingu á siglingakerfi sínu. Þessar breytingar á ytri aðstæðum breyttu forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr samráðinu.

5219. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar sem haldinn var í Lausanne í Sviss dagana 31. janúar og 1. febrúar 2013 kom eftirfarandi fram um áhrif mögulegra breytinga á siglingakerfinu á samkeppnisumhverfið, sbr. kafla 21:

*„The Icelandic market is in many ways different from other markets due to its small size and location. Threat of a new competition is possible but limited and has not been long lasting, latest example of that is Atlantsskip which became bankrupt couple of years ago. Today we have Thorship but for now at least with limited presence but that can of course change in near future. Due to location of Iceland threat of substitute service is not likely. Bargaining power of both customers and suppliers is limited again due to size of the Icelandic market and oligopoly market situation of both Samskip and Eimskip. Finally due to market situation between Samskip and Eimskip the intensity of the competition is less likely to go totally out of control for the long term, short term this is regularly happening but in the long term less likely also having recent listing of Eimskip in the Icelandic Stock Exchange in mind. That does not change the fact that the competition between Samskip and Eimskip*





*has been and still is extremely hard and intense and is even expected to become harder now with planned third vessel introduced by Samskip to Iceland."*

5220. Þessi ummæli í fundargerðinni lýsa því að afar takmörkuð samkeppni hafi verið í sjóflutningum til og frá Íslandi á undangengnum árum. Framangreint gefur einnig til kynna að til skoðunar hafi verið hjá stjórn Samskipa Holding hvaða áhrif það myndi hafa að auka framboð og samkeppni við Eimskip. Sýnir þessi umfjöllun m.a. að Samskip töldu stöðu Eimskips og Samskipa afar sterka á íslenska markaðnum. Samkeppni myndi aukast með nýju skipi en til lengri tíma litið væri ólíklegt að hún yrði „stjórnlaus“ („totally out of control“).
5221. Ólíkt atvikum á árinu 2008 er það mat Samkeppniseftirlitsins að ekki hafi verið samráð um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013. Samskip tilkynnti um breytingarnar í lok febrúar 2013 og benda samtímagögn til þess að Samskip hafi gert ráð fyrir því að fara í sókn og auka markaðshlutdeild sína í kjölfar breytinga á siglingakerfi sínu. Þar sem ekki var um samráð að ræða kom þessi breyting Eimskip á óvart og fyrirtækið brást hratt við aðgerðum Samskipa. Sýna gögnin talsverða samkeppni milli fyrirtækjanna í kjölfar þessa.
5222. Við þetta jókst óvissa á markaðnum milli Eimskips og Samskipa og ólíkt því sem áður var gátu Eimskip og Samskip ekki verið viss um að halda mikilvægum viðskiptavinum sínum og geta hækkað verð án samkeppnislegs aðhalds.
5223. Hjá Eimskip var eftir þessar breytingar t.d. rætt um að nú væri „kominn tími til“ að sækjast eftir samningi við mikilvægan viðskiptavin Samskipa (Ó. Johnson & Kaaber). Samskip hófu undirbúning að „sókn“ gegn Eimskip og ljóst er af fyrirliggjandi gögnum að herja átti á nokkra af mikilvægari viðskiptavinum Eimskips. Var sókn þessi m.a. kennd við „grænlenska veiðidaga“. Slíkar „grænlenskar“ aðgerðir höfðu sem fyrr segir síðast verið til skoðunar af alvöru hjá Samskipum skömmu áður en (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips og „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008.
5224. Samskip gerðu, á vormánuðum 2013, atlögu að einum mikilvægasta viðskiptavini Eimskips, Innnes. Má í samtímagögnum greina raunverulegan ótta af hálfu Eimskips um að missa viðskipti Innnes til Samskipa á þessu ári. Slíku var ekki fyrir fara á árunum 2008-2012 þegar Samskip virtu markaðsskiptinguna og Eimskip fékk ekki aðeins að halda Innnes heldur fékk einnig svigrúm til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, sbr. m.a. tilvikið á árinu 2010 þar lagt var fyrir undirmenn að bjóða Innnes ekki „grænlensk verð“. Fleiri atvik af þessum toga áttu sér stað á árinu 2013 er varða mikilvæga viðskiptavini eins og Húsasmiðjuna, Rúmfatalagerinn, Ölgerðina og IKEA.
5225. Samanburður á háttsemi Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum á annars vegar árunum 2008 – 2012 og hins vegar á árinu 2013 sýnir skýrlega fram á m.a. hina ólögmaetu markaðsskiptingu á fyrra tímabilinu.
5226. Þá er mikilvægt að því sé haldið til haga að aðrir þættir hins samfellda samráðs héldu áfram þrátt fyrir þennan óróa í samráðinu. Er því lýst í öðrum köflum ákvörðunarinnar en nánar tiltekið hélt eftirfarandi samráð Samskipa og Eimskips áfram a.m.k. út árið 2013:
- Samráð í sjóflutningum
  - Samráð í landflutningum
  - Samráð um gámasamstarf
  - Verðsamráð, a.m.k. í formi afsláttarkjara
  - Samráð í skipaafgreiðslu.



### 12.2.5. Gerólík þróun á Íslandi og í nágrannaríkjum í kjölfar efnahagsörðugleika

5227. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hafði bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.
5228. Á rannsóknartímabili málsins voru Samskip Holding með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga.<sup>2206</sup> Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu starfsemi. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa þessi samtímagögn því ákveðinn samanburð varðandi hvaða áhrif þessir efnahagsörðugleikar höfðu á samkeppni annars vegar í flutningastarfsemi Samskipa Holding í nágrannaríkjum og hins vegar hér á landi.

#### 12.2.5.1. Hörd samkeppni erlendis

5229. Efnahagserfiðleikar draga úr eftirspurn og þar með vöruflutningum. Þegar flutningar dragast saman má búast við því að á markaði þar sem samkeppni ríkir myndist hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð og ná þannig meira flutningamagni en ella. Efnahagsörðugleikar hafa einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun.
5230. Í fundargerðum Samskipa Holding vegna stjórnarfunda á t.d. árinu 2009 kemur skýrt fram að á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu leiddi samdráttur í eftirspurn til afar mikillar verðsamkeppni milli flutningafyrirtækja. Samkvæmt Samskipum Holding voru keppinautar „örvæntingafullir“ og lögðu mikla áherslu á að lækka verð til að ná til sín flutningum. Þurftu Samskip Holding erlendis að lækka verð til mikilvægra viðskiptavina til að vernda markaðshlutdeild sína. Efnahagsörðugleikarnir höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, t.d. skipaleiga og olía, fóru lækkanði. Framangreind gögn gefa til kynna að þetta hafi leitt til mikillar verðsamkeppni á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu. Er þessum fundargerðum Samskipa Holding lýst nánar hér á eftir.
5231. Stjórnarfundargerðir Samskipa Holding eru í samræmi við önnur gögn sem lýsa áhrifum efnahagskreppunnar á erlenda flutningamarkaði:
- Fyrir liggur að fjármálakreppan hafði veruleg áhrif á sjóflutninga í öðrum Evrópuríkjum og í öðrum heimsálfum. Samkvæmt hagstofu ESB (Eurostat) minnkaði innflutningur með skipum til aðildarríkja ESB (frá löndum utan ESB) um 27% milli árana 2008 og 2009.<sup>2207</sup> Á fyrsta ársfjórðungi 2009 hafði t.d. innflutningur frá Norður-Ameríku til Evrópu minnkað um 30% og útflutningur frá Evrópu til Asíu um 22%.<sup>2208</sup>
  - Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði „aldrei lækkað jafn mikið“. Kom fram að eftirspurn „í heiminum er almennt að minnka mikið og það þýðir að flutningur milli landa og heimsálfa er að dragast saman. Við slíkar aðstæður lækkar

<sup>2206</sup> Í desember 2008 kom m.a. fram á heimasíðu Samskipa að fyrirtækið væri orðið „eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu“. Nánar tiltekið var á heimasíðu Samskipa að finna þessa lýsingu: „Samskip eru alþjóðlegt félag sem býður flutninga og tengda þjónustu á sjó, landi og í lofti. Frá stofnun félagsins árið 1990 hefur starfsemin vaxið jafnt og þétt, bæði með kaupum á öðrum félögum og vegna innri vaxtar. Samskip eru orðin eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu og býður félagið upp á heildarþjónustu á Íslandi og í Færeyjum, fjölþátta flutningsþjónustu um alla Evrópu og frysti- og framhaldsflutninga um allan heim. Félagið starfrækir skrifstofur í yfir 20 löndum í þremur heimsálfum og eru starfsmenn um 1.400 talsins.“ Kom einnig fram fram í þessari lýsingu að Samskip bjóði upp á sjóflutninga milli Íslands, Færeyja, Bretlands, meginlands Evrópu og Skandinavíu. Sjá: [https://web.archive.org/web/20081225000642/http://www.samskip.is/samskip/um\\_samskip/](https://web.archive.org/web/20081225000642/http://www.samskip.is/samskip/um_samskip/).

<sup>2207</sup> Sjá hér skýrslu Eurostat frá 2013, Impact of the economic crisis on maritime sectors, Statistics in focus 5/2013: „The crisis strongly affected extra-EU trade using sea transport, and especially imports. Between 2008 and 2009, extra-EU imports using sea transport fell sharply by 27 %, i.e. 5 percentage points more than total imports had fallen.“ ([ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Archive:Impact\\_of\\_the\\_economic\\_crisis\\_on\\_maritime\\_sectors](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Archive:Impact_of_the_economic_crisis_on_maritime_sectors)).

<sup>2208</sup> Sjá skýrslu UNCTAD (Ráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um viðskipti og þróun), Review of Maritime Transport 2009. [unctad.org/en/Docs/rmt2009\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2009_en.pdf).



verð á leiguskipum og hefur það átt sér stað á undanförunum mánuðum." Einnig var vísað til mikillar lækkunar á olíuverði.<sup>2209</sup>

- Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Vorið 2008 hefði flutningur á gámi frá Asíu til Evrópu kostað um 1.600 evrur en skipafélög væru í desember 2008 að bjóða 400 evrur fyrir samskonar flutning. Leiga á gámaskipum hefði lækkað um meira en helming.<sup>2210</sup>
- Í ítarlegri fréttaskýringu alþjóðaútgáfu Der Spiegel frá 11. ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum og gríðarlegar lækkunar á leiguverði skipa. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd eigi í erfiðleikum.<sup>2211</sup>
- Alþjóðastofnanir (t.d. OECD) og fræðimenn hafa fjallað um áhrif fjármálakreppunnar á samkeppni í sjóflutningum á t.d. árunum 2009 – 2011. Er þar einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst.<sup>2212</sup> Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („bloodbath“/ „cut-throat competition“) þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.<sup>2213</sup>
- Í frétt Viðskiptablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við **(S)forstj** og **(S)stjórnarm-fjármstj**. Þar sagði m.a.: „Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað. Talið er að tap á flutningastarfsemi milli heimsálfa í fyrra hafi verið 20 milljarðar evra, eða um 2.500 milljarðar króna, þegar allt er samantekið. Talið er að mörg ár geti liðið þar til nýting á flutningsleiðum verður ásættanleg á nýjan leik.“

<sup>2209</sup> Sjá [mbl.is/greinasafn/grein/1252272/](http://mbl.is/greinasafn/grein/1252272/).

<sup>2210</sup> Sjá: [spiegel.de/international/business/that-sinking-feeling-global-crisis-hits-shipping-industry-hard-a-594710.html](http://spiegel.de/international/business/that-sinking-feeling-global-crisis-hits-shipping-industry-hard-a-594710.html)

<sup>2211</sup> Greinin ber heitið, „The Container Crisis, Shipping Industry Fights for Survival“. Efni hennar er dregið saman með eftirfarandi hætti: „The global economic crisis is wreaking havoc on shipping: Demand and prices have collapsed and ports are filling up with fleets of empty freighters. The crisis has fueled cut-throat competition and not all companies will survive. Germany's Hapag-Lloyd alone needs 1.75 billion euros to stay afloat.“ Sjá:

[spiegel.de/international/business/the-container-crisis-shipping-industry-fights-for-survival-a-641513.html](http://spiegel.de/international/business/the-container-crisis-shipping-industry-fights-for-survival-a-641513.html).

<sup>2212</sup> Sjá skýrslu OECD frá júní 2015, Competition Issues in Liner Shipping, DAF/COMP/WP2/WD (2015)1. Í framlagi framkvæmdastjórnar ESB segir: „The over-capacity crisis in the sector and the resulting sharp decrease in shipping rates that followed the 2008 financial crisis were characteristic of the cyclical nature of the liner shipping industry.“ Í yfirliti (background paper) skrifstofu OECD segir: „The emergence of the crisis in 2008 led to a severe demand cut for liner shipping services. It immediately led to a drop in freight rates and overcapacity in all shipping routes.“ Í skýrslu UNCTAD (Ráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um viðskipti og þróun), „Review of Maritime Transport 2010“ er fjallað um stöðuna á sjóflutningamarkaðinn á tímabilinu janúar 2009 til júní 2010: „The year 2009 proved to be the most challenging and dramatic year in the history of container shipping. [...] The scale of the problem is illustrated by the magnitude of the financial losses reported, and the extreme stress facing shipping lines, which, in some cases, have sought state aid for the refinancing and restructuring of operations. [...] The difficulties faced by the container sector were also reflected in dramatically lower container freight rates and containership charter rates [...]“ Sjá, [unctad.org/en/docs/rmt2010ch1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/rmt2010ch1_en.pdf)

<sup>2213</sup> Sjá Kalgora & Christian, „The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis“, janúar 2016, Open Journal of Social Sciences (2016, 4, 38-44): „The 2008 crisis had been the longest and most severe downturn for the modern merchant in the history of container-ships market. The freight rates in key container shipping trades, have slumped to nearly all-time lows, as ship owner struggled with low demand for their vessels. At this point, the global financial and economic crisis is wreaking havoc on container-ships market; the demand and prices have collapsed and ports are filled up with fleets of empty freighters. The crisis has fueled a cut-throat competition, and not all shipping line companies can survive. This paper aimed to present the impacts of the global financial and economic crisis of 2008 on the container-ships market and mainly drew lessons from them. [...] The largest shipping companies could have probably face off the crisis, but there remained a bloodbath among the smaller ones. During this financial and economic crisis, financially strong shipping companies have fueled the price war even further to gain more market share.“



- Þann 16. febrúar 2010 var framsent til (S)forstö-innfl1 fréttabréf frá forstjóra Maersk til viðskiptavina sinna. Hann sá ástæðu til að áframsenda þetta sem hann nefndi „á hugaverða“ bréf til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv.<sup>2214</sup> Í bréfinu frá Maersk sagði m.a. þetta: „In 2009 the global container volumes declined by 13%, the first yearly decline ever recorded. Just one year ago in January 2009 the industry was facing a sudden drop in volumes of more than 20% and struggled to adjust capacity to the new market situation. Unfortunately, the nature of our industry is such that capacity adjustments inevitably take some time. Simultaneously market forces drove rates down to an unsustainable level so that spot rates in average became cash negative at the time the market hit the bottom in May/June last year.“ Einnig kemur fram að sjófrakt (án BAF) hjá Maersk hafi í desember 2009 verið 7-8% lægri en í desember 2008 og um 20% lægri en í desember 2007.

5232. Með hliðsjón af samtímagögnum er ljóst að þróun á flutningamarkaði hérlendis varð þveröfug miðað við lýsingar á þróun á öðrum flutningamörkuðum erlendis. Annars staðar jókst samkeppni og verð lækkaði en hér á landi höfðu Samskip og Eimskip raskað samkeppni og verð var hækkað. Gögn frá m.a. Samskipum Holding sýna og mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi. Skal vikið að þessu næst.

#### 12.2.5.2. Frábær afkoma á Íslandi

5233. Efnahagskreppa hófst á Íslandi haustið 2008. Ekki þarf að fjölyrða um almenn áhrif efnahagskreppunnar á Íslandi, svo sem á innflutning til landsins. Samkeppniseftirlitið aflaði gagna frá sjóflutningsfyrirtækjum um flutning til og frá Íslandi á tímabilinu, sbr. töflur 1 og 2 í viðauka I. Þar kemur fram að heildarinnflutningar minnkaði um tæp 20% milli árána 2007 og 2008 og rúmlega 40% milli árána 2007 og 2009 en fór síðan hægt vaxandi. Í afkomutilkynningu Eimskips frá 30. júní 2009 sagði: „Mikill samdráttur hefur verið í flutningum og hefur til að mynda verið 28% samdráttur á milli ára í flutningum til og frá Íslandi þrátt fyrir að útflutningur hafi aukist.“ Í glærum sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi (S)forstj þann 26. janúar 2010 kom fram að innflutningur til Íslands hafi dregist saman um 45% frá árinu 2007.<sup>2215</sup>

5234. Sem fyrr sagði leiddi samdráttur í flutningum á erlendum flutningamörkuðum til mikillar samkeppni. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi átti slíkt sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.<sup>2216</sup> Í viðtali við forstjórann á árinu 2003 kom þetta fram:

„Hann segir að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári“.<sup>2217</sup>

5235. Hér ber einnig að hafa sterkelega í huga að í maí 2008 gerði (S)frkvstj-millilandasv ráð fyrir því að framundan væri „Efnahagskreppa/ - stöðnun“ og að við þessu ætti að bregðast með því að auka samkeppni og „sækja“ meira flutningsmagn í innflutningi, bæta þjónustu og „sýna mikið kostnaðaraðhald“, sbr. glærukynningu vegna fundar (S)frkvstj-millilandasv með undirmönnum sínum 17. maí 2008. Á sama tíma var undirbúin „herferð“ gegn Eimskip sem fólst í því að reyna ná til Samskipa mikilvægum viðskiptavinum Eimskips í innflutningi. Þá má ekki gleyma gögnum Samskipa frá janúar 2008 þar sem hætta var talin á verðstríði við Eimskip þegar samningar við mikilvæga viðskiptavinu myndu losna.

<sup>2214</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.713137.

<sup>2215</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Kynning Viðskiptablaðið Janúar 2010“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.700270.

<sup>2216</sup> Rætt var um efnahagslegar „hamfarir“ á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. þá þetta. „Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending“, nema e.t.v. á Íslandi.“

<sup>2217</sup> Sjá frétt í Morgunblaðinu 4. september 2003, „Samskip á siglingu“: mbl.is/greinasafn/grein/749956/.



5236. Með vísan til m.a. viðbragða Samskipa og Eimskip við samdrætti í innflutningi á árinu 2002, gagna Samskipa frá fyrri hluta ársins 2008 og þróunar á erlendum flutningamörkuðum hefði mátt búast við aukinni verðsamkeppni á milli Eimskips og Samskipa og lækkana á flutningsverðum í kjölfar efnahagshrunsins haustið 2008. Það gerðist ekki haustið og veturinn 2008 og ekki heldur á árunum þar á eftir.
5237. Samkvæmt framansögðu gerðu stjórnendur Samskipa á fyrri hluta ársins 2008 ráð fyrir því að fyrirtækið myndi eiga í samkeppni við Eimskip. Sú sýn breyttist aftur á móti í kjölfar fundar stjórnarformanna og forstjóra fyrirtækjanna 6. júní 2008. Stefnubreyting stjórnenda Samskipa skýrist þess vegna af samráði fyrirtækjanna en ekki fákeppni eins og Samskip halda fram, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 33.3.
5238. Samráð Samskipa og Eimskips olli því að önnur þróun átti sér stað á íslenskum flutningamörkuðum. Fundargerðir Samskipa Holding draga þennan mun skýrt fram. Sem fyrr segir er í þeim fundargerðum annars vegar lýst aðstæðum á flutningamörkuðum í öðrum Evrópuríkjum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu og hins vegar aðstæðum á íslenska flutningamarkaðnum. Rétt er að rekja dæmi frá árunum 2009 – 2010:
5239. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009:
- Í umfjöllun um aðstæður á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu: „*Volumes were lower for almost all routes [...] Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland, and rates are under pressure.*“
  - Í kynningu (S)forstj frá fundinum um Samskip hf. á Íslandi kom fram að innflutningur Samskipa til Íslands í fjölda gáma (TEU) hafi verið um 45% undir áætlun í nóvember 2008 en tekjur tæplega 11% undir áætlun. Þá var gert ráð fyrir að innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 yrði verulega minni en árin á undan. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull“ („*ambitious budget*“) og miðað við að EBITDA Samskipa á Íslandi myndi aukast talsvert. Glærुकynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 ráðgerðu Samskip hf. að ná fram frekari hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum.<sup>2218</sup>
5240. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 13. febrúar 2009 segir: „*The current economic climate seems to impact UK and Ireland volumes especially [...] Unit revenues are generally under pressure on these routes, particularly from RORO<sup>2219</sup> operators and trailer companies desperate to fill owned assets.*“<sup>2220</sup>
5241. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 10. mars 2009 segir:
- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*Revenue is 9% lower than budget as BAF revenue is significantly lower than what was budgeted due to decline in oil prices. [...] The market situation is very aggressive, particularly in the UK, with falling rates and customers using very aggressive procurment tacticts. Ireland seems to have bottomed out for now, however, substantial rate reductions has had to be conceded here as well in order to maintain operating volume. [...] Vessel cost are lower than budget due to lower bunker cost as well as charter reductions [...] Haulage cost has also reduced [...] due to lower rates and lower fuel costs.*“

<sup>2218</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-01 Minutes Samskip Holding Board Meeting 12 Jan. 2009“. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 12.01.2009.

<sup>2219</sup> Svonefnd „roll on - roll off“ skip en í þeim eru gámar fluttir í tengivögnum sem keyrðir um borð í skip.

<sup>2220</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-02 Minutes Samskip Holding Board Meeting 13 February 2009“. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 13.02.2009.



- Um Samskip á Íslandi sagði: „*Conclusion – still optimistic we are able to achieve our ambitious budget*“.<sup>2221</sup>

5242. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 7. apríl 2009 segir:

- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland where Cobelfret<sup>2222</sup> is very aggressive trying to generate volume to compensate for their loss of car volumes where they are very exposed. Volumes seems to have bottomed out, however, rates are continuously under pressure. We are taking a stance on our large customers thus retaining our share whilst taking reasonable risk on the pricing.*
- *[...] Swedish market is extremely hit by the economic crisis. [...] Prices [í Svíþjóð] are extremely under pressure by the competition of road hauliers. Price reductions of 30% are more common than exception. Keeping the wheels turning is more important for them than generating at least an operating margin.*“
- Þegar kom að rekstri Samskipa á Íslandi á stjórnarfundinum birtist allt önnur mynd í þessari fundargerð. Sagði þetta um afkomu Samskipa hf.: „*It is expected that EBITA for March will be above budget by 250k and Q1 EBITDA to be 850k above budget.*“ Í umfjöllun um afkomu samstæðunnar í heild sinni sagði um áhrif af frábærri afkomu á Samskipa á Íslandi:

*„Group EBITDA is EUR 63k vs. budget of 72k or more or less in line with budget in February. YTD EBITA is EUR -438k vs. budget of EUR -484k or slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from Iceland while Countries<sup>2223</sup> are substantially behind.“<sup>2224</sup>*

5243. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 5. maí 2009 segir:

- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland where Cobelfret is very aggressive trying to generate volume to compensate for their loss of freight and car volumes where they are very exposed due to full ownership of their fleet. Volumes seems to have bottomed out (although still reducing on Ireland [...]), however, rates are continuously under pressure. We are taking a stance on our large customers thus retaining our share whilst taking reasonable risk on the pricing.*“
- Góð afkoma á Íslandi leiddi þó til þess að samstæðan hélt áætlun:

*„Group EBITDA in March was EUR 1,009k and slightly above budget of EUR 965k. This is mainly due to to continous good results from Iceland.“<sup>2225</sup>*

5244. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 4. júní 2009 segir í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu að enn ríki þar hörð samkeppni, sérstaklega á Bretlandi og Írlandi. Mikill þrýstingur sé á verð og Samskip hafi þurft að lækka verð til þess að halda mikilvægum viðskiptavinum („*Rates are still continuous under pressure. As we want to retain our market share with our large customers, we are taking a reasonable risk on the pricing*“.) Fyrirtækið hafi náð að draga verulega úr tilteknum kostnaði en sá ábati hafi hins vegar skilað sér til viðskiptavina í formi lægra verðs („*[...] giving us substantial savings, which however is sunk into the reduced rates.*“).<sup>2226</sup>

5245. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 1. september 2009 segir:

<sup>2221</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-03 Minutes Samskip Holding Board Meeting 10 March 2009“. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 10.03.2009.

<sup>2222</sup> Erlent skipafélag.

<sup>2223</sup> Önnur lönd þar sem Samskip rak flutningastarfsemi.

<sup>2224</sup> Afhent gagn frá Samskipum. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar 07.04.2009.

<sup>2225</sup> Afhent gagn frá Samskipum. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar 05.05.2009.

<sup>2226</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-06 Minutes Samskip Holding Board Meeting 4 June 2009“. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 04.06.2009.



- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*The market situation is still aggressive. Cobelfret still seem to have eased the pressure on UK, however, it is not possible to determine whether this will continue. [...] Ireland and Norway remain volatile. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010. Direct and indirect cost are, through alliances and cost reduction initiatives, in line with the below budget revenues. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash. Cobelfret is also entering large ConRo tonnage on Ireland and will lead to increased price pressure on Ireland.”*
- Í umfjöllun um Ísland sagði hins vegar að EBITDA Samskipa hf. væri tæplega helmingi hærri en gert var ráð fyrir í áætlun.<sup>2227</sup>

5246. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 2. október 2009 segir:

- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*The market situation is still aggressive. Cobelfret still seem to have eased the pressure on UK, however, it is not possible to determine whether this will continue. ... In general, volumes seem stable with. [svö] However, Ireland remained volatile. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010. Direct cost are, through alliances and cost reduction initiatives, in line with the below budget revenues. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash.” Í umfjöllun um starfsemi Samskipa í Þýskalandi, Danmörku, Benelux löndunum, Eistlandi, Rússlandi og í öðrum löndum kemur fram að allsstaðar sé afkoma undir áætlun („*below budget*“).*
- Í umfjöllun um Ísland kom hins vegar aftur fram EBITDA Samskipa hf. væri verulega hærri en gert var ráð fyrir í áætlun.<sup>2228</sup>

5247. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 29. október 2009 segir:

- Í umfjöllun um aðstæður í öðrum Evrópulöndum segir: „*The market situation is still aggressive, especially on Ireland. [...] In general, volumes remain volatile. The somewhat higher than expected volumes in August have not materialised in September. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010 although we will not budget this from a P&L perspective. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash.*”
- Í umfjöllun um Ísland kom hins vegar enn á ný fram EBITDA Samskipa hf. væri verulega hærri en gert var ráð fyrir í áætlun.<sup>2229</sup>

5248. Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding þann 9. febrúar 2010 var með sama hætti lýst mikill verðsamkeppni á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu og það þurfi að berjast mjög hart til þess að halda viðskiptavinum.<sup>2230</sup>

<sup>2227</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-07 Minutes Samskip Holding Board Meeting 1 September 2009”. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 01.09.2009.

<sup>2228</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-08 Minutes Samskip Holding Board Meeting 2 October 2009”. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 02.10.2009.

<sup>2229</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-09 Minutes Samskip Holding Board Meeting 29 October 2009”. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 29.10.2009.

<sup>2230</sup> Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. Fundargerð Samskipa Holding vegna fundar 9. febrúar 2010.



5249. Umræddar fundargerðir Samskipa Holding frá sýna með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði. Sýna fundargerðirnar að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum leiddi til þess að kaupendur á flutningsþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hafi verið að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavinum úr viðskiptum.
5250. Lýsingin í þessum samtímagögnum á aðstæðum og rekstri Samskipa á Íslandi í fundargerðunum dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu (og þar með mikilli minnkun í innflutningi) er í fundargerðunum greint frá afar góðum tímindum frá Íslandi („*extremely good results from Iceland*“/ „*continuous good results from Iceland*“) og EBITDA á Íslandi umfram áætlanir.
5251. Vekur hér sérstaka eftirtekt að það var afar góð afkoma Samskipa hf. (fyrirtækisins sem **(S)aðaleigstjform-SH** nefndi „*the Cash Cow*“ samstæðunnar) sem leiddi til þess að afkoma Samskipa Holding í heild sinni var á þessum tíma rétt yfir áætlun, sbr. m.a. framangreindar fundargerðir frá 7. apríl og 5. maí 2009.
5252. Er framangreint í samræmi við tölvupóst **(S)forstj** frá 30. desember 2008. Með honum sendi **(S)forstj** glærur til **(S)stjórnarm-fjármstj** um samstæðu Samskipa og stöðu hennar, m.a. rekstraráætlun fyrir 2009. Þegar haft er í huga efnahagsumhverfið á þessum tíma vekur alveg sérstaka eftirtekt að í þessum gögnum er gert ráð fyrir met EBITDA og þar af skiluðu Samskip Ísland um 56% framlegðarinnar, þrátt fyrir verulegan áætlaðan samdrátt í innflutningi. Samskip Ísland stóðu hins vegar aðeins fyrir 23% af heildartekjum samstæðunnar.<sup>2231</sup> Er þetta vísbending um greinilegan áætlaðan árangur af aðgerðum sem gert var ráð fyrir að myndu felast í hinu ólögsmæta samráði. Fram kemur sérstaklega að aðgerðirnar á Íslandi myndu viðhalda arðsemi af starfsemi þar. Þessar glærur eru í samræmi við önnur gögn í málinu.
5253. Önnur gögn sýna góðan rekstrarárangur Samskipa á tíma efnahagskreppu meðal þjóðarinnar. Nefna má þessi dæmi:
- **(S)forstj** sendi þann 9. apríl 2009 tölvupóst til ýmissa starfsmanna Samskipa. Í honum sagði m.a.: „*Meðfylgjandi sendi ég tilkynningu sem send verður út í dag til stjórnenda hjá Samskipum erlendis [...]*“ Umrædd tilkynning var frá stjórn og yfirmönnum samstæðu Samskipa Holding (*Announcement from the Samskip Board of Directors and the Samskip Management*) og í henni sagði m.a.: „*Until the second half of 2008, Samskip group was on track to deliver a 2008 result considerably better than 2007, however, as had been expected and prepared for by Samskip Iceland management since early 2008, the Iceland business was seriously impacted by the macro economic situation in the second half of 2008. During this period, the Samskip Iceland business responded to the drastic decreases in volume by reducing cost and adjusting the vessel system.*

*Based on the performance so far in 2009, we expect that Samskip group will meet its EBITDA budget for Quarter 1 2009, which again compared to the same period last year represents a significant improvement and ensure black numbers. As it looks now there are both plusses and minuses, some businesses are performing better than budget and some are worse but together we will be on track. Important for the Samskip group is that Samskip Iceland has, in line with budget, been able to restore full profitability of the business. These are good achievements having in mind that seasonally Quarter 1 is the slowest period of the year.*“<sup>2232</sup>

<sup>2231</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*kb kynning 18.des.ppt*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*án heitis*“. [...] Doc. ID. 0.7.33.546542. Hlutfallið er reiknað miðað við uppgögnar fjárhæðir á glæru nr. 30.

<sup>2232</sup> Afritað tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.589983.





- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)stjform-S frá 30. apríl 2010 fór hann yfir hversu „sérlega vel“ hafi tekist til með rekstur Samskipa á árunum 2008-2010. Á árinu 2009 hafi velta verið talsvert undir áætlun en „Ebitda framlegð var hins vegar hærrí en áætlun gerði ráð fyrir [...] Almennt er hægt að segja að tekist hafi sérlega vel til við að aðlaga rekstur og starfsemi félags að breyttum tímum, og sjáum við fram á að árið 2010 verði umtalsvert betra en 2009.“<sup>2233</sup>
- Í apríl 2011 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu árið 2010. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv sagði vegna þessa m.a.: „Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011 að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur [...]“.<sup>2234</sup>

5254. Þessi tölvupóstur (S)forstj um bónusgreiðslur vekur einnig eftirtekt með hliðsjón af fjárhagslegum hagsmunum viðkomandi stjórnenda af afkomu fyrirtækisins. Í því sambandi skal hafa í huga að u.þ.b. ári áður hafði (S)forstj sagt í tölvupósti til (S)stjform-S (4. febrúar 2010) að framkvæmdastjórar Samskipa væru með ákvæði í samningum um bónusa og í tölvupósti (S)forstj til (S)stjform-S þann 30. apríl 2010 benti hann á eftirfarandi: „Við gengum frá bónus greiðslum til framkvæmdastjórn í mars í línu við það sem við ákváðum. Nú var kallinn að spá með sjálfan sig - ja vel launaður er verkamaðurinn, en heilt á litið verður að segjast að margt gekk vel á liðnu ári, þó ytri aðstæður hafi verið erfiðar [...]“.<sup>2235</sup>

5255. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem sendur var 2. apríl 2013, segir (S)forstj að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið „afburða góð“ á árinu 2010. Hún hafi einnig verið góð á árinu 2011.<sup>2236</sup>

5256. Í tölvupósti frá (S)forstj til m.a. (S)frkvstj-innfl og (S)frkvstj-Jóna, sem sendur var 9. september 2013, segir:

„[...] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins.“<sup>2237</sup>

5257. Hvað rekstrarárangur Eimskips áhrærir ber að hafa í huga þá fjárhagsörðugleika sem fyrirtækið hafði glímt við á árinu 2008. Hins vegar skal minnt á að þessir örðugleikar áttu að litlu leyti rót sína að rekja til sjóflutninga Eimskips til og frá Íslandi eða landflutninga hér á landi heldur fyrst og fremst til þess að gríðarlegar fjárfestingar fyrirtækisins erlendis á fyrri árum reyndust því ofviða.<sup>2238</sup> Sá fjárhagsvandi sem Eimskip átti við að glíma á árinu 2008 stafaði því ekki af erfiðum rekstri á Íslandi.

<sup>2233</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „MEMO – árið 2009“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.742479.

<sup>2234</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.857617.

<sup>2235</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.742479.

<sup>2236</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1119489.

<sup>2237</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1152719.

<sup>2238</sup> Um er að ræða fréttatilkynningu Eimskips til Kauphallar dags. 30.06.2009 og eftirfarandi gögn sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu 1.12.2016:

1. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 7.01.2008 og afrit af glærुकynningu „Hf. Eimskipafélag Íslands – Budget 2008“.
2. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 7.04.2008, sbr. einnig fréttatilkynning Eimskips frá 5. mars 2008.
3. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 28.04.2008.
4. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 21.05.2008 og afrit af glærुकynningu „Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 21. maí 2008 Sundakletti, Reykjavík“.
5. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 8.01.2009 og afrit af glærुकynningu „Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 8.01.2009 (Ísland – rekstur)“.
6. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 27.02.2009 og og afrit af glærुकynningu „Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 27.02.2009 (Uppgjör Q1 (draft))“.
7. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 26.03.2009.



5258. Fjárhags- og lausafjárörðugleikar Eimskips leiddu til þess að nauðasamningar voru gerðir við kröfuhafa félagsins um mitt ár 2009 og var reksturinn endurreistur á grundvelli nýs félags. Þá voru eignarhlutir í ýmsum erlendum dótturfélögum seldir og var starfseminni síðan haldið áfram á nafni nýs félags með nýjum eigendum, sbr. m.a. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009. Á tímum mikils efnahagssamdráttar í heiminum, kreppu í íslensku efnahagslífi og mikils samdráttar í flutningum til landsins var ytra rekstrarumhverfi fyrirtækisins sannarlega almennt mjög óhagstætt. Engu að síður tókst að koma í veg fyrir að fyrirtækið legði upp laupana og þess í stað var reksturinn endurreistur á grundvelli nýs félags.<sup>2239</sup>
5259. Fyrirliggjandi upplýsingar um rekstrarafkomu Eimskips á síðari hluta árs 2008 og fyrri hluta 2009 markast af framangreindu. Má sem dæmi nefna að á 2. ársfjórðungi reikningsársins 2008 nam tap Eimskips 101 milljónum evra. Án tillits til afskriftar bresks dótturfélags, Innovate, sem nýlega hafði verið greint frá þegar afkoman var kynnt, nam tap félagsins af áframhaldandi rekstri 33 milljónum evra. Í tilkynningu félagsins sagði (E)forstj að tekjur og framlegð væru í samræmi við væntingar félagsins „og ánægjulegt er að sjá góðan árangur í flutningastarfsemi í Rússlandi, Eystrasalti, Norður-Atlantshafssvæðinu, Íslandi og Norður-Ameríku.“<sup>2240</sup>
5260. Á 2. ársfjórðungi reikningsársins 2009 var afkoma Eimskips eftir skatta neikvæð um 214,5 milljónir evra, þar af var tap af aflagðri starfsemi 24,3 milljónir evra. Eigið fé félagsins í lok fjórðungsins var neikvætt um 390,4 milljónir evra.<sup>2241</sup>
5261. Í kjölfar endurskipulagningar var afkoma hins vegar jákvæð. Þannig segir m.a. í tilkynningu frá Eimskip í janúar 2010: „Eimskip fór í gegnum heildar endurskipulagningu á árinu 2009. Í tengslum við endurskipulagninguna tóku kröfuhafa og nýr fjárfestir yfir flutningastarfsemi félagsins þann 1. október 2009 og skipuðu nýja stjórn. Hluthafar félagsins eru nú 74 talsins, gamli Landsbankinn fer með 37% hlut og bandaríski fjárfestingarsjóðurinn Yucaipa fer með 32% hlut, en sjóðurinn kom að endurskipulagningu félagsins með því að fjárfesta í frystigeymslustarfseminni í Norður-Ameríku og leggja inn nýtt hlutafé í endurskipulagt félag. [...] Afkoma Eimskipafélags Íslands hf. eftir skatta er jákvæð um EUR 23 milljónir, ISK 423 milljónir, fyrir tímabilið frá 1. október til 31. desember 2009.“ Í tilkynningunni sagði (E)forstj m.a.: „Á árinu 2009 fór Eimskip í gegnum miklar skipulags og hagræðingaraðgerðir sem eru að skila sér í jákvæðri rekstrarafkomu. Ytra umhverfi fyrirtækisins er hinsvegar erfitt og töluverður samdráttur hefur verið í flutningamagni á markaðssvæði félagsins á Norður-Atlantshafi. Eimskip hefur unnið markvisst að því að móta stefnu félagsins á sviði flutningastarfsemi og er árangur þeirrar vinnu nú að líta dagsins ljós. [...]“<sup>2242</sup>
5262. Ljóst er að eftir fjárhagslega endurskipulagningu Eimskips á árinu 2009, þegar fyrirtækið hafði losað sig undan byrðum af mjög stórum erlendum dótturfélögum og einbeitt sér að flutningastarfsemi á Norður-Atlantshafi sem kjarnastarfsemi, var almennt mjög mikil ánægja með afkomu þess á meðal stjórnenda fyrirtækisins.<sup>2243</sup>
5263. Í fréttatilkynningu Eimskips, dags. 18. ágúst 2010, kemur fram að hagnaður Eimskips á fyrstu sex mánuðum ársins 2010 (fyrsta heila starfsár nýs félags) hafi verið umfram væntingar þrátt fyrir að

8. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 30.06.2009 og afrit af glærukynningu „Ársuppgjör annars ársfjórðungs (Magnmælikvarðar)“.

<sup>2239</sup> Rekstur stórra erlendra dótturfélaga Eimskips á sviði flugrekstrar, reksturs kæligeymslna o.fl. reyndist sérstaklega þungbær. Við stofnun nýs félags á miðju ári 2009 var stefna móðurfélagsins endurskilgreind og ákveðið að einblína á flutningastarfseminna og styrk Eimskips á Norður-Atlantshafi jafnframt því að hlúa að skrifstofurekstri erlendis sem styður við kjarnastarfsemina.

<sup>2240</sup> „Eimskip tapar 101 milljón evra“, 20. júní 2008 kl. 06:32. Viðskiptablaðið (vb.is). Aðgengilegt á slóð: <http://www.vb.is/frettir/eimskip-tapar-101-milljon-evra/16614/?q=A>.

<sup>2241</sup> Afkomutilkynning Eimskips 30. júní 2009. Tap af aflagðri starfsemi mátti fyrst og fremst rekja til sölu á finnska skipafélaginu Containerships, en þann 13. maí 2009 tilkynnti Eimskip um sölu á því félagi með um 3,9 milljarða króna tapi.

<sup>2242</sup> „AFKOMA JÁKVÆÐ Í KJÖLFAR ENDURSKIPULAGNINGAR“. Tilkynning Eimskips frá 14. janúar 2010. Aðgengilegt á slóð: <https://www.eimskip.is/um-eimskip/frettasafn/frettir/afkoma-jakvaed-i-kjolfar-endurskipulagningar/>.

<sup>2243</sup> „Besti árangur í mörg ár“, 18. nóvember 2016 07:00. Visir.is. Aðgengilegt á slóð: <http://www.visir.is/g/2016161118850>.



flutningamagn hafi dregist mikið saman og verið svipað og árið 2009.<sup>2244</sup> EBITDA var sögð jákvæð um 3,4 milljarða króna (19,9 milljónir evra). Er þessi niðurstaða eftirtektarverð í ljósi mikils samdráttar í sjóflutningum til og frá Íslandi á sama tíma og þjóðarbúið og almenningur allur glímdi ennþá við fordæmalausar afleiðingar bankahrunsins 2008.<sup>2245</sup>

5264. Afkoma Eimskips á árinu 2010, fyrsta heila rekstrarárinu í kjölfar endurskipulagningar, var jákvæð. Samkvæmt bráðabirgðauppgjöri fyrir árið 2010, sem kynnt var á stjórnarfundum Eimskips þann 27. janúar 2011, var EBITDA af rekstri á Íslandi 19.540 þús. evrur.<sup>2246</sup> Í sömu kynningu kemur fram að EBITDA samstæðunnar verði um 39.021 þús. evrur. Er í kynningunni haft eftir (E)forstj að félagið hafi náð markmiði sínu í rekstri á þessu fyrsta heila rekstrarári og að jafnframt hafi félagið skilað hagnaði á öllum ársfjórðungum frá endurreisn. Hafi þessi árangur náðst þrátt fyrir að flutningamagn í áætlanaflutningum hafi ekki vaxið milli árunna 2009 og 2010. Í fréttatilkynningu Eimskips til fjölmiðla, dags. 24. mars 2011, kemur fram að EBITDA samstæðunnar fyrir árið 2010 hafi verið 6,2 milljarðar króna (38,6 milljónir evra).
5265. Í sömu glærुकynningu kemur einnig fram samantekt á rekstrarafkomu 16 af 22 stærstu skipafélögum í heiminum sem höfðu þá birt afkomu þriggja ársfjórðunga 2009. Kemur þar fram að samanlagt rekstrartap þeirra nam um 9,0 milljörðum USD á tímabilinu samanborið við 5,3 milljarða USD hagnað árið áður. Var reksturinn einangraður við sjóflutninga eingöngu í þeim tilfellum þar sem afkoman var birt sérstaklega. Afkoma af sjóflutningarekstri hinna sex stærstu skipafélaganna var áætluð neikvæð um 2,0 milljarða USD samanlagt. Samtals var því afkoma þessara skipafélaga áætluð neikvæð um 11 milljarða USD á tímabilinu janúar til september 2009.<sup>2247</sup> Þessi umfjöllun Eimskips í byrjun árs 2010, um neikvæða afkomu hjá erlendum skipafélögum, skal sett í samhengi við að um mitt ár 2009 kom fram í áðurnefndri tilkynningu fyrirtækisins, dags. 30. júní 2009, að afkoma Eimskips af flutningastarfsemi hafi batnað verulega frá fyrsta ársfjórðungi. Var staðan hjá Eimskip því ólík því sem hún var hjá öðrum flutningafyrirtækjum í heiminum á þessum tíma.
5266. Í frétt frá mars 2011 kemur jafnframt fram að EBITDA hafi numið 6,2 milljörðum króna og hagnaður eftir skatta var um 2 milljarðar króna. Sagði (E)forstj ánægjulegt að tekist hafi að skila hagnaði á fyrsta heila starfsári fyrirtækisins frá endurskipulagningu.<sup>2248</sup>
5267. Hliðstæða ánægju með góða rekstrarafkomu má einnig greina þegar horft er til einstakra sviða í rekstri Eimskips frá árinu 2010. Í kynningu (E)frkvstj-innanl fyrir stjórn Eimskips segir t.d. að árið 2010 hafi verið besta rekstrarárið hingað til í landflutningum fyrirtækisins.<sup>2249</sup>
5268. Framangreind samtímagögn frá m.a. árunum 2009-2010 lýsa allt öðrum aðstæðum á flutningamarkaðnum hérlendis heldur en voru fyrir hendi á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu á sama tíma. Samkvæmt þeim fór verð lækkanði annars staðar í Evrópu þar sem Samskip störfuðu og mikil samkeppni var milli flutningafyrirtækja vegna samdráttar í eftirspurn. Á Íslandi var hins vegar „friður“ og „ró“ yfir samkeppni á markaðnum, verð var ítrekað hækkað og metafkoma var á rekstri skipafélaganna. Sama ánægja með afkomu var einnig á árunum á eftir. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að samfelld samráð Samskipa og Eimskips hafi hér haft afgerandi þýðingu.

<sup>2244</sup> Fréttatilkynning Eimskips dags. 18.08.2010.

<sup>2245</sup> Afhent 01.12.2016 afrit af fundargerð stjórnar Eimskipafélags Íslands hf. dags. 6.01.2010 og afrit af glærुकynningu „Eimskipafélag Íslands hf. 4th Board Meeting – January 6th 2010“.

<sup>2246</sup> Afhent frá Eimskip 1.12.2016. Fundargerð stjórnar Eimskipafélags Íslands hf., dags. 27.01.2011 og glærुकynning „Eimskipafélag Íslands hf. 18th Board Meeting – January 27th 2011. Glæra: (EBITDA pr. Division and P/L (Proforma))“.

<sup>2247</sup> Afhent 01.12.2016 afrit af fundargerð stjórnar Eimskipafélags Íslands hf. dags. 6.01.2010 og afrit af glærुकynningu „Eimskipafélag Íslands hf. 4th Board Meeting – January 6th 2010“, glæra „International Shipping markets“.

<sup>2248</sup> „Tveggja milljarða hagnaður“, 25. mars 2011. Mbl.is. Aðgengilegt á slóð: <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1372452/>. Forstjórinn tekur þó þetta fram: „Það sem veldur helst áhyggjum er að flutningamagn í áætlunarfutningum vex ekki á milli árunna 2009 og 2010 og ef eitthvað er þá er magnið að dragast saman nú á síðustu mánuðum ársins 2010 og í byrjun árs 2011“.

<sup>2249</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „DOM kynning fyrir stjórn 6 des 2011-final.pptx“. Titill skjals: „Eimskip Innanlands Kynning fyrir stjórn Eimskipafélags Íslands 6. desember 2011“. Fannst vistað á heimasvæði [...], vistað þann 05.12.2011, kl. 11:06. Doc. ID. 0.7.33.129711.



## 12.2.6. Samantekt

5269. Í köflum 7 – 11 er lýst því alvarlega ólögmeta samráði sem fylgdi í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og upphafs hins ólögmeta „Nýtt upphaf“ verkefnis. Sýna gögnin að fyrirtækin unnu m.a. að markaðsskiptingu og drógu úr verðsamkeppni sín á milli og reyndu þess í stað að halda uppi eða hækka verð til viðskiptavina sinna. Í samræmi við þetta viðurkennir Eimskip í sátt fyrirtækisins að það hafi, eftir fund ([E](#))stjform og ([E](#))forstj með ([S](#))aðaleig-stjform-SH og ([S](#))forstj þann 6. júní 2008, haft samráð við Samskip sem m.a. hafi tekið til eftirfarandi aðgerða:
- Breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum
  - Skiptingar á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum
  - Verðsamráðs
5270. Varðandi áframhaldandi samfelld samráð Samskipa og Eimskips á árunum 2009 – 2013 er rétt að rifja upp eftirfarandi:
- Með samráði um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu á síðari hluta ársins 2008 drógu Samskip og Eimskip úr hvata og getu til að keppa sín á milli. Sýna gögnin að aðgerðir fyrirtækjanna tóku einnig til markaðsskiptingar á mikilvægum viðskiptavinum til að vinna gegn hættu á því að verðsamkeppni myndi hefjast um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini.
  - Með efnahagssamdrætti og samdrætti í flutningum var fyrirséð að hinir fáu og mikilvægu viðskiptavinir Samskipa og Eimskips myndu í enn ríkara mæli verjast verðhækkunum og krefjast betri kjara líkt og reyndin varð á flutningamörkuðum í nágrenni. Samkvæmt samtímagögnum Samskipa Holding leiddi samdráttur m.a. til mikillar verðsamkeppni á erlendum flutningamörkuðum.
  - Markaðsskiptingin leiddi til þess að auðveldara var fyrir Samskip og Eimskip að halda uppi og hækka verð á eigin mikilvægu viðskiptavinum þar sem ekki var hætt á að keppinauturinn nýtti tækifærið til að ná til sín viðkomandi viðskiptum.
  - Samskip og Eimskip höfðu frá því eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 undirbúið og framkvæmt umfangsmiklar verðhækkningar á fjölmörgum þjónustupáttum í skjóli ólögmeta samráðs þeirra ásamt því að hafa unnið saman m.a. að framangreindum aðgerðum sem miðuðu að því að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni.
5271. Samkvæmt framansögðu skapaði það samráð sem Samskip og Eimskip gripu til á árinu 2008 kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að raska samkeppni. Lagði þetta grunn að hinu samfellda samráði út rannsóknartímabilið. Saman gáfu samráðsaðgerðir Samskipa og Eimskips, sem samanlagt voru með mjög háa markaðshlutdeild, fyrirtækjunum afar sterk tók á flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu.
5272. Eins og lýst var hér að framan var birtingarmynd þessa ólögmeta samráðs frá miðju ári 2008 og fram til ársins 2013 m.a. sú að bæði Samskip og Eimskip gátu lagt til grundvallar í sínum áætlunum að fyrirtækin myndu áfram halda viðskiptum við mikilvægustu viðskiptavini sína og að markaðshlutdeild þeirra í flutningum yrði í aðalatriðum óbreytt, einnig þegar þau ákváðu að hækka verð. Einnig birtist í gögnunum sterkur vilji og víska fyrir því að Samskip og Eimskip þyrftu ekki að lækka verð þrátt fyrir samdrátt í eftirspurn og vannýttu flutningsgetu og gætu þess í stað hækkað verð þrátt fyrir aðþrengda stöðu margra viðskiptavina og mikla kreppu í íslensku atvinnulífi.
5273. Tölvupóstur ([S](#))forstö-innfl1 til undirmanns frá 20. nóvember 2009 endurspeglar þessar aðstæður og hið skaðlega ástand vel. Þar gaf ([S](#))forstö-innfl1 fyrirmæli um að Samskip mættu ekki „bjóða of lág verð“ til Aðfanga, þar sem Eimskip væri „örugglega að reyna að hækka á þá“, sbr. kafla 14.9.4. Orðaði ([E](#))rekstj-aksturst það einnig svo í desember 2009, í tengslum við verðkönnun Norðlenska,



að „Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum“ er hann mat ókosti þess ef Eimskip reyndi að ná Norðlenska frá Samskipum, sbr. kafla 14.8.2. Gögnin sýna einnig að Samskip vildu tryggja að fyrirtækið setti ekki samráðið í uppnám. Á því tímabili sem hér er til umfjöllunar veltu æðstu stjórnendur Samskipa t.a.m. fyrir sér hvort Samskip hafi „komið í veg fyrir verðhækkunir“ og „komið í veg fyrir“ að „friður“ kæmist á, sbr. kafla 14.9.2.

5274. Samtímagögn bera með sér að Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð á árunum 2009 til 2013 og juku við gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Gjaldskrár fyrirtækjanna voru hækkaðar og fyrirtækin tóku upp ný gjöld. Þá var samráði sem hafði verið komið upp seinni hluta árs 2008 um álagningu olíugjalda (BAF) einnig áframhaldið, ásamt samráði um hámarks afslætti. Samtímagögn sýna að þegar endursamið var við mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna var verði haldið uppi eða það hækkað án ótta um að viðskiptin töpuðust.
5275. Í þessu samhengi hafa einnig þýðingu áframhaldandi regluleg samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna á árunum 2009-2013. Líkt og á seinni hluta árs 2008 áttu næstráðendur (framkvæmdastjórar, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) sem báru ábyrgð á inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna áfram reglulega fundi og önnur samskipti. Einnig sátu yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna fundina ((E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1) og eftir atvikum yfirmenn útflutningsdeilda þeirra ((E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl). Einnig var um að ræða samskipti hjá þeim sem komu að eða báru ábyrgð á landflutningum fyrirtækjanna. Þá hafa og þýðingu þau persónulegu tengsl og samskipti sem voru milli tiltekinna stjórnenda fyrirtækjanna. Ber í máli þessu að hafa hliðsjón af þeim beinu áframhaldandi samskiptum sem áttu sér stað milli Eimskips og Samskipa á árunum 2009-2013 og stjórnenda þeirra, auk þeirra tölvupósta sem fóru milli fyrirtækjanna.
5276. Í kafla 13 er gefið heildstætt yfirlit yfir bein samskipti starfsmanna fyrirtækjanna á árunum 2009 – 2013, þ.e. önnur samskipti en tölvupóstar.
5277. Í framangreindum samskiptum lykilstjórnenda á árunum 2009 – 2013 fólst m.a. framkvæmd á verkþáttum sem féllu undir „Nýtt upphaf“ verkefnið. Var um að ræða atriði sem tóku til grundvallarþátta í daglegum rekstri beggja fyrirtækjanna. Varðaði þetta áframhaldandi samnýtingu Samskipa og Eimskips á flutningakerfum og búnaði sem ákveðið var í samráðsaðgerðum fyrirtækjanna á seinni hluta árs 2008. Krafðist þetta víðtæka reglubundna samstarf tíðra samskipta milli fyrirtækjanna. Þannig kallaði ólögmeitt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi, í landflutningum, skipaafgreiðslu og gámastýringu á regluleg samskipti milli fyrirtækjanna á árunum 2009-2013.
5278. Ber hér að áréttu að „Nýtt upphaf“ verkefnið hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga og af því leiðir að öll samskipti milli fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í „Nýtt upphaf“ verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í samræmi við dómaframkvæmd í samkeppnisrétti þýðir þetta að allir fundir, samtöl og tölvupóstar milli Samskipa og Eimskips til undirbúnings að slíku samstarfi, sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, fela í sér ólögmeitar samstilltar aðgerðir, án tillits til þess hvort samstarfið á endanum komst til framkvæmda, sbr. kafla 11.5.
5279. Í kafla 4.1 er því lýst að sjálfstæði keppnauta og óvissa fyrirtækja um m.a. fyrirætlanir keppnauta séu grunnstoðir fyrir samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppnauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Hafandi í huga fákeppni og sameiginlega yfirburðastöðu Eimskips og Samskipa í bæði sjó- og landflutningum voru samskipti fyrirtækjanna árunum 2009 – 2013, sem slík, einkar til þess fallin að raska samkeppni með alvarlegum hætti, sbr. til hliðsjónar dóma Hæstaréttar Íslands í máli nr. 360/2015 og máli nr. 42/2019.<sup>2250</sup>

<sup>2250</sup> Sjá einnig dóm dómstóls ESB frá 5. desember 2013 í máli nr. C-455/11, Solvay gegn, framkvæmdastjórninni. Í því máli byggði viðkomandi fyrirtæki á því að samræður og upplýsingaskipti milli keppnauta hafi ekki getað falið í sér brot.



5280. Samkeppniseftirlitið telur að samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips hafi einnig verið til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingu fyrirtækjanna og gera þeim auðveldari fyrir en ella að halda uppi eða hækka verð. Þegar t.d. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv funduðu voru komnir saman framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á verðlagningu og öllum öðrum samkeppnisþáttum í sjöflutningaþjónustu fyrirtækjanna. Auk umræðu um a.m.k. „Nýtt upphaf“ verkefnið voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppnauta og æskilegri óvissu um fyrirtælanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskips. Telur Samkeppniseftirlitið að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að koma í veg fyrir eða vinna gegn því að samkeppni myndi brjótast út milli fyrirtækjanna. Í kafla 11.21 er til viðbótar bent á að eftir því sem samskipti lykilstjórnenda verða tíðari, reglubundnari og víðtækari aukast líkur á að þau dragi úr óvissu fyrirtækjanna um hegðun keppnautanna en sú óvissa er ein af meginforsendum þess að óheft verðsamkeppni geti átt sér stað á markaði. Kemur fram að regluleg samskipti og samráðsverkefni Eimskips og Samskipa eftir mitt ár 2008 sköpuðu þannig gagnkvæma vissu fyrirtækjanna um verðáform þeirra, þar sem óþarfi var að sammælast nákvæmlega um einstakar verðbreytingar eða nákvæma tímasetningu þeirra. Eiga sömu sjónarmið við um tímabilið 2009-2013.
5281. Samskiptin, og samráð Samskipa og Eimskips í heild sinni, voru þannig til þess fallin að gera fyrirtækjunum kleift að hækka eða halda uppi verði gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna, t.d. með hækkun við endurnýjun samninga, hækkun gjaldskráa og þjónustugjalda, upptöku nýrra gjalda, lækkun afsláttu o.s.frv. Sameiginleg yfirburðastaða fyrirtækjanna á markaðnum, samskipti stjórnenda fyrirtækjanna og aðrir þættir í samráðinu sköpuðu kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að ná árangri í samráðinu og hagnast á kostnað viðskiptavina sinna og samfélagsins.
5282. Með auknu samráði fyrirtækjanna eftir mitt ár 2008 komu þau á ástandi á flutningamarkaðnum sem fyrirtækin nefndu sjálf „friður“ (eða sem „ró“ á markaði). Líkt og áður er rakið er um samráð að ræða án tillits til þess hvort samstarfið á endanum komst til framkvæmda. Þó má nefna að samtímagögn staðfesta að fram á árið 2013:
- Fór enginn mikilvægur viðskiptavinur á milli Eimskips og Samskipa, þ.e. frá öðru fyrirtækinu til hins, á grundvelli samkeppnisaðgerða og
  - Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð og juku við gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Gjaldskrár fyrirtækjanna voru hækkaðar og fyrirtækin tóku upp ýmis ný gjöld. Þá lögðu fyrirtækin áherslu á að hækka verð eða viðhalda verði þegar endursamið var við mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna.
5283. Eins og lýst var hér að framan ríkti mikil ánægja innan Samskipa með afburða góðan rekstrarárangur af starfsemi fyrirtækisins hér á landi á samráðstímabilinu. Innan Eimskips var einnig mikil ánægja með afkomu fyrirtækisins.

---

Í ljósi grimmrar („brutal“) samkeppni á markaðnum væri ljóst að samskiptin gátu ekki raskað samkeppni. Dómstóll ESB féllst ekki á þetta og benti á að 101. gr. TFEU banni hvers konar bein og óbein samskipti milli keppnauta sem geti dregið úr sjálfstæði þeirra. Einnig tók dómstóllinn þetta fram: „39. *In the case of a highly concentrated oligopolistic market, such as the market in question in the present case, the exchange of commercial information between competitors is such as to enable operators to know the market positions and strategies of their competitors and thus to impair appreciably the competition which exists between economic operators (see T-Mobile Netherlands and Others, paragraph 34 and the case-law cited).*

40. *In those circumstances, the exchange of commercial information between competitors in preparation for an anti-competitive agreement suffices to prove the existence of a concerted practice within the meaning of Article 81(1) EC. In that regard, it is not necessary to show that those competitors formally undertook to adopt a particular course of conduct or that the competitors colluded over their future conduct on the market.*”



### 13. Samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips 2009 -2013

5284. Gögn sem aflað var í húsleitum hjá Samskipum og Eimskip í september 2013 og júní 2014 sýna fram á umfangsmikil samskipti milli stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna á megin rannsóknartímabilinu, þ.e. árin 2008-2013. Annars vegar er um að ræða bein samskipti á milli starfsmanna fyrirtækjanna, svo sem á fundum eða í símtölum, og hins vegar samskipti milli þeirra í tölvupósti.
5285. Í kafla 7.7.1 er yfirlit um bein samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips frá 6. júní 2008 til ársloka 2008. Um er að ræða gögn sem staðfesta fundi eða aðrar viðræður milli fyrirtækjanna en ekki er gerð grein fyrir gögnum um önnur samskipti, s.s. tölvupósta milli fyrirtækjanna á þessu tímabili.
5286. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir beinum samskiptum milli stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips frá á árunum 2009 til 2013.

#### 13.1 Þýðing samskipta keppinauta

5287. Fyrirtæki brjóta gegn 10. gr. samkeppnislaga þegar þau eiga bein eða óbein samskipti sín á milli sem hafa það að markmiði að raska samkeppni, sbr. kafla 4. Gögn sem staðfesta samskipti keppinauta annars vegar og efni slíkra samskipta, t.d. viðræður um verð eða hagnýta samvinnu, hins vegar hafa því ríkt sönnunargildi um ólöglegt samráð. Algengt er að fyrirtæki reyni að hylja slóð slíkra samskipta.<sup>2251</sup>
5288. Við mat á því hvort ólöglegt samráð hefur átt sér stað geta gögn sem sýna aðeins fram á samskipti keppinauta, en ekki efni samskiptanna, einnig haft mikið gildi. Hér getur t.d. verið um að ræða gögn sem sýna að stjórnendur keppinauta funduðu eða ræddu saman í síma.<sup>2252</sup> Horft er til hvers konar gagna sem veita vísbendingu um samskipti keppinauta, t.d. færslna í dagbók, fundarboða eða reikninga frá veitingastöðum.<sup>2253</sup>
5289. Í kafla 4.7.4 er gerð grein fyrir því að dómstólar ESB hafi lagt áherslu á að brot af þessum toga fari iðulega fram með leynd þar sem bannið við samráði og viðurlög við því séu þekkt. Af sömu ástæðu séu gögn sem staðfesti samráð stuttur og brotakernd ef þau séu á annað borð til staðar. Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samráðs á ýmsum tilviljunum (e. „coincidences“) og vísbendingum (e. „indicia“) sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum. Gögn sem staðfesta að keppinautar hafi rætt saman eru talin fela í sér mikilvægar vísbendingu í þessu sambandi.
5290. Samkeppniseftirlitið ber sönnunarbyrðina um að brot á 10. gr. samkeppnislaga hafi átt sér stað, sbr. kafla 4.7.3. Sönnunarbyrðin getur hins vegar snúist við og verið lögð á fyrirtæki sem hafa átt í samskiptum, t.d. þegar sannað er að keppinautar hafi hist. Í þeim tilvikum þar sem ekki eru til fundargerðir eða önnur gögn sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta er það talið geta gefið til

<sup>2251</sup> Sjá t.d. Wish & Bailey, Competition Law, tíunda útgáfa 2021, bls. 542: „Firms that participate in cartels are usually fully aware of the unlawfulness of their conduct. They often go to great lengths to suppress evidence of their illegal activity.“

<sup>2252</sup> Slík sönnunargögn eru nefnd „communication evidence“. Sjá hér t.d. skýrslu OECD frá 2006, Prosecuting Cartels without Direct Evidence (DAF/COMP/GF (2006)7): „Communication evidence is evidence that cartel operators met or otherwise communicated, but does not describe the substance of their communications. It includes, for example, records of telephone conversations among suspected cartel participants, of their travel to a common destination and notes or records of meetings in which they participated. Communication evidence can be highly probative of an agreement. Almost all of the circumstantial cases described by delegations included communication evidence; in some the evidence was compelling.“

<sup>2253</sup> Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1249.



kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leynd því sem rætt var um á honum.<sup>2254</sup> Getur sönnunarbyrðinni þá verið snúið við.<sup>2255</sup>

5291. Tengsl og samskipti milli stjórnenda keppinauta geta einnig, sem slík, haft áhrif á hvort fyrirtækjum tekst að viðhalda ólögmetu samráði og ná árangri í því, sbr. nánar hér á eftir.
5292. Gögn í málinu sem sýna fram á samskipti m.a. stjórnenda Samskipa og Eimskips geta því haft mikla þýðingu í málinu. Hið sama gildir um hvort og hvaða upplýsingar og gögn Samskip og Eimskip hafa veitt eða afhent í málinu um samskipti fyrirtækjanna, þ. á m. milli stjórnenda.

### 13.2 Upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips um samskipti fyrirtækjanna

5293. Við heildarmat á samskiptum Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013 hefur þýðingu að rifja upp hvaða gögn voru afhent og hvaða skýringar voru veittar af fyrirtækjunum og stjórnendum þeirra við rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Rík skylda hvílir á fyrirtækjum sem sæta rannsókn eftirlitsins að afhenda gögn og veita réttar og fullnægjandi upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b samkeppnislaga.
5294. Eins og fram kom í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í aðdraganda rannsóknar þessa máls. Á þessum fundum komu fram vísbendingar um ólögmett samráð Eimskips og Samskipa og var Samkeppniseftirlitið upplýst um mikil samskipti milli tiltekinna stjórnenda fyrirtækjanna. Við þá húsleit sem var gerð hjá fyrirtækjunum í september 2013 og í kjölfar hennar fór Samkeppniseftirlitið þess vegna fram á að fulltrúar þeirra gæfu munnlega upplýsingar um samskipti fyrirtækjanna, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga.
5295. Eins og lýst er m.a. í kafla 7.1 og 7.7 veittu fyrirtækin ekki réttar upplýsingar þegar framangreind skýrslugjöf átti sér stað í september 2013. Veittu m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-sala/þj rangar upplýsingar um samskipti og tengsl (hér eftir samskipti) sín við stjórnendur Samskipa. Hið sama gilti um (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-landfl sem veittu rangar upplýsingar um samskipti sín við stjórnendur Eimskips. Vekur sérstaka athygli að (S)forstj upplýsti ekki í skýrslutökunni um símtal sitt við (E)frkvstj-sala/þj en símtalið átti sér stað nokkrum klukkustundum áður þennan sama dag, þ.e. skömmu eftir að húsleit hófst hjá Samskipum og Eimskip. Röng lýsing (S)forstj og (E)forstj á samskiptum sínum vekur einnig sérstaka athygli.
5296. Þann 23. janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip afhenti afrit af öllum gögnum og tæki saman upplýsingar sem vörðuðu samskipti m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfll/(E)forstö-sölu, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj við Samskip á m.a. árunum 2008–2013. Tók þetta til allra fyrirliggjandi gagna sem vörðuðu samskiptin sjálf og efni þeirra, t.d. fundargerðir, minnisblöð tölvupósta og dagbókarfærslur. Ef viðkomandi stjórnendur Eimskips höfðu átt samskipti við Samskip, sem ekki komu fram í fyrirliggjandi gögnum, var óskað eftir því að tilgreint yrði milli hverra þau samskipti hefðu verið og dagsetning þeirra. Var þess krafist að framangreind gögn yrðu afhent með skipulögðum hætti. Með þessari framsetningu á upplýsingabeidninni var tryggður sá þagnarréttur sem fyrirtæki njóta við rannsókn samkeppnisyfirvalda í málum sem leitt geta til álagningar stjórnvaldssekta.
5297. Eimskip varð ekki við þessari beiðni Samkeppniseftirlitsins um að veita upplýsingar um samskipti við Samskip. Jafnframt varð fyrirtækið heldur ekki við þeirri kröfu að afhenda með skipulögðum hætti

<sup>2254</sup> Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 343: „[...] the absence of any minutes or notes of meetings between competitors may indicate that the participants were attempting to hide the true nature of the discussion.”

<sup>2255</sup> Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að ef fyrirtæki sýni ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmet geti samráðsbrot talist sannað: Sjá t.d. mgr. 227 í dómi undirréttar ESB frá 14. maí 1998 í máli nr. T-334/94, Sarrió gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1998:97. Dómur undirréttar ESB var staðfestur með dómi dómstóls ESB 16. nóvember 2000 í máli nr. C-291/98, EU:C:2000:631. Sjá einnig Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa, 2014, bls. 1234: „While it is clear that it is the Commission which must adduce sufficient evidence to substantiate the finding of an infringement and the undertaking’s liability for it, there are situations where certain facts may be considered proven in the absence of an alternative explanation or justification by the undertaking.”





mögulegar fyrirbyggjandi fundargerðir eða önnur gögn sem gæfu til kynna umræðuefnið á fundum og öðrum samtölum á milli Samskipa og Eimskips.

5298. Í AII var rökstutt það frummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi m.a. með framangreindri háttsemi brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga „með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.“ Þá viðurkennir Eimskip að hafa átt „í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.“

5299. Þann 29. janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, eftir eftirfarandi upplýsingum og gögnum frá Samskipum:

- Fyrirtækið myndi afhenda afrit af öllum gögnum og taka saman upplýsingar sem vörðuðu samskipti m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl, (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-landfl við Eimskip á m.a. árunum 2008-2013.
- Þá var mælt fyrir um afhendingu gagna sem þessir stjórnendur hefðu hugsanlega fengið í hendur um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á sama tímabili.
- Til viðbótar var óskað eftir þessu: „Hafi tilgreindir starfsmenn Samskipa átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirbyggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti.“<sup>2256</sup>

5300. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var úrskýrt hvað fælist í hugtökunum samskipti og gögn. Var þetta samhljóða framangreindri beiðni sem send var Eimskip í janúar 2015.

5301. Í kjölfar þessarar beiðni um upplýsingar og gögn átti eftirfarandi sér stað:

- Þann 9. mars 2015 sendu Samskip bréf vegna umræddrar upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Kom þar fram það mat Samskipa að gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins tæki til „alls kyns ótilgreindra gagna og samskipta“ og að sumt af því sem óskað væri eftir félli utan þess sem fyrirtækið gæti veitt upplýsingar um. Var þar m.a. bent á að Samskip hefðu ekki með skipulegum hætti haldið utan um mikið af þeim upplýsingum sem óskað var eftir og því tímafrekt og nánast ómögulegt að mati fyrirtækisins að taka sumt af því saman þar sem fyrirtækið byggði ekki yfir hugbúnaði til kerfisbundinnar leitar í tölvugögnum þess. Þá var á því byggt að ekki yrði leitt af ákvæðum samkeppnislaga um gagnaöflunarheimildir Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækjum væri skylt að „ráðast í rannsóknir af þessum toga.“
- Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindu bréfi Samskipa 23. mars 2015. Kom fram að ekki væri unnt að fallast á það með Samskipum að þær upplýsingar eða gögn sem óskað væri eftir væru „ótilgreind“ eða beiðnin ekki nægilega afmörkuð. Þá kom fram það mat Samkeppniseftirlitsins að það væri á engan hátt óeðlilegt eða óhóflega íþyngjandi að gerð væri sú krafa að stjórnendur Samskipa byggju yfir vitneskju um hvort þeir hafi átt í samskiptum við Eimskip, sinn helsta keppinaut. Krafa um afhendingu upplýsinga um samskipti tiltekinna starfsmanna við Eimskip byggði á ótvíræðri heimild í 19. gr. samkeppnislaga og stæði því óhögguð.
- Samkeppniseftirlitið gerði jafnframt í sama bréfi þá kröfu, í ljósi þeirra sjónarmiða sem fram höfðu komið af hálfu Samskipa, að með svari fyrirtækisins myndu fylgja yfirlýsingar frá hverjum þeim stjórnanda sem tilgreindur var í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins þess efnis að viðkomandi

<sup>2256</sup> Um þetta er einnig fjallað í kafla 7.7.2.2.



hafi fengið ráðrúm til að kanna hvort hann byggi yfir gögnum eða upplýsingum um samskipti við keppinauta. Einnig skyldi viðkomandi staðfesta að hafa annað hvort ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip og/eða byggi ekki yfir neinum gögnum þar að lútandi eða staðfesta að honum væri ekki kunnugt um önnur samskipti við Eimskip eða gögn þar að lútandi en þau sem myndu fylgja svarbréfi Samskipa.

- Í bréfi Samskipa 10. apríl 2015 var áréttað að ekki væri með skipulögðum hætti haldið utan um samskipti starfsmanna Samskipa, hvort sem þau eru formleg eða óformleg. Auk þess væri það ekki á forræði Samskipa að afla slíkra gagna. Staðhæfði fyrirtækið að sökum þessa væri því ógerlegt að afla upplýsinga um samskipti tilgreindra stjórnenda Samskipa við stjórnendur Eimskips, þ.e. formleg eða óformleg, s.s. fundi, óformlegar viðræður, eða símtöl. Í svari Samskipa kom sömuleiðis fram að einu gögnin sem haldið væri skipulega utan um væru tölvupóstar. Afhentu Samskip afrit af tölvupóstsamskiptum en sú afhending tók aðeins til fjögurra af tíu tilgreindum þáverandi eða fyrrverandi stjórnenda fyrirtækisins. Voru t.d. ekki afhent tölvupóstsamskipti sem stöfuðu frá **(S)aðaleig-stjform-SH**. Þá afhentu Samskip ekki yfirlýsingar frá umræddum stjórnendum þar sem staðfest væri hvort þeir hefðu átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips.
- Í bréfi Samkeppniseftirlitsins 25. nóvember 2015 var Samskipum tilkynnt að eftirlitið liti svo á að fyrirtækið hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga. Í stað þess að taka saman og afhenda með skipulögðum hætti umkrafin gögn (og eftir atvikum veita umbeðnar upplýsingar) afhentu Samskip óflokkaða tölvupósta eftir afar takmarkaða tölvuleit og studdi þar að auki þetta verklag sitt ekki gildum rökum að mati Samkeppniseftirlitsins.

5302. Tæpu ári eftir upplýsingabeðninna, eða í bréfi Samskipa frá 14. janúar 2016 voru loks veittar tiltekna upplýsingar um samskipti við Eimskip. Í bréfinu var því aftur haldið fram að erfitt væri að safna saman gögnum um samskipti tilgreindra stjórnenda við Eimskip. Einnig sagði í bréfinu að Samskipum væri „*ekki kunnugt um nein ólögmat samskipti við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips [...]*“. Segir að Samskip hafi notið liðsinnis umræddra stjórnenda við að leita gagna í því skyni að verða við kröfum Samkeppniseftirlitsins. Hins vegar segir: „*Sökum þess hversu yfirgripsmikil og almenn beiðni Samkeppniseftirlitsins er, og sökum þess hvernig varðveislum umbjóðanda míns á gögnum og hvers kyns samskiptum er háttað, þá eru því einfaldlega takmörk sett hvað hægt er að færa fram með góðu móti. Þá er ekki nokkur leið fyrir umbjóðanda minn að ábyrgjast að við þessa yfirferð hafi komið fram öll gögn eða upplýsingar sem fallið geta undir beiðni Samkeppniseftirlitsins.*“ Þá kom fram að þeir stjórnendur Samskipa, sem tilgreindir voru í bréfi Samkeppniseftirlitsins 29. janúar 2015 og enn væru við störf hjá fyrirtækinu (**(S)forstj**, **(S)frkvstj-millilandasv**, **(S)forstö-innfl1**, **(S)viðskstj2**, **(S)forstö-útlfl** og **(S)forstö-landfl**) hefðu „*hver fyrir sig reynt að rifja upp hvort þeir hafi verið í samskiptum við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á tilgreindu tímabili, tengt störfum þeirra fyrir Samskip, og þá hver þau samskipti hafi verið.*“ Síðan var lýt hvað fram hefði komið í upprifjun viðkomandi stjórnenda:

- **(S)forstj** „*minnist þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008. Verulega hallað undan rekstri Eimskips á þessum tíma og var áhugi af hálfu Samskips að kanna hvort tækifæri væri til að kaupa á eignum Eimskips erlendis. Þessar þreifingar leiddu ekki til neinna viðskipta félaganna tveggja. [(S)forstj] sat í Viðskiptaráði Íslands á árunum 2010 og þar til hann lét af störfum sem forstjóri Samskipa sumarið 2014. Hluta þess tíma sat forstjóri Eimskips, [(E)forstj], einnig í ráðinu. Forstjórnarnir tveir sátu ekki saman í neinum nefndum og samskipti þeirra voru alfarið bundin við málefni Viðskiptaráðs.*“
- **(S)frkvstj-millilandasv** „*minnist þess að hafa átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips í tengslum við samninga um flutninga til og frá Norður-Ameríku á árunum 2006 til 2009 og gerð neyðarsamkomulags á árinu 2010. Á þessum tíma gegndi [(S)frkvstj-millilandasv] starfi framkvæmdastjóra millilandasviðs. Tölvupóstur [(S)frkvstj-millilandasv] frá þessum tíma er ekki til [...]. [(S)frkvstj-millilandasv] átti sæti í fagráði flutningasviðs Samtaka verslunar og þjónustu frá stofnun sviðsins 2006 fram á haust 2011. Þar sat einnig fulltrúi frá Eimskip en samskipti á*



þeim vettvangi voru bundin við viðfangsefni fagráðsins. [(S)frkvstj-millilandasv] minnst þess ekki að hafa átt nein formleg samskipti eða fundi með starfsmönnum eða stjórnarmönnum Eimskips eftir að hann tók við starfi forstjóra Samskipa sumarið 2014."

- (S)forstö-innfl1 „hóf störf hjá umbjóðanda mínum í janúar 2007 og gegndi þá starfi forstöðumanns innflutningsdeildar. Hann átti í því starfi samskipti við starfsmenn Eimskips um framkvæmd flutninga til og frá Norður-Ameríku. Þá kom hann að samningaviðræðum og gerð samninga um þessa flutninga á árunum 2009 og 2010. Fundir voru haldnir vegna þessa í húsakynnum Eimskips, auk samtala og tölvupóstsamskipta. Að þessu frátöldu minnst [(S)forstö-innfl1] ekki neinna samskipta við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips vegna starfa hans í þágu umbjóðanda míns."
- (S)viðskstj2 „framkvæmdastjóri millilandasviðs, hefur einnig átt samskipti við starfsmenn Eimskips í tengslum við gerð samninga um flutninga til og frá Norður-Ameríku, nú síðast átímabilinu frá apríl til júní 2015. Hann minnst jafnframt samskipta af sama toga á árinu 2013 þótt hann finni engin gögn um það efni í fórum sínum. Þá minnst [(S)viðskstj2] þess að hafa átt samtal við starfsmann Eimskips á Austfjörðum þegar Akrafell strandaði í september 2014. Markmið þess samtals var að kanna hvort Eimskip gæti annast losun skipsins á Reyðarfirði. [(S)viðskstj2] minnst ekki neinna annarra samskipta við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips sem tengst hafa störfum hans hjá umbjóðanda mínum."
- (S)forstö-útfl „forstöðumaður útflutningsdeildar, hefur frá árinu 2009 átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna samnings um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Hann hefur bæði komið að samningaviðræðum og framkvæmd þessa samnings. Þá eru fleiri starfsmenn innan hans deildar sem hafa eðli málsins samkvæmt átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna flutninga að gámum á grundvelli þessa samnings. [(S)forstö-útfl] hefur einnig átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna flutninga á grundvelli neyðarsamkomulags milli félaganna. [(S)forstö-útfl] minnst einnig samskipta á árinu 2009 vegna flutninga á sjávarafurðum fyrir Bacco Seaproducts Ltd. Fyrirtækið var á þeim tíma og er enn í viðskiptum bæði hjá umbjóðanda mínum og Eimskip. Vegna breytinga á reglugerðum varðandi upprunavottorð við útflutning á ferskum fiski beindi Bacco fyrirspurnum til starfsmanna beggja fyrirtækja samtímis."
- (S)forstö-landfl „forstöðumaður landflutninga, minnst ekki neinna samskipta við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips sem tengjast störfum hans hjá umbjóðanda mínum, ef undan eru skilin samskipti sem hann átti við stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009. Þau samskipti tengdust staðbundnum flutningum á Austurlandi sem áður hefur verið gerð grein fyrir. [(S)forstö-landfl] minnst samskipta sem starfsmenn umbjóðanda míns og Eimskips áttu við forsvarsmenn Samkeppniseftirlitsins vegna þessa haustið 2008. Rétt er að fram komi að [(S)forstö-landfl] hefur ekki verið samfelld í starfi hjá umbjóðanda mínum á því tímabili sem rannsókn Samkeppniseftirlitsins tekur til. Hann lét af störfum hjá umbjóðanda mínum í ársbyrjun 2011 en kom aftur til starfa í mars 2013. Af fjarveru hans leiddi að tölvupóstum hans fram til ársins 2011 var eytt [...]."
- Einnig kom fram Samskip og Eimskip ættu í ýmsum viðskiptum í landflutningum. Jafnframt hefðu félögin átt í samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku og til og frá Evrópu („neyðarsamkomulagið"). Segja Samskip að eðli málsins samkvæmt hefðu átt sér stað samskipti milli starfsmanna fyrirtækjanna vegna þessa.

5303. Samskip afhentu engar fundargerðir eða önnur gögn sem sýna hvað var rætt í þessum samskiptum framangreindra stjórnenda við Eimskip.

5304. Í bréfi Samskipa var heldur ekki að finna neina lýsingu á samskiptum (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip. Þá var þess látið ógetið að (S)aðaleig-stjform-SH hefði ásamt (S)forstj setið fundinn með Eimskip „á vormánuðum 2008". Upplýsingagjöf Samskipa um fundinn var því afar takmörkuð. Á



grundvelli rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins í kjölfarið var ljóst að þarna var vísað til fundar sem fór fram 6. júní 2008 þar sem ákveðið var að ráðast í „Nýtt upphaf“ verkefnið.

5305. Samkeppniseftirlitið gerði athugasemdir við að Samskip hefðu ekki gert grein fyrir samskiptum (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip. Í bréfi Samskipa, dags. 24. nóvember 2017, sagði að (S)aðaleig-stjform-SH væri stærsti eigandi Samskipa og „hefur vitanlega aðkomu að félaginu sem hluthafi. Hann er hins vegar hvorki starfsmaður né stjórnarmaður í félaginu“ og að það væri „ómögulegt“ að afhenda tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá þeim tíma sem hann hafði gegnt störfum hjá Samskipum. Þá kemur fram að Samskip hafi „ekki nokkur úrræði til að leita í gögnum að ætluðum samskiptum [(S)aðaleig-stjform-SH] frá fyrri tíð við starfsmenn og stjórnendur Eimskips“. Segir jafnframt að Samskip hafi „ekki fengið neina samantekt um slíkt efni frá [(S)aðaleig-stjform-SH]“ og fyrirtækið hafi ekki „boðvald eða önnur úrræði til að þvinga fram slíkar upplýsingar, ekki frekar en gagnvart fyrrum starfsmönnum eða stjórnarmönnum fyrirtækisins.“.
5306. Í bréfinu frá 24. nóvember 2017 fjölluðu Samskip aftur um fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 6. júní 2008 og um samskipti (S)forstö-landfl við Eimskip. Engin gögn voru lögð fram sem tengdust þessum samskiptum.
5307. Í m.a. köflum 7.3.6, 7.7.2 og 8.19.6 er rökstutt að Samskip hafi í framangreindum bréfum veitt rangar upplýsingar um samskipti stjórnenda fyrirtækisins við Eimskip. Hið sama gerði Eimskip varðandi samskipti við Samskip, sbr. fyrrnefnda sátt og viðurkenningu Eimskips á rangri upplýsingagjöf. Vísast hér til umfjöllunar í framangreindum köflum.
5308. Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga við upplýsingagjöf í þessu máli.

### 13.3 Yfirlit yfir bein samskipti á árunum 2009-2013

5309. Í þessum kafla verður sem áður segir gerð grein fyrir beinum samskiptum milli stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips frá á árunum 2009 til 2013.
5310. Áður en vikið er að yfirlitinu er rétt að fara yfir nokkur almenn atriði sem tengjast því.

#### 13.3.1 Almennt

5311. Á árunum 2009 til 2013 áttu sér stað fjölmargir fundir og samtöl milli stjórnenda Samskipa og Eimskips. Sem fyrr sagði afhentu hvorki Samskip né Eimskip fundargerðir eða önnur gögn sem gefa til kynna hvað hafi verið rætt í þessum samskiptum.
5312. Við mat á þessum samskiptum verður að hafa í huga að á umræddum tíma höfðu Samskip og Eimskip saman mjög sterka stöðu í sjó- og landflutningum, sbr. kafla 3. Sú fákeppni og samþjöppun sem var til staðar gerði þessa markaði afar viðkvæma í samkeppnislegu tilliti. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 er lögð áhersla á mikilvægi þess að á fákeppnismörkuðum sé fyrir hendi óvissa fyrirtækja „sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna“. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 voru þessi sjónarmið áréttuð og eftirfarandi tekið fram:
- „Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina [...]“.*
5313. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga gerðu því strangar kröfur til Samskipa um að eiga ekki í neinum samskiptum við Eimskip sem voru til þess fallin að draga úr og óvissu fyrirtækjanna um viðbrögð hvors annars og skerða á þann hátt sjálfstæði þeirra á viðkomandi samkeppnismörkuðum.



5314. Í eftirfarandi yfirliti er gerð grein fyrir samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009 til 2013. Er þar að finna bæði samskipti sem tengjast með beinum hætti starfsemi fyrirtækjanna og samskipti sem vísa t.d. til matarboða, golfs eða skemmtiferða.
5315. Í aðalatriðum virðast athugasemdir Samskipa við umfjöllun í AI og AII um samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa skiptast í tvennt.
5316. Annars vegar er á því byggt að á fundum fyrirtækjanna og í öðrum samskiptum sem tengdust starfsemi þeirra hafi ólögmætt samráð ekki átt sér stað. Samskip staðhæfa t.d. að á fjölmörgum fundum lykilstjórnenda sjóflutninga fyrirtækjanna (ekki síst fundaröð (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á árunum 2008-2009 og fundarröð (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á árinu 2010) hafi eingöngu verið rætt um endurnýjun á Norður-Ameríku samningi Eimskips og Samskipa og þegar niðurstaða hafi legið fyrir hafi verið óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga.
5317. Hins vegar er því mótmælt að persónuleg tengsl og samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa hafi þýðingu í málinu. Að mati Samskipa hafi kortlagning á slíkum samskiptum eða athöfnum einstaklinga enga þýðingu við úrlausn málsins eða túlkun á atvikum og gögnum þess. Ísland væri lítið land og eðlilegt að leiðir starfsmanna lægju saman á einhverjum tímamarki í lífinu. Þá hafi viðskiptaleg málefni ekki verið til umræðu í persónulegum samskiptum starfsmanna utan vinnu. Þá sé sú aðferðafræði Samkeppniseftirlitsins, að vísa til tengsla til að styðja við ályktanir um brot, að mati Samskipa óeðlileg, á köflum rætin og ótæk til sönnunar.
5318. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að hvers kyns bein og óbein samskipti keppinauta geta fallið undir ákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Bann samkeppnislaga við ólögmætu samráði getur því tekið jafnt til t.d. formlegra funda viðkomandi fyrirtækja og til óformlegra viðræðna stjórnenda þeirra á t.d. golfvelli eða í kvöldverðaboðum.<sup>2257</sup> Eru ýmis dæmi um það í samkeppnisrétti að ólögmætt samráð keppinauta hafi átt sér stað í félagslegum aðstæðum. Sem dæmi má nefna að í norsku máli frá árinu 2015 hófst ólögmætt samráð með óformlegu spjalli stjórnenda keppinauta í jólaboði.<sup>2258</sup> Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá árinu 2018 var fjallað markaðsskiptingu skipafélaga og samráð um að draga úr flutningsgetu. Átti samráðið sér m.a. stað á veitingastöðum, börum og í öðrum félagslegum aðstæðum.<sup>2259</sup> Í áströlsku máli áttu ólögmæt samskipti keppinauta m.a. sér stað í golfi eða á veitingastöðum.<sup>2260</sup> Samkeppniseftirlitið hefur vakið athygli á að „samkeppnislög gilda einnig í kvöldverðum með keppinautum.“<sup>2261</sup>

<sup>2257</sup> Er þetta gjarnan útskýrt í leiðbeiningum samtaka fyrirtækja/lögmansstofa um samkeppnisreglur sem útbúna er fyrir stjórnendur fyrirtækja. Í t.d. leiðbeiningum finnsku samtaka atvinnulífsins segir þetta: „*Informal situations - It is important to keep in mind that competition rules must be followed in both formal and informal contexts.*“ (<https://ek.fi/wp-content/uploads/2022/04/Guidelines-on-compliance-with-competition-legislation-2022.pdf>). Í öðru gagni segir þetta: „[...] *competition and antitrust laws apply equally to conversations during official meetings, on the telephone, at the bar, on the golf course, and during a networking dinner.*“ (<https://www.mobeyforum.org/wp-content/uploads/2016/02/Mobey-Forum-Antitrust-Guidelines.pdf>).

<sup>2258</sup> Sjá ákvörðun norska samkeppniseftirlitsins frá 28. apríl 2015 í máli nr. V2015-28. Í m.a. mgr. 108-117 er því lýst hvernig hið ólögmæta samráð hófst í jólaboði („*julebordet*“) í Drammen í Noregi 23. nóvember 2012.

<sup>2259</sup> Ákvörðun frá 21.02.2018 í máli nr. AT.40009. Í fréttatilkynningu framkvæmdastjórnarinnar var þetta reifað svo: „*The Commission's investigation revealed that, to coordinate anticompetitive behaviour, the carriers' sales managers met at each other's offices, in bars, restaurants or other social gatherings and were in contact over the phone on a regular basis.*“ (IP/18/962).

<sup>2260</sup> Málið reifað svo á heimasíðu áströlska samkeppniseftirlitsins: „*The Managing Director of a major car rental company rang his regional manager in Alice Springs and directed him to contact local competitors and propose that they all cease to discount car rentals during the off-peak tourist season. Covert meetings were held at a restaurant, the golf course and at other social functions and the local competitors all agreed to the scheme.*“ (<https://www.accc.gov.au/business/anti-competitive-behaviour/cartels/cartels-case-studies-legal-cases>).

<sup>2261</sup> Sjá pistil forstjóra Samkeppniseftirlitsins nr. 6/2012 þar sem fjallað var m.a. um fyrirtækjamenningu hér á landi: „*Það er ekki hægt að skilja við þetta umræðuefni án þess leiða hugann að fyrirtækjamenningu á Íslandi. Einhvern veginn er það rötgróið viðhorf í atvinnulífinu, sérstaklega meðal stærri fyrirtækja, að taka beri samkeppnislögum og beitingu þeirra með fyrirvara. Aldrei megi viðurkenna markaðsráðandi stöðu fyrirtækis. Sárafá fyrirtæki á Íslandi hafa séð sér hag í því að halda samkeppnisstefnu sinni hátt á lofti. Verst er að samtök fyrirtækja hafa sýnt þessu lítinn áhuga og fremur ýtt undir tortryggni á samkeppnislögum. Hér má þó ekki setja öll samtök undir einn hatt. Sum samtök fyrirtækja hafa á stundum talað skýrt fyrir beitingu samkeppnislaga.*“



5319. Samskipti og tengsl milli stjórnenda keppinauta sem varða ekki starfsemi fyrirtækjanna, t.d. matarboð eða golf, eru hins vegar ekki ólögmat sem slík. Ef slíkur vettvangur er notaður fyrir samskipti sem með beinum eða óbeinum hætti fela í sér eða stuðla að ólögmatu samráði keppinauta þá getur það farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.
5320. Við mat á eðli samskipta milli stjórnenda keppinauta skiptir m.a. miklu máli hvort þeir geri frá upphafi grein fyrir þeim með skýrum og trúverðugum hætti. Slíkur framburður er til stuðnings því að samskipti utan vinnutíma hafi á engan hátt tengst samkeppni þeirra fyrirtækja sem viðkomandi stjórnendur starfa hjá. Öðru máli gegnir ef stjórnendur segja ekki satt frá og gera tilraun til þess að leynd samskiptum sínum. Er það óhjákvæmilega til stuðnings því mati að samskiptin hafi ekki verið lögmat og að sönnunarbyrði um lögmati slíkra samskipta sé lögð á viðkomandi fyrirtæki.
5321. Í máli þessu liggur fyrir að Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips veittu bæði Samkeppniseftirlitinu og lögreglu rangar upplýsingar um tengsl sín og samskipti. Vísast almennt um þetta til kafla 7.1 og 7.7. Þessi ranga upplýsingagjöf á t.d. við um (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. (E)forstj ræddi um „hatur“ í garð (S)forstj/Samskipa og greindi ekki frá því að þeir tveir voru á rannsóknartímabilinu í fámennum hópi manna sem léku golf, tefldu, veiddu og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda. Telur Samkeppniseftirlitið að m.a. tengsl (S)forstj við (E)forstj annars vegar og (E)frkvstj-alþjsv hins vegar hafi a.m.k. stuðlað að eða auðveldað fyrirtækjunum að hafa með sér samráð í kjölfar þess að (E)forstj var ráðinn forstjóri Eimskips í maí 2008. Verður vikið nánar að þessum samskiptum og tengslum síðar í kaflanum.
5322. Samtímagögnin sýna að m.a. (S)forstj og (E)forstj var ljóst að samskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna utan vinnutíma gátu verið varhugaverð. Má í þessu samhengi nefna eftirfarandi:
- Áður en „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008 taldi (S)forstj t.d. fyrirhugað keilumót Samskipa og Eimskips „ekki viðeigandi“ þar sem fyrirtækin væru keppinautar.
  - Hjá Eimskip var í gildi handbók um samkeppnisreglur. Þar kom fram að meginreglan hefði verið „sú að starfsmenn og stjórnarmenn félaga eiga ekki að vera í samskiptum við samkeppnisaðila þess félags sem þeir starfa hjá.“
  - Framkvæmdastjóri lögfræðisviðs Eimskips vísaði til 10. gr. samkeppnislaga og varaði eindregið við því að starfsmenn Eimskips og Samskipa kepptu saman í golfi. Slík viðvörðun ætti ekki síður

---

Mér varð talsvert hugsað til þessa í sumar þegar ég fékk tölvupóst frá lögmanni hér í bæ. Til hans hafði leitað stjórnandi fyrirtækis sem á ferðalagi sínu um landið hafði áttað sig á því, þegar komið var í náttstað, að þar sat í fleti forstjóri aðal keppinautarins. Ferðalangnum okkar varð verulega órótt við þetta og hafði hið snarasta sambandi við lögmann sinn. Hann íhugaði alvarlega að rífa sig upp, seint um kvöld með fjölskyldu sína, og finna sér annan samastað. Úr varð að lögmaðurinn skyldi senda Samkeppniseftirlitinu þegar í stað tilkynningu um þetta óheppilega atvik.

Þarna var hárrétt brugðist við. Athyglisvert er hins vegar að sá sem átti í hlut var af erlendu bergi brotin. Þetta er raunar í fyrsta og eina skiptið sem Samkeppniseftirlitið veit til þess að keppinautar hafi rekist saman í veiðitúr, golfferðalagi eða fjallaferð hér á landi. Ætli íslenskur stjórnandi, sem lenda myndi í sömu aðstöðu, myndi bregðast eins við? Lögmaðurinn sem sendi tilkynninguna gat allavega ekki stillt sig um að afsaka sig. Þannig tók hann sérstaklega fram að hann gerði sér grein fyrir að svona erindi væru örugglega ekki algeng, en umbjóðandi hans væri vanur að vinna á stærrri mörkuðum þar sem svona atriði eru tekin alvarlega.

Hér mættu Samtök atvinnulífsins sannarlega girða sig í brók og leggjast á árar með Samkeppniseftirlitinu. Við stutta yfirferð yfir heimasíðu samtakanna hlýnar manni reyndar um hjartarætur að rekast á hnapp sem ber heitið Samkeppnismál. Það er hins vegar skammvinnur yður því síðasta færsla undir þeim lið er frá því í febrúar 2007. Megnið af efninu á þessari síðu fjallar um of ströng samkeppnislög, of strangt eftirlit. Hvergi leiðbeiningar um eftirfylgni við samkeppnislög, síðareglur um samkeppnismál eða önnur sambærileg brýning til fyrirtækja.

Samkeppniseftirlitið skorar á samtökin að gera hér breytingu á. Leggjast á árar með fyrirtækjum sem vilja vaxa og dafna í heilbrigðri samkeppni. Setja hinum stólinn fyrir dyrnar. Búa svo um hnútanna að það að fá að vera aðili að samtökunum sé gæðastimpill fyrir fyrirtæki, á sviði samkeppnismála. Ala ekki á tortryggni. Og fylgja með því fordæmi systursamtaka á Norðurlöndunum og annars staðar. Svenskt næringslíf hefur þá opinberu stefnu að berjast gegn samráði fyrirtækja af ráðum og dáð og hvetur fyrirtæki til að setja sér samkeppnisstefnu. Sama máli gegnir [um] systursamtökin í Noregi. Það má víða finna á netinu gagnlegar fyrirmyndir að þessu leyti þar sem samtök fyrirtækja senda aðildarfyrirtækjum sterk skilaboð. Stjórnendur fyrirtækja eru t.d. áminntir um að samkeppnislög gilda einnig í kvöldverðum með keppinautum og aðildarfyrirtækjum gerð grein fyrir því að samkeppnisbrot geti varðað brottrekstri úr samtökunum.

Samkeppniseftirlitið mun fagna samstarfi á þessum grunni, sem miðar að því að styrkja samkeppnismenningu og framkvæmd samkeppnislaga." (<https://www.samkeppni.is/utgafa/pistlar/nr/2027>).



við um skemmtiferðir forstjóra fyrirtækjanna og önnur endurtekin samskipti helstu stjórnenda þeirra.

- Við skýrslutöku hjá lögreglu lýsti (E)forstj því yfir að hann hefði ekki liðið venskap milli stjórnenda Eimskips og Samskipa.

5323. Þrátt fyrir allt framanritað áttu sér stað ítrekuð samskipti milli m.a. (E)forstj og (S)forstö-útfli, auk þess sem (S)forstj og (E)forstj fóru saman í skemmtiferðir og spiluðu golf saman og tóku þátt í eða hvöttu til þátttöku í hinu árlega golfmóti Samskipa og Eimskips. Er þessu öllu nánar lýst hér á eftir, sbr. einnig kafla 7.1.

5324. Samskiptunum sem er lýst í eftirfarandi yfirliti varða samráð Samskipa og Eimskips bæði með beinum og óbeinum hætti. Samskiptin sem slík gátu eðli málsins samkvæmt verið liður í framkvæmd á samráðinu. Þrátt fyrir að samráðið hafi ekki verið tilefni vissra samskipta veittu þau tækifæri til umræðna um samráðið eða voru til þess fallin að viðhalda því. Á þetta t.d. við matarboð, golf og skemmtiferðir æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa. Hér má nefna að í kafla 14.54.4 kemur fram að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru saman í matarboði laugardaginn 8. desember 2012. Daginn eftir fór (S)forstj að huga að verðhækkunum og hið sama gerði (E)frkvstj-alþjsv að morgni mánudagsins 10. desember 2012.

5325. Auk samskiptanna sem slíkra hafa tengsl milli stjórnenda Eimskips og Samskipa, sem samskiptin endurspeгла, þýðingu í málinu. Sú þýðing vegur þyngra en ella þegar horft er til þess að forstjórar fyrirtækjanna sögðu ósatt um m.a. tengsl sín og samskipti.

5326. Hér er mikilvægt að hafa í huga einn helsta tilgang ólögmæts samráðs keppinauta. Er jafnan um að ræða samstarf keppinauta til þess að hagnast meira með samvinnu en keppa sín á milli. Sökum þessa er ávallt hætta á því að þátttakandi í samráði freistist til þess að „svindla“ eða „svíkja“ það sem ákveðið var í samráðinu til þess að hagnast enn frekar.<sup>2262</sup> Sökum þessa er samráð keppinauta í eðli sínu ótraust eða viðkvæmt. Hvatinn til að „svindla“ leiðir til þess að samráð keppinauta er sagt búa við viðvarandi óstöðugleika (e. inherent instability) og hættu á það brotni upp.<sup>2263</sup> Þá getur hið ólögmæta eðli samráðsins skapað óvissu og skort á trausti hjá samráðsfyrirtækjunum.

5327. Réttarframkvæmd og rannsóknir fræðimanna sýna að þátttakendur í ólögmætu samráði grípa til aðgerða til að vinna gegn hættu á „svindli“ og draga þannig úr framangreindum óstöðugleika sem getur stefnt ábatasömu samráði í hættu. Bent hefur verið á þessar aðgerðir:

- „Refsingar“ eða trúverðug hótun um refsingar gagnvart þeim sem „sveik“. Í þessu felst að aðilar samráðsins verði að geta uppgötvað „svindlið“ og refsað viðkomandi.<sup>2264</sup> Refsingar geta t.d. falist í verðstríði gagnvart þeim sem „sveik“.

<sup>2262</sup> Sjá hér t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB sem varðaði ólögmætt samráð á sjóflutningamarkaði. Í málinu var bent á að það sé almenn regla að þátttakendur í verðsamráði hafi tilhneigingu til þess að svindla („general rule that all cartels are susceptible to 'cheating' or secret discounting ...“) Síðan segir: „This is a perfectly normal consequence of cartel behaviour. The members of the cartel seek not only to maximize profits by agreeing prices between themselves but also to maximize revenues by gaining market share from one another. Such behaviour normally results in a degree of instability even in the most disciplined cartel. Cartels also suffer the inevitable instability due to the fact that it always pays to be the one company operating outside the cartel.“ Ákvörðun máli nr. IV/33.218, Far Eastern Freight Conference.

<sup>2263</sup> Sjá t.d. „The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority“, London Economics, janúar 2011, bls. 5: „[...] it is also generally the case that firms engaged in a cartel have an incentive to deviate from the cartel agreement to increase profits even further. It is important to note that the profit maximising incentives that exist to form the cartel in the first instance also result in the inherent instability of cartels.“

<sup>2264</sup> Sjá t.d. „The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority“, London Economics, janúar 2011: „Cartels can be characterised as an organised crime that requires involvement of several parties. Therefore, in order to be successful, cartels must be able to 1) reach an agreement, 2) detect breaches of the agreement and 3) punish breaches.“



- Reglubundin samskipti milli viðkomandi stjórnenda samráðsfyrirtækja er einnig þekkt aðferð til að tryggja árangursríkt samráð keppinauta. Geta slík samskipti skapað traust og eftir atvikum vináttu sem gerir það félagslega erfitt að fara gegn því sem ákveðið er í samráðinu.<sup>2265</sup>

5328. Þýðing reglubundinna samskipta fyrir ólögmætt samráð er þannig vel þekkt. Bent hefur verið á þetta í samhengi við fræðiskrif nóbelsverðlaunahafans George J. Stigler:

*„In his seminal paper, Stigler (1964) argued that cartels are almost impossible to sustain because the incentives to deviate are so strong. However, subsequently several researchers have shown that when there are repeated interactions among cartel members, credible strategies for cartel maintenance may exist.“*<sup>2266</sup>

5329. Fræðimenn hafa rannsakað samráðsmál og lagt m.a. mat á hvaða þættir það séu sem leiða til þess að stjórnendur fyrirtækja leiðist út í slíka brotastarfsemi og hvaða þættir það séu sem stuðli að árangri í ólögmætu samráði. Hér má vísa til eftirfarandi rannsókna:

- Rannsókn Alexis Brunelle og Caroline Abate á 68 samráðsmálum í Frakklandi.<sup>2267</sup>
- Rannsókn Christina Heldman og Justus Haucap á 15 samráðsmálum í Þýskalandi.<sup>2268</sup>
- Rannsókn J. D. Jaspers á 14 samráðsmálum í Hollandi.<sup>2269</sup>

5330. Þessar rannsóknir sýna allar fram á mikilvægi samskipta og félagslegra tengsla viðkomandi stjórnenda fyrirtækja. Í frönsku rannsókninni kom fram að í 58% tilvika áttu þátttakendur í einhverju sambandi sín á milli áður en samráðið hófst. Þau sambönd höfðu t.a.m. komist á vegna persónulegra tengsla í viðskiptum, eða að viðkomandi hafi verið saman í skóla eða unnið í sama fyrirtæki. Af 68 samráðsmálum átti samráðið sér stað að hluta með óformlegum persónulegum samskiptum í 74% tilvika. Í þessu fólust t.d. fundir eða samræður í tengslum við íþróttaviðburði. Í frönsku rannsókninni var einnig vísað til annarrar rannsóknar sem framkvæmd var hjá millistjórnendum 72 fyrirtækja í byggingariðnaði í Ástralíu þar sem fram kom að persónuleg og fagleg tengsl höfðu mikil áhrif á ákvörðun um að taka þátt í samráði.

5331. Í þýsku rannsókninni kom fram að tiltekin lýðfræðileg atriði einkenndu flesta þátttakendur í ólögmætu samráði. Þannig voru flestir karlkyns, yfir 45 ára, sem höfðu unnið í viðkomandi geira eða hjá viðkomandi fyrirtæki í yfir áratug og í stjórnunarstöðu. Er bent á að slík sambærileg lýðfræðileg atriði undirbyggi traust með því að stuðla að ákveðnum hópatengslum. Þau hópatengsl eru svo aukin ef einstaklingarnir hafi átt í tíðum samskiptum á árum áður og með því komið á persónulegum tengslum. Hollenska rannsóknin leiddi einnig fram mikilvægi óformlegra félagslegra þátta til að byggja traust og að koma jafnvægi í ólögmætu samráði keppinauta.

5332. Með hliðsjón af framansögðu er málefnalegt að horfa til þess hvort stjórnendur keppinauta eigi í endurteknum samskiptum bæði innan og utan hefðbundins vinnutíma. Er þetta enn mikilvægara

<sup>2265</sup> Sjá hér t.d. Blair & Sokol, *The Oxford Handbook of International Antitrust Economics*, vol. I, 2015, bls. 214: „*While vengeful behaviour may sometimes by a way to sustain collusion, an alternative method is to foster a sense of loyalty, of esprit de corps, among conspirators. Although information sharing is often an important ingredient for collusive schemes to work, a useful byproduct of regular meetings is that loyalty and friendship may be inculcated, which may make it socially costly to cheat on agreements. Moreover, since illegal cartels cannot enforce agreements with legally binding contracts, trust plays a central role in their operations. [...] A clear example of an attempt to run a cartel [...] be means of encouraging a sense of camaraderie is the US steel industry during the years 1907 – 1911, in which cooperation was fostered through a series of social events and meetings [...].*“

<sup>2266</sup> „*The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority*“, London Economics, janúar 2011, bls. 7.

<sup>2267</sup> Birt í riti OECD frá október 2021: „*Cartel behaviour and boys' club dynamics: French cartel practice through a gender lens*“. <https://www.oecd.org/daf/competition/gender-inclusive-competition-proj-3-cartel-behaviour-and-boys-club-dynamics.pdf>.

<sup>2268</sup> Haucap & Heldman, *The sociology of cartels*, ágúst 2022, Düsseldorf Institute of Competition Economics, DICE discussion paper nr. 390.

<sup>2269</sup> J. D. Jaspers, *Managing Cartels: How Cartel Participants Create Stability in the Absence of law*, september 2017, European Journal on Criminal Policy and Research.





þegar lykilstjórnendur hafa sagt ósatt um tengsl sín og samskipti. Þar að auki hafa aðstæður hér á landi þýðingu. Líkt og að framan greinir nefnir Samskip jafnframt í athugasemdum sínum að eðlilegt væri að leiðir starfsmanna lægju saman á einhverjum tímamarki. Þar sem Eimskip og Samskip séu stórir vinnustaðir og atvinnutækifæri fyrir fólk með menntun eða reynslu á sviði flutninga takmörkuð sé útilokað annað en að leiðir starfsmanna lægju saman að einhverju leyti. Að mati Samkeppniseftirlitsins fellur það einmitt að þeirri niðurstöðu sem fram kemur í framangreindum rannsóknum á félagslegum tengslum samráðspáttakenda.

5333. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging*, er þannig gerð grein fyrir erlendum rannsóknum um mikla skaðsemi ólögmeats samráðs keppinauta. Er og bent á að í matsgerð hagfræðinganna Guðrúnar Johnsen og Gylfa Zoëga<sup>2270</sup> komi fram að erlendar rannsóknir um skaðsemi samráðs hafi þýðingu hér á landi. Síðan bendi hagfræðingarnir á þetta:

*„Við þetta má bæta að Ísland er fámennt land og þjóðfélagið einkennist af nálægð og persónulegum kunningsskap. Við slíkar aðstæður aukast líkur á að stjórnendum fyrirtækja takist að stilla saman strengi, bæði er varðar þegjandi samkomulag og samráð. Af þessum sökum má draga þá ályktun að samráð sem stofnað er til hér á landi verði árangursríkara en samráð í stærri samfélögum.“*

5334. Að mati Samkeppniseftirlitsins er a.m.k. ljóst að tengsl og samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips hafi auðveldað þeim að koma samráðinu á og framkvæma það.

### 13.3.2 Yfirlitið

5335. Eftirfarandi yfirlit sýnir bein samskipti stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips á árunum 2009 – 2013. Byggir yfirlitið á þeim samtímagögnum sem liggja fyrir í málinu. Eru þetta gögn sem sýna eða vísa til funda, óformlegra samtala eða símtala milli stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips. Ekki er gerður greinarmunur á samskiptum á vinnutíma og utan hefðbundins vinnutíma og er yfirlitið ekki tæmandi. Áréttu ber að yfirlitið tekur ekki til fjölmargra tölvupóstsamskipta milli starfsmanna Samskipa og Eimskip.

5336. Samtímagögnin sýna að a.m.k. þessi samskipti áttu sér stað á árunum 2009-2013:

- Fundur framkvæmdastjóra sem báru ábyrgð á inn- og útflutningi og siglingakerfum ((S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf) og forstöðumanna innflutningsdeilda ((S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl) var haldinn þann 7. janúar 2009. Til viðbótar sat framkvæmdastjóri Eimskips á Íslandi ((E)frkvstj-EimÍsl) fundinn.<sup>2271</sup>
- Þann 21. janúar 2009 greinir (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá samtali við (E)forstö-innfl daginn áður.<sup>2272</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv mættu á fund SA þann 21. janúar 2009.<sup>2273</sup>
- Vísað er til samskipta (E)viðskstj við starfsmann/starfsmenn Samskipa innan tímabilsins 21. – 30. janúar 2009 í fundargerð innflutningsdeildar Samskipa.<sup>2274</sup>
- (E)frkvstj-skiparekst bað (E)starfsm-flutnstýr1 um að eiga í samskiptum við Samskip 29. janúar 2009.<sup>2275</sup>

<sup>2270</sup> Sem lögð var fram í dómsmáli olíufélaganna gegn Samkeppniseftirlitinu.

<sup>2271</sup> Sbr. kafla 10.6.1.

<sup>2272</sup> Sbr. kafla 14.1.3.

<sup>2273</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Samgönguþingur SA-fundargerð-21-01-2009.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.328334.

<sup>2274</sup> Afrituð tölvuskjal frá Eimskip. Fundust á sameiginlegu drifi LIS deildar Eimskips. „Fundargerð vika 03“, vistað 21.01.2009, kl. 16:06. „Fundargerð vika 04“, vistað 26.01.2009, kl. 13:16. „Fundargerð vika 05“, vistað 01.02.2009, kl. 19:04.

<sup>2275</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli [...]. "FW: HLXU gámur?", dags. 29.01.2009, kl. 09:36 og 13:20.



- Samkvæmt afhentu gagni frá Faxaflóahöfunum funduðu (S)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl og hafnarstjóri 3. febrúar 2009 til þess að ræða stofnun á skipaafgreiðslufyrirtæki. Tölvupóstsamskipti síðar sama dag gefa hins vegar til kynna að (E)frkvstj-EimÍsl hafi misst af fundinum en hann ætli að vera í sambandi síðar vegna þessa, sbr. kafla 19.
- (E)forstö-landfl2 greindi þann 5. febrúar 2009 frá samskiptum við Samskip.<sup>2276</sup>
- (E)svæðisstj1 greindi þann 6. febrúar 2009 frá því að (E)þjstj-Austur hefði átt í samskiptum við Samskip.<sup>2277</sup>
- (S)forstj greindi þann 17. febrúar 2009 frá samskiptum sínum við (E)frkvstj-N-Atlants.<sup>2278</sup>
- Fundur (E)deildstj-TVG, (S)forstj og (S)frkvstj-Jóna 2. mars 2009.<sup>2279</sup>
- (E)forstj vísaði til samskipta við (S)forstö-útl í tölvupósti frá 3. mars 2009.<sup>2280</sup>
- (S)forstj vísaði þann 5. mars 2009 til upplýsinga sem hann virðist hafa fengið frá Eimskip.<sup>2281</sup>
- (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 hittust á veitingastað í kringum 14. maí 2009.<sup>2282</sup>
- Samskipti starfsmanna og stjórnenda á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 22. maí 2009.<sup>2283</sup>
- (E)svæðisstj1 greindi þann 26. maí 2009 frá samskiptum (E)þjstj-Austur við Samskip.<sup>2284</sup>
- (S)frkvstj-Jóna greindi (S)forstj þann 24. júní 2009 frá samtali við (E)frkvstj-EimÍsl á golfvelli þar sem þeir ræddu um samdrátt og minnkun á flutningsgetu.<sup>2285</sup>
- (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf skipulögðu að hittast í hádegismat 7. júlí 2009.<sup>2286</sup>
- Á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj var vísað til „spjalls“ við (S)frkvstj-Jóna 23. júlí 2009.<sup>2287</sup>
- (S)rekestj-landfl2 kvaðst hafa rætt við (E)sölustj-innanl3 í ágúst 2009.<sup>2288</sup>
- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 14. ágúst 2009.<sup>2289</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi fagnefndar flutningssviðs SVÞ 27. ágúst 2009.<sup>2290</sup>

---

<sup>2276</sup> Sbr. kafla 17.5.1.

<sup>2277</sup> Sbr. kafla 17.5.1.

<sup>2278</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.567726.

<sup>2279</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Fundarboð sent 28.02.2009, kl. 14:49. Fundartími 03.0212009, kl. 16:00-17:00. Doc. ID. 0.7.33.571645. [...] hafði verið yfirmaður hjá Atlantsskipum en hóf störf hjá TVG í mars 2009.

<sup>2280</sup> Sbr. kafla 7.1.3.

<sup>2281</sup> Sbr. kafla 10.7.2.1.

<sup>2282</sup> Sbr. kafla 13.10.

<sup>2283</sup> Sjá kafla 13.11.

<sup>2284</sup> Sbr. kafla 17.5.1.

<sup>2285</sup> Sbr. kafla 14.6.

<sup>2286</sup> Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip. [...] „Re:Pulsa eða pylsa“, dags. 03.-07.07.2009. Doc. ID. 0.7.328.65281 / 0.7.328.65431.

<sup>2287</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fannst á heimasvæði [...] „Verkefnalisti eldri.xlsx“, vistað síðast 10.08.2009, kl. 16:37. Doc. ID. 0.7.33.189209.

<sup>2288</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip [...], dags. 24.08.2009, kl. 11:30.

<sup>2289</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.402538.

<sup>2290</sup> Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A-12, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 27 og 28 (sbr. einnig árin 2006-2007: fskj. A-30, 31, 34, 35 og 36). Eftir að [...] hætti störfum hjá Samskipum árið 2011 sat [...] fundina og síðar [...] þegar [...] lét af störfum hjá fyrirtækinu. Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A2, 5, 7, 10 og 12.



- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv funduðu ásamt Nesskipum og Olíudreifingu 28. ágúst 2009 vegna „SVP mála“. <sup>2291</sup>
- (S)forstö-innfl1 vísaði til samskipta við (E)frkvstj-Þýskal „um helgina“ (29. eða 30. ágúst 2009). <sup>2292</sup>
- Símtal (E)starfsm og (S)viðskstj 1. september 2009. <sup>2293</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj hittust á fundi 1. september 2009. <sup>2294</sup>
- (E)frkvstj-innanl vísaði til upplýsinga frá Samskipum 2. september 2009. <sup>2295</sup>
- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj hittust á fundi Cruise Iceland 3. september 2009. <sup>2296</sup>
- (E)deildstj-útfl1 greindi frá upplýsingum frá Samskipum 4. september 2009. <sup>2297</sup>
- (E)starfsm-flutnstýr1 vísaði til símtals við (S)starfsm 7. september 2009. <sup>2298</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi flutningssviðs SVP 11. september 2009. <sup>2299</sup>
- Þann 17. september 2009 vísaði (E)frkvstj-innanl í tölvupósti til vísaði til fundar sem hann hafði átt með Samskipum. <sup>2300</sup>
- Samskipti (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-millilanda 18. september 2009. <sup>2301</sup>
- (S)frkvstj-N-Am greindi frá upplýsingum frá Eimskip 23. september 2009. <sup>2302</sup>
- (S)forstö-útfl greindi í tölvupósti frá samskiptum hans við (E)forstj og (E)forstö-útfl 30. september 2009. <sup>2303</sup>
- (E)frkvstj-Þýskal vísaði til fyrri samskipta við (S)forstö-útfl í tölvupósti frá 30. september 2009. <sup>2304</sup>
- (S)forstö-innfl1 greindi þann 20. október 2009 frá samskiptum við (E)forstö-innfl. <sup>2305</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi fagnefndar flutningasviðs SVP 22. október 2009. <sup>2306</sup>
- (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVP 22. október 2009. <sup>2307</sup>

<sup>2291</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.407082. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] „Hádegisfundur v/ SVP mála (28 Aug 12:00 GMT in VOX Nordica)“. Fundur boðaður 25.08.2009, kl. 08:49. Fundartími 28.08.2009, kl. 12:00-13:00. Doc. ID. 0.7.33.196248.

<sup>2292</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.766710.

<sup>2293</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] „Ice Bird Mate's receipts and BsL drafts“, dags. 01.09.2009, kl. 08:40 og 17:15.

<sup>2294</sup> Sbr. kafla 19.3.

<sup>2295</sup> Sbr. kafla 19.3.

<sup>2296</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Stjórnarfundur CI sept 2009.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá Ferðamálastofu til m.a. [...] „Fundargerð CI“, dags. 09.09.2009, kl. 9:59. Sbr. einnig svarpósta [...] um staðfestingu á mætingu á fundinn 03.09.2009, dags. 31.08.2009 kl. 12:00 og 13:05.

<sup>2297</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101824 / 0.7.33.101834.

<sup>2298</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] „RE: Release 2 x40HCDC / samskip [Our Ref: CDE56384]“, dags. 07.09.2009, kl. 14:59.

<sup>2299</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] „Invitation: SVP - málefni flutningasviðs (11 Sep 14:00 GMT in hjá SVP)“. 04.09.2009, kl. 13:28. Fundur bókaður 11.09.2009, kl. 14:00. Doc. ID. 0.7.33.196336.

<sup>2300</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.421344.

<sup>2301</sup> Sbr. kafla 19.3.

<sup>2302</sup> Sbr. kafla 16.3.3.

<sup>2303</sup> Sbr. kafla 7.1.3.

<sup>2304</sup> Sbr. kafla 13.9.

<sup>2305</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.778125.

<sup>2306</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.437634.

<sup>2307</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.197011.



- (S)forstj og (E)rekstj-aksturst boðuðu báðir mætingu á skipulagðan gleðskap fyrrum skólafélaga 23. október 2009.<sup>2308</sup>
- (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj áttu í samskiptum á tímabilinu 12. – 16. nóvember 2009 og skipulögðu að hittast þann 16. nóvember 2009.<sup>2309</sup>
- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-Jóna snæddu saman á veitingastað 17. nóvember 2009.<sup>2310</sup>
- (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hittust í Bandaríkjunum í kringum 24.-28. nóvember 2009 þegar (S)frkvstj-N-Am afhenti (E)forstj mun til að færa (S)forstö-útfll.<sup>2311</sup>
- (E)forstj og (S)forstö-útfll hittust þann 29. nóvember 2009 þegar (S)forstö-útfll kom til að sækja mun sem (E)forstj flutti fyrir hann frá Bandaríkjunum.<sup>2312</sup>
- (S)frkvstj-Frigo1 greindi þann 4. desember 2009 frá hádegisverði sem hann átti með (E)frkvstj-Reefer.<sup>2313</sup>
- (S)frkvstj-Færeyj greindi þann 8. og 12 desember 2009 frá fundi og samskiptum við Eimskip.<sup>2314</sup>
- (E)frkvstj-sala/þj tilkynnti (S)frkvstj-Jóna 8. janúar 2010 að hann myndi tala við hann síðar um daginn.<sup>2315</sup>
- Gögn frá 12. – 14. janúar 2010 gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi átt í beinum samskiptum.<sup>2316</sup>
- Nokkrir starfsmenn Eimskips og Samskipa hittust í skipulögðum gleðskap 14. janúar 2010.<sup>2317</sup>
- Þann 9. febrúar 2010 vísar (E)starfsm-flutnstýr1 í tölvupósti til samtals við starfsmann Samskipa.<sup>2318</sup>
- (E)viðskstj4 og (S)viðskstj1 skipulögðu að hittast 13. febrúar 2010.<sup>2319</sup>
- (E)frkvstj-alþjsv boðið í afmælisveislu (S)forstj 26. mars 2010.<sup>2320</sup>
- (E)starfsm og (S)forstö-flutnstj hittust á fundi á fundi hjá SVÞ 10. apríl 2010.<sup>2321</sup>
- Símtal milli (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm 14. apríl 2010.<sup>2322</sup>
- (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfll skipulögðu að hittast þann 4. maí 2010.<sup>2323</sup>

<sup>2308</sup> Afhentir 8 tölvupóstar frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „Tölvupóstar“). Þar má sjá skipulagningu vinahóps varðandi t.d. partý og fótboltaþíðburði árin 2009-2014. Í dæmaskyni sjá afhentan tölvupóstssamskipti frá október árið 2009. Heiti samskiptanna er „Útilega“ og fjalla þau um fyrirhugaða ferð meðlima hópsins á „reunion“ gamalla skólafélaga og skipulagningu á fyrirpartýi hjá vinahópnum.

<sup>2309</sup> Sbr. kafla 16.4.2.

<sup>2310</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.430297.

<sup>2311</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.549728.

<sup>2312</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.552676.

<sup>2313</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.679958.

<sup>2314</sup> Sbr. kafla 20.4.1.6.

<sup>2315</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.426304.

<sup>2316</sup> Sbr. kafla 16.6.

<sup>2317</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli m.a. starfsmanna Eimskips og Samskipa sem sátu flutningsfræðikúrs í Háskólanum í Reykjavík, [...]

<sup>2318</sup> Sbr. kafla 28.24.

<sup>2319</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]

<sup>2320</sup> Sbr. kafla 7.1.4.

<sup>2321</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.514155.

<sup>2322</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2323</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.971469.



- (S)frkvstj-Jóna vísaði til samtals við (E)frkvstj-sala/þj 11. maí 2010.<sup>2324</sup>
- (S)frkvstj-Jóna hitti starfsmenn Eimskips Bretlandi þann 17. maí 2010.<sup>2325</sup>
- Starfsmenn og stjórnendur hittust á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 21. maí 2010.<sup>2326</sup>
- (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-millilanda hittust á fundi þann 31. maí 2010 til að skrifa undir samning um samvinnu fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu í Reyðarfirði.<sup>2327</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 2. júní 2010.<sup>2328</sup>
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna stefndu á að hittast 2. júní 2010 til að fara yfir samning vegna flutninga Eimskips fyrir Samskip/Jóna frá Immingham.<sup>2329</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 14. júlí 2010.<sup>2330</sup>
- (E)viðskstj4 og (S)viðskstj1 skipuleggja að hittast og spila saman golf 17. ágúst 2010.<sup>2331</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 24. ágúst 2010.<sup>2332</sup>
- (S)viðskstj1 vísar til þess að hafa hitt (E)viðskstj4 26. ágúst 2010<sup>2333</sup>
- (E)forstj og (S)forstj fóru þann 27. ágúst 2010 með golfhópnum í skemmtiferð til Bretlands. Samkvæmt dagskrá átti að spila golf saman, fara á knattspyrnuleik og eiga saman „skemmtileg kvöld“. <sup>2334</sup>
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 28. ágúst 2010 með golfhópnum í Bretlandi.<sup>2335</sup>
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 29. ágúst 2010 með golfhópnum í Bretlandi.<sup>2336</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust ásamt meðlimum í fagráði flutningasviðs SVÞ á veitingastað 7. október 2010.<sup>2337</sup>
- Þann 8. október 2010 upplýsti (E)forstö-innfl að hann hafi hitt Samskip í vikunni.<sup>2338</sup>
- Fundur framkvæmdastjóra inn- og útflutningsdeilda ((S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) og forstöðumanna innflutningsdeilda ((S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl) var haldinn þann 11. október 2010.<sup>2339</sup>

<sup>2324</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.413991.

<sup>2325</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.413991.

<sup>2326</sup> Sbr. kafla 13.11.

<sup>2327</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.540166.

<sup>2328</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2329</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.412097.

<sup>2330</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2331</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] „Golf“, dags. 16.-17.08.2010. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] „þetta lítur vel út.....“, dags. 17.08.2010, kl. 15:18, 15:57 og 15:59. Sjá einnig afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] „.....“, dags. 07.10.2010, kl. 11:00. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] „án heitis“, dags. 07.10.2010, kl. 14:28, 14:41 og 15:07. Viðhengi var ljósmynd með heitinu „vodka1.jpg“.

<sup>2332</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2333</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]

<sup>2334</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2335</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2336</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2337</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.598979.

<sup>2338</sup> Afritað skjal frá Eimskip. „Fundargerð Innflutningsdeildar08.10.2010“. Fannst vistað á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 22.10.2010, kl. 13:26.

<sup>2339</sup> Sbr. kafla 14.33.4.



- (S)starfsm kveðst hafa talað við (E)frkvstj-sala/bj þann 27. október 2010.<sup>2340</sup>
- Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/bj og (E)forstö-innfl var haldinn þann 2. nóvember 2010.<sup>2341</sup>
- (S)frkvstj-Jóna vísar til samtals við (E)frkvstj-sala/bj og þann 2. nóvember 2010.<sup>2342</sup>
- Samskipti (E)frkvstj-Býskal og (S)forstö-útfll 4. nóvember 2010.<sup>2343</sup>
- Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/bj og (E)forstö-innfl var haldinn þann 8. nóvember 2010.<sup>2344</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv mættu á fund fagnefndar flutningasviðs SVÞ 9. nóvember 2010.<sup>2345</sup>
- (E)frkvstj-TVG og (S)forstj funduðu með Sjóvá vegna málefna íþróttafélags 18. nóvember 2010.<sup>2346</sup>
- Þann 19. nóvember 2010 ræddi (S)viðskstj1 í síma við viðskiptastjóra Innnes hjá Eimskip, (E)sólustj-innanl1.<sup>2347</sup>
- Þann 24. nóvember 2010 skipulögðu (S)forstö-útfll og (E)forstj fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum Sá fundur átti sér stað þann dag.<sup>2348</sup>
- (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust í matarboði 3. desember 2010.<sup>2349</sup>
- Þann 6. desember 2010 (E)forstj sendi (S)forstö-útfll vinabeiðni gegnum Facebook. Samkvæmt (S)forstö-útfll notuðu þeir (E)forstj þennan vettvang til samskipta.<sup>2350</sup>
- Í samskiptagögnum (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 var 7. desember 2010 vísað til samtals (E)frkvstj-sala/bj og (S)frkvstj-millilandasv.<sup>2351</sup>
- Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/bj og (E)forstö-innfl var haldinn þann 9. desember 2010.<sup>2352</sup>
- (E)frkvstj-TVG og (S)forstj funda með Símanum vegna málefna íþróttafélags 9. desember 2010.<sup>2353</sup>
- (E)frkvstj-sala/bj og (S)frkvstj-Jóna var boðið í afmæli 11. desember 2010.<sup>2354</sup>

<sup>2340</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.395715.

<sup>2341</sup> Sbr. kafla 14.33.5.

<sup>2342</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „Fw: Eimskip“, dags. 02.11.2010, kl. 13:27. Doc. ID. 0.7.34.394824.

<sup>2343</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.1012479.

<sup>2344</sup> Sbr. kafla 14.33.6.

<sup>2345</sup> Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A-12, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 27 og 28 (sbr. einnig árin 2006-2007: fskj. A-30, 31, 34, 35 og 36). Eftir að [...] hætti störfum hjá Samskipum árið 2011 sat [...] fundina og síðar [...] þegar [...] lét af störfum hjá fyrirtækinu. Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A2, 5, 7, 10 og 12.

<sup>2346</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.805602.

<sup>2347</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]

<sup>2348</sup> Sbr. kafa 14.33.8.

<sup>2349</sup> Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip/Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.814377 / 0.7.33.810075 / 0.7.33.413512.

<sup>2350</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Facebook [...] Doc. ID. 0.7.33.1020260.

<sup>2351</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.94269.

<sup>2352</sup> Sbr. kaf.a 14.33.14.

<sup>2353</sup> Þann 15.11.2010 sendi [...] tölvupóst til [...], framkvæmdastjóra TVG. Spurði hann [...] hvort það myndi henta honum að þeir myndu eiga saman fund með [...] 9. desember 2010. [...] svaraði um hæl og féllst á þennan fund. Afrituð tölvupóstssamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.805992.

<sup>2354</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.390825.



- (E)frkvstj-skiparekst, (E)deildstj-útf1, (E)frkvstj-Holl, (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-Jóna hittust á kynningarfundum í Hollandi vegna útboðs Alcan 13. – 14. desember 2010.<sup>2355</sup>
- (S)stjórnarm-S og SH, (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 hittust á veitingastað 30. desember 2010.<sup>2356</sup>
- (E)forstj og (S)forstö-útf1 hittust í kvöldverðarboði hjá (E)forstj 2. janúar 2011.<sup>2357</sup>
- (E)svæðisstj1, (S)forstö-útf1 og (S)starfsm funduðu 2. febrúar 2011.<sup>2358</sup>
- (S)forstö-flutnstj vísaði til samtals við (E)frkvstj-skiparekst 18. febrúar 2011.<sup>2359</sup>
- Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-sala/þj var haldinn 9. mars 2011. (S)forstö-útf1 sat einnig þennan fund.<sup>2360</sup>
- (E)forstö-landfl1 kvaðst hafa heyrt í (S)rekststj-landfl2 6. maí 2011.<sup>2361</sup>
- Starfsmenn og stjórnendur hittust á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 20. maí 2011.<sup>2362</sup>
- (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi 7. júní 2011.<sup>2363</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj var hluti af, hittist til að spila golf saman 2. júní 2011.<sup>2364</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 16. júní 2011.<sup>2365</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 30. júní 2011.<sup>2366</sup>
- (E)forstö-innfl vísaði til þess að hafa talað við (S)forstö-innfl1 5. júlí 2011.<sup>2367</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 21. júlí 2011.<sup>2368</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 4. ágúst 2011.<sup>2369</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 31. ágúst 2011.<sup>2370</sup>
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 2. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.<sup>2371</sup>

---

<sup>2355</sup> Sjá kafla 14.36.7.5.

<sup>2356</sup> Sbr. kafla 13.10.

<sup>2357</sup> Sbr. kafla 7.1.3.

<sup>2358</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1031363.

<sup>2359</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1035821.

<sup>2360</sup> Sbr. kafla 14.37.3.

<sup>2361</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.58980.

<sup>2362</sup> Sbr. kafla 13.11.

<sup>2363</sup> Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. „Fskj. A-14. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011“.

<sup>2364</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2365</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2366</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2367</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.635882.

<sup>2368</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2369</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2370</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2371</sup> Sbr. kafla 13.5.1.



- (E)forstj og (S)forstj voru þann 3. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.<sup>2372</sup>
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 4. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.<sup>2373</sup>
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 5. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.<sup>2374</sup>
- Samtal (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl2, líklega í nóvember 2011.<sup>2375</sup>
- (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi flutningasviðs SVÞ, 4. nóvember 2011.<sup>2376</sup>
- (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj og STS hittust í kvöldverðarboði á heimili (E)frkvstj-alþjsv þann 3. desember 2011.<sup>2377</sup>
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna var boðið í afmæli þann 10. desember 2011.<sup>2378</sup>
- Samskipti (E)sölustj-innanl3 og (S)rekststj-landfl2 23. desember 2011.<sup>2379</sup>
- Fundur (E)frkvstj-sala/þj, forstöðumanna útflutningsdeilda ((E)forstö-útfli) og (S)forstö-útfli) og forstöðumanns innflutningsdeildar ((S)forstö-innfl1) þann 29. desember 2011.<sup>2380</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist og tefldi skák 9. janúar 2012.<sup>2381</sup>
- (S)stjórnarm-S og SH, (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 skipuleggja að hittast og fá sér að borða 13. janúar 2012.<sup>2382</sup>
- (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfli, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfli funda þann 20. janúar 2012.<sup>2383</sup>
- (E)forstö-sölud hugðist hringja í (S)forstö-innfl1 26. janúar 2012.<sup>2384</sup>
- Samtal (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna 26. janúar 2012.<sup>2385</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi flutningasviðs SVÞ, 10. febrúar 2012.<sup>2386</sup>
- Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfli 17. febrúar 2012.<sup>2387</sup>

<sup>2372</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2373</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2374</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2375</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip [...] Doc. ID. 0.7.33.801628

<sup>2376</sup> Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. „Fskj. A-12. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011“.

<sup>2377</sup> Sbr. kafla 20.7.5.

<sup>2378</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] „Drengjakvöld – 10 des“, dags. 08.11.-05.12.2011. Doc. ID. 0.7.34.341624. Sjá svarpóst frá [...] „Re: Drengjakvöld“, dags. 5.10.2011, kl. 13:30. Doc. ID. 0.7.34.350858.

<sup>2379</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fiskm Dalvík-Siglufjörður.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc ID. 0.7.34.95040.

<sup>2380</sup> Sbr. kafla 14.39.3.

<sup>2381</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2382</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.939093. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938743 / 0.7.33.939394.

<sup>2383</sup> Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.209324.

<sup>2384</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.942746.

<sup>2385</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.333056.

<sup>2386</sup> Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. „Fskj. A-10. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011“.

<sup>2387</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.852549. [...] samþykktu. Doc. ID. 0.7.33.852748 / 0.7.33.854670. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.855360





- Samskipti og fundur (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj 24. febrúar 2012.<sup>2388</sup>
- Tölvupóstur (S)forstö-útfl 27. febrúar 2012 gefur til kynna samskipti hans við Eimskip.<sup>2389</sup>
- (E)frkvstj-Pýskal og (S)forstö-innfl1 hittust 13. mars 2012.<sup>2390</sup>
- Samtal (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 29. mars 2012.<sup>2391</sup>
- Fundur (E)frkvstj-innanl og Samskipa (líklega (S)forstö-flutnstj) 29. mars 2012.<sup>2392</sup>
- Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 30. mars 2012.<sup>2393</sup>
- Samtal (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 30. mars 2012.<sup>2394</sup>
- (E)sölustj-innanl3, (E)starfsm, (E)starfsm, (S)rekststj-landfl2 og (S)starfsm hittust á fundi 11. maí 2012.<sup>2395</sup>
- Samskipti starfsmanna og stjórnenda á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 18. maí 2012.<sup>2396</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 11. júní 2012.<sup>2397</sup>
- (E)svæðisstj2 hitti starfsmenn Samskipa á fundi á Akureyri í júlí 2012.<sup>2398</sup>
- (S)frkvstj-Jóna vísaði til samtals við (E)frkvstj-sala/bj 2. júlí 2012 og stefndu þeir á að ræða aftur saman 4. júlí 2012.<sup>2399</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 1. ágúst 2012.<sup>2400</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, fór saman í veiðiferð 23. – 26. ágúst 2012.<sup>2401</sup>
- (S)frkvstj-Jóna vísaði til samtals við (E)frkvstj-sala/bj þann 30. ágúst 2012.<sup>2402</sup>
- (S)frkvstj-Jóna kvaðst ætla að heyra í (E)frkvstj-sala/bj 3. september 2012.<sup>2403</sup>

<sup>2388</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1117758. [...] samþykkti fundarboðið. Doc. ID. 0.7.33.858368. [...] sendi einnig tölvupóst um að honum myndi seinka. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1118047.

<sup>2389</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1118217.

<sup>2390</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1121251.

<sup>2391</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.889651.

<sup>2392</sup> Í tölvupósti [...] til [...] dags. 29. mars sagði [...] að hann og [...] væru að fara að hitta Samskip sama dag kl. 13:00. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.887713. Sama dag var færsla í dagbók [...] með heitinu [...] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.211427.

<sup>2393</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.889807.

<sup>2394</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.889956.

<sup>2395</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.128856.

<sup>2396</sup> Sbr. kafla 13.11.

<sup>2397</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2398</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. Milli [...] Doc ID: 0.7.34.120460.

<sup>2399</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „Fwd: verðin fyrir trailerana og leiðréttingar“, dags. 03.07.2012, kl. 23:31. Doc. ID. 0.7.34.295824, sbr. Doc. ID. 0.7.34.295717.

<sup>2400</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2401</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2402</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275599. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275600. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.34.275580.

<sup>2403</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275168.



- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 4. september 2012.<sup>2404</sup>
- (S)rekststj-landfl2 og (E)forstö-landfl1 ákváðu að hittast á fundi þann 18. október 2012.<sup>2405</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 22. nóvember 2012.<sup>2406</sup>
- (E)frkvstj-alþjvs og (S)forstj hittust í matarboði 8. desember 2012.<sup>2407</sup>
- (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj2 funduðu með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud þann 18. desember 2012.<sup>2408</sup>
- (E)svæðisstj2 og (S)rekststj-landfl2 hittust á fundi 27. febrúar 2013.<sup>2409</sup>
- (E)forstj og (S)forstö-útfl ræddu saman á Facebook og töluðu um að hittast á sjávarútvegssýningunni í Boston þann 10. – 12. mars 2013.<sup>2410</sup>
- (E)svæðisstj2 vísaði til þess þann 21. mars 2013, að hafa átt fund með (S)rekststj-landfl2 í „síðustu viku“ og að það yrði annar í „næstu viku“.<sup>2411</sup>
- (E)svæðisstj2 og (S)rekststj-landfl2 hittust á fundi 5. apríl 2013.<sup>2412</sup>
- (E)svæðisstj2 og (S)rekststj-landfl2 hittust á fundi 9. apríl 2013.<sup>2413</sup>
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl hittust á fundi 17. maí 2013.<sup>2414</sup>
- Samskipti starfsmanna og stjórnenda á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 17. maí 2013.<sup>2415</sup>
- (S)frkvstj-Færeyj vísaði til þess að hafa talað við (E)frkvstj-Færeyj 18. júní 2013.<sup>2416</sup>
- (S)frkvstj-Færeyj sagðist hafa rætt við (E)frkvstj-Færeyj 19. júní 2013.<sup>2417</sup>
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl hittust á fundi 26. júní 2013.<sup>2418</sup>
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hittust til að ræða samstarf vegna Bretlands og kvikmyndaverkefna 26. júní 2013.<sup>2419</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 9. júlí 2013.<sup>2420</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 16. júlí 2013.<sup>2421</sup>

<sup>2404</sup> Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. „Fskj. A-7. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011“.

<sup>2405</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.34.129147.

<sup>2406</sup> Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. „Fskj. A-5. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011“.

<sup>2407</sup> Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip/Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1079235.

<sup>2408</sup> Sbr. kafla 14.54.5.

<sup>2409</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2410</sup> Fylgiskjal 1 í athugasemdum Samskipa við seinna andmælskjal.

<sup>2411</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2412</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2413</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2414</sup> Sbr. kafla 16.10.

<sup>2415</sup> Sbr. kafla 13.11.

<sup>2416</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1136432.

<sup>2417</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1136453.

<sup>2418</sup> Sbr. kafla 16.10.

<sup>2419</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „Samstarf vegna Uk og kvikmyndaverkefna“, dags. 26.06.2013, kl. 11:08 og kl. 12:52. Doc. ID. 0.7.34.203495.

<sup>2420</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2421</sup> Sbr. kafla 13.5.1.



- (E)forstö-N-Am og (S)forstö-útl skipulögðu að hittast og fá sér hádegismat 26. júlí 2013.<sup>2422</sup>
- (E)forstj og (S)forstö-útl ræddu saman á Facebook um að fara saman út að borða um kvöldið 4. ágúst 2013.<sup>2423</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 8. ágúst 2013.<sup>2424</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 22. ágúst 2013.<sup>2425</sup>
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, fór saman í veiðiferð 26. – 29. ágúst 2013. (S)forstö-landfl mætti fyrir (E)forstj.<sup>2426</sup>
- Fundur (E)frkvstj-sala/pj og (S)forstö-útl 29. ágúst 2013.<sup>2427</sup>
- Þann 5. september 2013 átti sér stað símtal milli (E)frkvstj-sala/pj og (S)frkvstj-Jóna.<sup>2428</sup>
- Þann 7. september 2013 átti sér stað símtal milli (E)forstj og (S)forstö-útl.<sup>2429</sup>
- Skömmu eftir að húsleit hófst hjá Samskipum 10. september 2013 hringdi (S)forstj í (E)frkvstj-sala/pj.<sup>2430</sup>

5337. Ber að hafa þessi beinu samskipti í huga þegar gögn málsins eru metin í heild sinni. Er það hluti af sönnunarmati Samkeppniseftirlitsins að horfa til þessara reglulegu beinu samskipta milli m.a. helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins, sbr. umfjöllun í kafla 4.

#### 13.4 Nánar um samskipti þeirra sem báru ábyrgð á flutningastarfsemi

5338. Framangreint yfirlit um samskipti á árunum 2009 – 2013 sýnir m.a. áframhaldandi samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjó- og landflutningum fyrirtækjanna.

5339. Rétt er að rifja upp að yfirlitið í kafla 7.7.1 og umfjöllunin í köflunum þar á eftir sýnir m.a. reglulega fundi og tíð samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa frá 6. júní 2008 og til byrjun árs 2009. Voru þetta m.a. næstráðendur (framkvæmdastjórar) sem báru ábyrgð á verðlagningu, framboði, flutningakerfum og öðrum samkeppnisþáttum í sjó- og landflutningum gagnvart (S)forstj og (E)forstj, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf. Þá áttu forstöðumenn innflutningsdeilda ((S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl) og útflutningsdeilda ((S)forstö-útl og (E)forstö-útl) og stjórnendur og starfsmenn landflutninga einnig í samskiptum (t.d. (S)forstö-landfl og (E)svæðisstj1). Ber og að hafa í huga að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl sátu hina reglubundu fundi yfirmanna sinna ((S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf) enda voru samkeppnistakmarkanir í innflutningi veigamikill þáttur í ólögsmætu samráði Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008.

5340. Í köflum 7 – 11 er rökstudd sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi á síðara hluta ársins 2008 haft með sér hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti til að losna við þá áhættu eða óvissu sem felst í samkeppni. Þannig höfðu fyrirtækin með sér samráð, m.a. í tengslum við breytingar sem voru gerðar á siglingakerfum þeirra og fólu í sér takmörkun á flutningsgetu. Er það niðurstaða

<sup>2422</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.5412.

<sup>2423</sup> Fylgiskjal 1 í athugasemdum Samskipa við AII.

<sup>2424</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2425</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2426</sup> Sbr. kafla 13.5.1.

<sup>2427</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.9145.

<sup>2428</sup> Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma [...]

<sup>2429</sup> Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma [...]

<sup>2430</sup> Sbr. kafla 7.1.5.



Samkeppniseftirlitsins að í kjölfarið hafi Samskip og Eimskip haft með sér samráð um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavinum. Fólst í þeirri markaðsskiptingu að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru.

5341. Í samkeppnisrétti er það þekkt að þegar keppinautar hafa náð saman um markaðsskiptingu og/eða takmörkun á framboði þjónustu (t.d. með skertri flutningsgetu) er mun minni þörf á áhættusömum samskiptum milli þeirra, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 4.7.6.5. Þátttakandi í slíku samráði þarf jafnan ekki að óttast samkeppnisleg viðbrögð annarra þátttakenda ef hann hækkar verð eða neitar að bæta kjör mikilvægs viðskiptavinar. Meðan samráðsfyrirtæki virða t.d. markaðsskiptingu geta þau náð fram verðhækkunum og unnið gegn lækkun á verði án frekari samskipta sín á milli.
5342. Þrátt fyrir þetta áttu sér áfram stað ítrekuð samskipti milli Eimskips og Samskipa á árunum 2009–2013. Ástæða þessa er ekki síst sú að samfelld samráð Samskipa og Eimskips tók ekki einungis til takmörkunar á flutningsgetu og markaðsskiptingar. Samráðið tók einnig til grundvallarþátta í daglegum rekstri beggja fyrirtækjanna. Þessir aðrir þættir í hinu samfellda samráði kröfðust tíðra og reglulegra samskipta milli fyrirtækjanna. Ólöglegt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi, í landflutningum, skipaafgreiðslu og um gámastýringu kallaði þannig á regluleg samskipti milli fyrirtækjanna á árunum 2009–2013.
5343. Gögn málsins sýna þannig að samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna, sem komu að eða báru ábyrgð á verðlagningu, þjónustu og samningum við viðskiptavinum og öðrum samkeppnisþáttum, héldu áfram á árunum 2009–2013. Voru þessi samskipti þó ekki eins tíð og þegar verið var að ná saman um grundvallarþætti í samráðinu á síðari hluta ársins 2008.
5344. Rétt er að draga hér saman nokkur atriði sem tengjast samskiptum stjórnenda Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á helstu samkeppnisþáttum í starfsemi fyrirtækjanna:

#### 13.4.1 Sjóflutningar

5345. Lykilstjórnendur sjóflutninga Samskipa og Eimskips ((S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl) funduðu 7. janúar 2009. og var þar a.m.k. ritað undir nýjan samning fyrirtækjanna vegna flutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku. Í tölvupósti (E)forstö-innfl daginn eftir til (S)frkvstj-millilandasv, afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl o.fl., kom fram að á fundinum hefði verið ákveðið að Samskip og Eimskip myndu áfram vinna saman að nokkrum verkefnum, þ. á m. auknu samstarfi í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku, ásamt fleiri verkefnum sem önnur gögn sýna að stjórnendurnir skipulögðu að halda fyrir „utan“ samning fyrirtækjanna.
5346. Síðan urðu breytingar hjá Eimskip. (E)frkvstj-EimÍsl, forstjóri Eimskips á Íslandi, hætti störfum síðar á árinu 2009. (E)frkvstj-sala/þj hóf störf hjá Eimskip þann 15. apríl 2009, fyrst sem framkvæmdastjóri sérverkefna, en frá 1. júlí sama ár sem framkvæmdastjóri sölu- og þjónustu. Í því fólst að (E)frkvstj-sala/þj varð yfirmaður bæði innflutnings- og útflutningsdeilda Eimskips og bar ábyrgð gagnvart (E)forstj á samkeppnisaðgerðum í sjóflutningum til og frá Íslandi.<sup>2431</sup>

<sup>2431</sup> Á vb.is var þann 9. júlí 2009 var greint frá tilkynningu frá Eimskip: „[...] hefur verið ráðinn í starf framkvæmdastjóra Sölu og þjónustu á Íslandi hjá Eimskipi. Undir Sölu og þjónustu fellur sala í inn- og útflutningi ásamt þjónustu og skjalavinnslu. [...] Starfsemi Eimskips á Íslandi mun í grófum dráttum skiptast í tvær einingar, annars vegar Sölu og þjónustu og hins vegar Eimskip innanlands. [...] Þá mun [...] taka við starfi framkvæmdastjóra Eimskips innanlands og fellur þar undir rekstur á innanlandskerfi félagsins, rekstur Vöruhótels, Flytjanda, vörudreifingar á höfuðborgarsvæðinu, hafnarsvæða á Íslandi og frysti- og kæligeymslna. [...] Þá kemur fram að í ljósi skipulagsbreytinga mun [...], framkvæmdastjóri Eimskips á Íslandi, láta af störfum hjá Eimskipi. Hann hóf störf hjá félaginu í september 2007. [...] stýrði starfsemi Eimskips á Íslandi sem nú hefur verið skipt niður í tvö svið, Sölu og þjónustu og Eimskip innanlands, sem heyrir beint undir [...] forstjóra.“ Sjá [...]



5347. (E)frkvstj-sala/þj hafði áður starfað hjá Eimskip, þ.e. frá 1983 og var fram til ársins 2004, m.a. sem forstöðumaður inn- og útflutnings og framkvæmdastjóri Eimskips í Bretlandi.<sup>2432</sup> Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-sala/þj hafði í fyrri störfum sínum hjá Eimskip komið að samráðsbrotum Eimskips og Jóna og Eimskips og Atlantsskipa. Er um að ræða gögn sem lýsa „heimsóknunum“ (E)frkvstj-sala/þj til þessara keppinauta, sbr. umfjöllun í kafla 5.2.
5348. Gögn málsins sýna jafnframt að (E)frkvstj-sala/þj og framkvæmdastjóri Jóna, (S)frkvstj-Jóna, þekktust. Þann 12. mars 2009 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og greindi honum frá því að hann væri að flytja heim til Íslands og vildi láta Samskip vita ef fyrirtækið gæti nýtt þekkingu hans og reynslu. (S)frkvstj-Jóna svaraði og sagði allt gott að fréttu af „okkur í Samskipa grúppunni á Íslandi“ og stakk upp á því að þeir myndu hittast í kaffi. (E)frkvstj-sala/þj svaraði: „Á kaffibollann til góða, gætum jafnvel tekið saman 18 holur með [...] með vorinu“. (S)frkvstj-Jóna svaraði og spurði (E)frkvstj-sala/þj hvort hann væri að hefja störf hjá Thorship og (E)frkvstj-sala/þj svaraði með broskalli. Upplýsti (S)frkvstj-Jóna (S)forstj þann 25. mars 2009 um þessi samskipti við (E)frkvstj-sala/þj.<sup>2433</sup>
5349. Í kafla 14.2 hér á eftir er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi 22. júní 2009 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Kom þar fram að (S)frkvstj-Jóna hefði áhyggjur af aukinni samkeppni á markaðnum. Viðbrögð (S)forstj voru að senda tölvupóstinn til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna og boða til fundar og leggja línurnar um hegðun á markaðnum. Voru fyrirmæli (S)forstj til annarra helstu stjórnenda Samskipa ekki að „sækja“ heldur var „strategían“ að halda „frið“ við Eimskip. Gögn málsins gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi átt „spjall“ þann 23. júlí 2009, mánuði eftir að (S)forstj sendi áður nefnd fyrirmæli, m.a. til (S)frkvstj-Jóna. Kemur þetta fram í verkefnalista sem fannst í tölvugögnum (E)frkvstj-sala/þj.<sup>2434</sup>
5350. Samkvæmt þessum verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj frá 23. júlí 2009 var hann á sama tíma í samskiptum við fleiri keppinauta. (E)frkvstj-sala/þj fór t.d. í „heimsókn“ til Thorship þann 20. júlí 2009. Þessi heimsókn (E)frkvstj-sala/þj er síðar staðfest í tölvupósti frá honum til m.a. (E)forstj en umfjöllunin gefur til kynna að í heimsókninni hafi (E)frkvstj-sala/þj átt samræður við Thorship um verð og önnur viðkvæm samkeppnisleg málefni, sbr. umfjöllun í kafla 14.16.3.
5351. (E)frkvstj-sala/þj þekkti fleiri en (S)frkvstj-Jóna hjá Samskipum. Í lok nóvember 2009 áttu (E)frkvstj-sala/þj og undirmaður hans, (E)forstö-útfl, forstöðumaður útflutningsdeildar, í tölvupóstsamskiptum við (S)forstö-útfl, forstöðumann útflutningsdeildar og undirmann hans, (S)viðskstj3, viðskiptastjóra í útflutningsdeild Samskipa. Í þessum samskiptum var fundur Eimskips og Samskipa (og viðskiptavinar) skipulagður. Fundur þessi tengdist útflutningi á sjávarafurðum.<sup>2435</sup> Gefa þessi samskipti til kynna tengsl eða kunningskap milli umræddra stjórnenda Samskipa og Eimskips og því rétt að gera grein fyrir þeim:
- Upphafsmáður þessara tölvupóstsamskipta var einn eigenda að Bacco ehf., sem var fyrirtæki sem stundaði útflutning á frystum og söltuðum sjávarafurðum. Í tölvupósti Bacco frá 25. nóvember 2009, sem sendur var á (S)forstö-útfl, (S)viðskstj3, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-sala/þj, var stungið upp á fundi daginn eftir, væntanlega til að ræða atriði sem tengjast veiðivottorðum.
    - (S)viðskstj3 svaraði öllum og sagði; „Við erum klárir í spjall“ og spyr mínútu síðar aftur með tölvupósti: „Hvar í Öskjuhlíðinni viltu hafa það?“ Vísaði hann með þessu til ákvörðunar samkeppnisyfirvalda í svonefndu grænmetismáli en í því máli lá fyrir að stjórnendur viðkomandi

<sup>2432</sup> Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 23.02.2015. „Starfsmannalisti Eimskips“.

<sup>2433</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.583427. Framsendi [...] umræddum samskiptum sínum við [...] til [...].

<sup>2434</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði [...] „Verkefnalisti eldri.xlsx“, vistað 10.08.2009, kl. 16:37. Doc. ID. 0.7.33.189209.

<sup>2435</sup> Nánar tiltekið virðist þessi fundur hafa tengst samkomulagi við ESB vegna veiðivottorða sem hafði áhrif á útflutning sjávarafurða. Þessu samkomulagi var lýst í frétt Fiskistofu frá 26. nóvember 2009: Aðgengilegt á slóð: <http://www.fiskistofa.is/umfiskistofu/frettir/nr/220>.



fyrirtækja höfðu átt með sér ólöglegt samráð á fundi sem haldinn var í Öskjuhlíðinni. Virðist þetta hafa verið sett fram sem gamanmál.

- Í kjölfarið gengu á milli þessara starfsmanna Eimskip og Samskipa margir tölvupóstar með tillögum um fundartíma og ýmis konar ummælum sem gefa til kynna að þeir séu allir vel kunnugir hver öðrum. Rætt er m.a. með (að því er virðist) gamansömum hætti um gjaldtöku skipafélaganna fyrir þjónustu gagnvart Bacco. Þetta átti sér stað 26. nóvember 2009:
  - (E)forstö-útfl sagði (kl. 12:42): „Ok, C U“.
  - (S)viðskstj3 sagði (kl. 12:58) að Samskip geti ekki komið á tilteknum tíma.
  - (E)frkvstj-sala/þj svaraði og sagði (kl. 13:40): „Hjá okkur ganga þarfir viðskiptavina okkur fyrir: so name the place and we will be there - PS. [(S)viðskstj3] þú gafst of gott færi á þér“
  - (S)viðskstj3 svaraði (kl. 13:57): „Það er greinilega ekkert að gera hjá þeim sem geta mætt hvenær sem er. Við erum að ákvarða nýja gjaldskrá fyrir þetta sem [Bacco] ætlar að láta okkur gera.“
  - (S)forstö-útfl svaraði fyrirnefndum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj (kl. 14:02): „Gamli ÍR ingurinn hefur ekkert breyst ... alltaf jafn væminn. Getum við ekki sest niður á mánudagin og rætt málin? ... Ps [(E)frkvstj-sala/þj] þú þarft að láta laga undirskriftina þína, þið eruð ekki 95 ára.“
  - (E)forstö-útfl svaraði einnig (kl. 14:04): „Þá veistu það [Bacco] þú ferð beint á gjaldskrá ... kv. [...] PS. [(S)viðskstj3], aftur verið að gefa færi á sér ☺ ok hættir núna.“
  - Bacco svaraði (kl. 14:07): „Jahérna, spurning hvort [(E)frkvstj-sala/þj] og [(E)forstö-útfl] geta mætt aðeins fyrr á fundinn? Sýnist að það þurfi að ræða flutningamálin aðeins betur í ljósi aðstæðna....“
  - (S)viðskstj3 svaraði eingöngu (kl. 14:10): „Það væri þá ekki í fyrsta skiptið“.<sup>2436</sup>

5352. Þessum stjórnendum hjá Samskipum og Eimskip mátti vera ljóst að það er afar varhugavert að eiga í samskiptum við keppinaut þar sem fjallað er um verðlagningu („Við erum að ákvarða nýja gjaldskrá“ / „þú ferð beint á gjaldskrá“) jafnvel þó það sé til gamans gert. Sýna þessi samskipti a.m.k. að (E)frkvstj-sala/þj og aðrir viðkomandi stjórnendur Eimskip og Samskipa, sem ábyrgð báru m.a. á samkeppni fyrirtækjanna í útflutningi, þekktust það vel að þeir töldu óhætt að eiga í samskiptum af þessum toga.

5353. Í bréfi Samskipa 14. janúar 2016 kemur fram að (S)forstö-útfl minnst samskipta við Eimskip „á árinu 2009 vegna flutninga á sjávarafurðum fyrir Bacco Seaproducts Ltd. Fyrirtækið var á þeim tíma og er enn í viðskiptum bæði hjá umboðanda mínum og Eimskip. Vegna breytinga á reglugerðum varðandi upprunavottorð við útflutning á ferskum fiski beindi Bacco fyrirsögnunum til starfsmanna beggja fyrirtækja samtímis.“ Þessu var ekki lýst nánar í bréfinu og engin gögn fylgdu því. Hafi verið um ræða framangreind samskipti við Eimskip í nóvember 2009 er ljóst að skýring Samskipa á þeim er mjög takmörkuð og breytir engu um framangreinda ályktun sem unnt er að draga af þeim.

5354. Sem fyrr segir tók (E)frkvstj-sala/þj þann 1. júlí 2009 við stöðu framkvæmdastjóra og bar eftir það ábyrgð gagnvart (E)forstj á samkeppnisaðgerðum í sjóflutningum til og frá Íslandi. Sýna gögn málsins að (E)frkvstj-sala/þj hafi þá tekið við samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv sem (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl höfðu sinnt á síðari hluta ársins 2008. Áttu þannig (E)frkvstj-sala/þj og undirmaður hans (E)forstö-innfl í reglubundnum samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og undirmann hans (S)forstö-innfl1. Sýnir framangreint yfirlit yfir samskipti á árunum 2009 – 2013

<sup>2436</sup> Sjá einnig: Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.332212. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.411320. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.331273.



Þannig ítrekuð samskipti þessara stjórnenda sem með ákvörðunum sínum gátu haft mikil áhrif hvort eða hvernig Samskip og Eimskip kepptu í sjóflutningum. Liggur þannig fyrir að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl1 áttu með sér fundi eftirfarandi daga:

- 11. október 2010
- 2. nóvember 2010
- 8. nóvember 2010
- 11. nóvember 2010
- 9. desember 2010
- 9. mars 2011

5355. Til viðbótar sýnir framangreint yfirlit að (S)forstö-innfl1 greindi (S)frkvstj-millilandasv frá því þann 21. janúar 2009 að hann hefði rætt við (E)forstö-innfl1 daginn áður og hvatti hann (S)frkvstj-millilandasv til að hafa samband við (E)forstö-innfl1. Þann 20. október 2009 greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-N-Am frá samtali við (E)forstö-innfl1. Þann 8. október 2010 greindi (E)forstö-innfl1 yfirmönnum sínum frá því að hann hefði átt fund með Samskipum fyrir í sömu viku. Þá ræddu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv saman 7. desember 2010 og (E)forstö-innfl1 og (S)forstö-innfl1 þann 5. júlí 2011.

5356. Samtímagögn sýna að þegar framangreind samskipti áttu sér stað hafi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl1 lagt afar mikla áherslu á hækkun verðs, m.a. í formi almennrar verðhækkunar og verðhækkunar gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Í þessum verðhækkunaraðgerðum Samskipa og Eimskips endurspegladist áframhaldandi vissa þeirra, sem hafði myndast á seinni hluta árs 2008, um að helsti keppinauturinn myndi ekki bregðast við verðhækkun með samkeppnisaðgerðum. Samtímagögn sýna jafnframt að fundir stjórnenda Samskipa og Eimskips og önnur samskipti þeirra voru nýtt sem vettvangur fyrir umræður um hvers konar atriði sem viðhéldu eða voru til þess fallin að styrkja samráð fyrirtækjanna, sem hafði verið samfellt og komst á um mitt ár 2008.

5357. (S)frkvstj-millilandasv hætti störfum hjá Samskipum í september 2011. Í kjölfarið tók forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa ((S)forstö-útfli) þátt í fundum (S)forstö-innfl1 með Eimskip. Einnig tók forstöðumaður útflutningsdeildar Eimskips ((E)forstö-útfli) þátt í þessum samskiptum. Sýna gögn málsins (sbr. yfirlitið hér að framan) að þann 29. desember 2011 var haldinn fundur (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfli, (S)forstö-útfli og (S)forstö-innfl1. Einnig sýna gögnin að þann 26. janúar 2012 virðist (E)forstö-útfli hafa rætt við (S)forstö-innfl1 og síðar sama ár, 18. desember 2012, funduðu (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfli (og (S)viðskstj2) aftur með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfli. Á árinu 2013 funduðu (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfli 17. maí, 26. júní og 29. ágúst.

5358. Sem áður sagði ræddu (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj saman 23. júlí 2009. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna skipulögðu að hittast þann 16. nóvember 2009. Yfirlitið sýnir einnig viðræður eða tilvísun til viðræðna (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj þessa daga:

- 8. janúar 2010
- 11. maí 2010
- 17. maí 2010 (viðræður (S)frkvstj-Jóna við undirmenn (E)frkvstj-sala/þj í Bretlandi)
- 2. júní 2010
- 2. nóvember 2010



- 26. janúar 2012
- 4. júlí 2012
- 30. ágúst 2012
- 26. júní 2012
- 5. september 2013

5359. Ljóst er að í þessum samskiptum [\(E\)frkvstj-sala/þj](#) og [\(S\)frkvstj-Jóna](#) var a.m.k. fjallað um aukið samstarf Eimskips og Samskipa/Jóna og í kafla 16.6 er gerð fyrir auknum flutningum Eimskips fyrir Jóna eftir að þessi samskipti hófust. Tengdist þetta samráðsverkefni sem hófst um mitt ár 2008.

5360. Sem fyrr segir er einungis um bein samskipti að ræða í yfirlitinu í kafla 13.3.2 hér að framan. Í málinu er hins vegar mikill fjöldi tölvupóstsamskipta milli fyrirtækjanna á megin rannsóknartímabili þessa máls sem undirstrika enn fremur hversu yfirgrípsmikil samskiptin milli fyrirtækjanna voru. Dæmi um þetta eru t.d. tölvupóstsamskipti milli [\(S\)forstö-innfl1](#) og [\(E\)forstö-innfl](#) þar sem m.a. ólöglegt verðsamráð átti sér stað, sbr. kafla 8.1. og kafla 16 og 18.

#### 13.4.2 Landflutningar, gámar og skipaafgreiðsla

5361. Stjórnendur og starfsmenn sem báru ábyrgð á landflutningum, gámastýringu og skipaafgreiðslu áttu einnig í ítrekuðum samskiptum á árunum 2009 – 2013.

5362. Áður hefur verið bent á samskipti milli framkvæmdastjóra landflutninga ([\(E\)frkvstj-innanl](#) og [\(S\)frkvstj-innanl](#)) á árinu 2008. Á árunum 2009 – 2013 hittust þeir í minna mæli en þó reglulega á fundum SVÞ. [\(S\)forstj](#) var jafnframt í reglulegum samskiptum við nokkra stjórnendur í landflutningum hjá Eimskip á tímabilinu. Voru m.a. tengsl og samskipti milli [\(S\)forstj](#) og [\(E\)forstö-landfl2](#), sem var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar hann lét af störfum hjá Eimskip. Þeir voru báðir hluti af vinahópi sex hjóna, ásamt m.a. [\(E\)frkvstj-alþjsv](#), sem hittust reglulega á tímabilinu, sbr. umfjöllun í kafla 13.6 hér á eftir. Auk þess voru tengsl á milli [\(S\)forstj](#) og [\(E\)forstö-landfl1](#), sem var starfsmaður og síðar forstöðumaður landflutninga hjá Eimskip. Þannig sýna samtímagögnin að þeir hafi verið í vinahópi nokkurra einstaklinga sem hittust reglulega yfir rannsóknartímabilið.<sup>2437</sup> Við það má bæta að [\(E\)frkvstj-innanl](#) og [\(S\)frkvstj-millilandasv](#) hittust reglulega á rannsóknartímabilinu.<sup>2438</sup>

5363. Til viðbótar áttu sér stað reglulegir fundir eða samtöl á milli Eimskips og Samskipa vegna samstarfs fyrirtækjanna á landflutningamarkaði, gámastýringu og skipaafgreiðslu. Yfirlitið hér að framan sýnir fjölmörg samtöl og fundi milli stjórnenda og annarra starfsmanna Samskipa og Eimskips sem koma að umræddri starfsemi fyrirtækjanna.

5364. Sem dæmi um framangreind samskipti voru fundir og samtöl [\(E\)frkvstj-innanl](#) og forstöðumanns flutningsstjórnardeildar Samskipa ([\(S\)forstö-flutnstj](#)). Áttu þessi samskipti sér stað:

- 1. september 2009
- 18. september 2009
- 31. maí 2010

<sup>2437</sup> Afhentir tölvupóstar frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „Tölvupóstar“). Þar má sjá skipulagningu vinahóps varðandi t.d. partý og fótboltaviðburði árin 2009 til 2014. Í dæmaskyni sjá afhent tölvupóstsamskipti frá október árið 2009. Heiti samskiptanna er „Útilega“ og fjalla þau um fyrirhugaða ferð meðlima hópsins á „reunion“ gamalla skólafélaga og skipulagningu á fyrirpartýi hjá vinahópnum.

<sup>2438</sup> Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A-12, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 27 og 28 (sbr. einnig árin 2006-2007: fskj. A-30, 31, 34, 35 og 36). Eftir að [...] hætti störfum hjá Samskipum árið 2011 sat [...] fundina og síðar [...] þegar [...] lét af störfum hjá fyrirtækinu. Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A2, 5, 7, 10 og 12.





- 20. janúar 2012
- 29. mars 2012
- 30. mars 2012.

5365. Yfirmenn á sviði sjóflutninga komu eftir atvikum að þessum samskiptum enda landflutningar, skipaafgreiðsla, gámastýring og sjóflutningar nátengd starfsemi. Þannig sat (S)forstö-útl fundinn með (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-innanl þann 20. janúar og 17. febrúar 2012. Þá fundaði m.a. (S)forstö-útl með (E)svæðisstj1 2. febrúar 2011.
5366. Áttu sér einnig stað tíð samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna á tilteknum svæðum út á landi. Í samskiptum þessum var m.a. rætt og samið um landflutningaþjónustu Eimskips fyrir Samskip eða öfugt, verð og skilmála, rætt um reikninga, eftirkröfur, skipulag þjónustunnar og fleira. Komu að þessum samskiptum m.a. (S)rekststj-landfl2, (E)svæðisstj2 og (E)forstö-landfl1. Einnig sýna gögn málsins (sbr. framangreint yfirlit) samskipti milli starfsmanna fyrirtækjanna sem komu að gámastýringu, þ.e. (S)starfsm, (E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm-flutnstýr1.
5367. Sem fyrr segir er einungis um bein samskipti að ræða í yfirlitinu í kafla 13.3.2 hér að framan. Í málinu er hins vegar mikill fjöldi tölvupóstsamskipta milli fyrirtækjanna sem undirstrika enn fremur hversu yfirgripsmikil samskiptin milli fyrirtækjanna voru. Til að mynda voru ítrekuð tölvupóstsamskipti milli stjórnenda og starfsmanna sem báru ábyrgð á;
- landflutningum fyrirtækjanna<sup>2439</sup>
  - gámastýringu,<sup>2440</sup>
  - skipaafgreiðslu.<sup>2441</sup>

### 13.5 Nánar um samskipti forstjóra Samskipa og Eimskips

5368. Yfirlitið hér að framan sýnir ítrekuð bein samskipti (S)forstj og (E)forstj á árunum 2009-2013.
5369. Í kafla 7.1 og 7.1.1 er fjallað um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips 20. maí 2008. Sýna samtímagögn að (S)forstj taldi sig þekkja (E)forstj vel og vita að breytingar myndu fylgja forstjóratið hans („mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunn“). Sýna gögnin einnig að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)forstj og fleiri stjórnendur hjá Samskipum hefðu ætlað að funda í Rússlandi 22. og 23. maí 2008. Ætlaði (S)forstj að ræða um Eimskip og nýjan forstjóra á þeim fundi.
5370. Er talið að þessi tengsl (S)forstj og (E)forstj (auk m.a. tengsla (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) hafi verið til þess fallin að auðvelda eða stuðla að því að ráðist var í hið umfangsmikla samráðsverkefni eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips.
5371. (S)forstj og (E)forstj hittust ásamt stjórnarformönnum sínum föstudaginn 6. júní 2008. Sunnudaginn 8. júní 2008 útbjó (E)frkvstj-alþjsv glærुकyninguna um „Nýtt upphaf“ verkefnið þar sem fram kom að hann, (S)forstj og (E)forstj hefðu verið skipaðir í vinnuhóp til framkvæma það verkefni.
5372. Eins og fram hefur komið lýsti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu öðrum fundi á árinu 2008 sem haldinn var í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Hann og (E)forstj hefðu setið fundinn og fulltrúar Samskipa hafi verið (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Á þessum fundi hafi verið rædd atriði sem komu fram á „Nýtt upphaf“ glærुकyningunni. Við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 upplýstu (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (S)forstj ekki um þennan fund þeirra ásamt (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í húsakynnum Samskipa

<sup>2439</sup> Sjá kafla 17.

<sup>2440</sup> Sjá kafla 18.

<sup>2441</sup> Sjá kafla 19.



árið 2008. Í skýrslugjöf þeirra fólst að þeir hefðu ekki haft nein samskipti um málefni fyrirtækjanna sem þeir stýrðu eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips.

5373. Til viðbótar sýna gögn málsins að síðar á rannsóknartímabilinu voru eins og fyrr segir (E)forstj og (S)forstj saman í fámennum hópi manna sem léku golf saman, tefldu saman, veiddu saman og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda, sbr. einnig nánari umfjöllun hér á eftir. Sérstök ástæða er til að hafa hliðsjón af þessu í málinu í ljósi svara (E)forstj og (S)forstj við spurningum Samkeppniseftirlitsins og lögreglu um samskipti þeirra á milli.
5374. Í kafla 7.1.1 er því lýst að (E)forstj og (S)forstj hafi við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 viljað leynd umræddum samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Sú launung hafi haldið áfram við rannsókn málsins og við skýrslutöku hjá lögreglu. (E)forstj kvaðst engin samskipti hafa haft við (S)forstj. Hann hafi „engan áhuga á að umgangast“ (S)forstj, það „andi köldu“ milli þeirra og það séu „engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko“. Til viðbótar tók (E)forstj fram að honum „liði illa í návist“ starfsmanna Samskipa og hann færi „ekki í veiðiferð ef að þeir eru.“ Aðspurður um samskipti við (E)forstj sagði (S)forstj: „Ég held að það hafi nú verið svona segull í kringum okkur sem tryggði hérna hvorugur aðili hefði hérna áhuga eða, eða vilja til að blanda geði eða, eða slíkt.“ Aðspurður kvaðst (S)forstj aldrei hafa spilað golf við (E)forstj eða farið með honum í golfferðir. (E)forstj svaraði þessu einnig neitandi þegar hann var spurður um slík samskipti við (S)forstj.
5375. Sú staðreynd að (S)forstj og (E)forstj neituðu því báðir að hafa átt í samskiptum sín á milli þrátt fyrir að samtímagögn staðfesti að þeir hafi átt í miklum samskiptum bendir til þess að þeir hafi talið nauðsynlegt að leynd þeim fyrir Samkeppniseftirlitinu og lögreglu. Tilraun forstjóranna til að leynd samskiptunum felur jafnframt í sér sterka vísbendingu um að þeir hafi talið að samskiptin væru andstæð ákvæðum samkeppnislaga enda lögðu þeir sig báðir fram við að leynd samskiptunum eða gera sem minnst úr þeim í upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins og skýrslugjöf hjá lögreglu.
5376. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu greindu (E)forstj og (S)forstj ekki frá því að Eimskip og Samskip hefðu árlega haldið saman golfmót á rannsóknartímabilinu. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður hvort hann kannaðist við sameiginleg golfmót Eimskips og Samskipa. Svaraði hann með þessum hætti:
- „Já þau voru fyrir minn tíma og ég lagði þau af. Mér fannst það alveg fáránlegt.“<sup>2442</sup>
5377. Framangreind staðhæfing (E)forstj er ósönn.
5378. Samtímagögn sýna að á megin rannsóknartímabilinu (og í forstjóratið (E)forstj) fór árlega fram golfmót Eimskips og Samskipa. Tóku bæði (S)forstj og (E)forstj þátt í sumum þeirra og sýna gögnin einnig að forstjórarnir studdu eða hvöttu til þessara samskipta fyrirtækjanna. Lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa tóku þátt í þessum samskiptum fyrirtækjanna, t.d. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-flutnkerf, (S)forstö-útfll og (S)frkvstj-innanl. Voru þetta allt stjórnendur sem höfðu ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna. Er þessum golfmótum lýst nánar hér á eftir.
5379. Í kafla 7.1.1 er fjallað um atvik frá febrúar 2008, þ.e. áður en samráðsverkefnið hófst. Í tölvupósti (S)forstj frá þessum tíma fjallaði hann um fyrirhugað „Keilumót Samskipa og Eimskips“ og taldi það „ekki viðeigandi“ þar sem fyrirtækin væru „í mikilli og blóðugri samkeppni, um viðskiptavini og starfsfólk.“ Eftir að samráðsverkefnið hófst spilaði (S)forstj hins vegar golf með (E)forstj og fór með honum í skemmtiferðir til útlanda. Jafnframt hvatti hann undirmenn sína til þess að spila golf með starfsmönnum Eimskips.
5380. Í lok maí 2011 sátu (E)forstj og fleiri stjórnendur Eimskips námskeið um samkeppnisrétt, sbr. nánar í kafla 13.14 hér að neðan. Stóð framkvæmdastjóri lögfræðisviðs, (E)frkvstj-lögfr, fyrir því námskeiði.

<sup>2442</sup> Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 52.

Allir starfsmenn „í framlínu“ Eimskips voru boðaðir á námskeiðið ásamt stjórnendum.<sup>2443</sup> Til viðbótar var sérstakur fyrirlestur fyrir (E)forstj og framkvæmdastjóra fyrirtækisins, þ. á m. fyrir þá sem höfðu ríka aðkomu að framkvæmd samráðsins við Samskip ((E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-alþjvs).<sup>2444</sup> Í fundarboði vegna samkeppnisnámskeiðsins til þátttakenda kom fram að „[f]ylgni við samkeppnislög er eitt af því mikilvægasta sem fyrirtæki þurfi að gæta að“.<sup>2445</sup> Fyrirliggjandi eru í gögnum málsins glærur með fyrirlestri vegna námskeiðsins.<sup>2446</sup> Í upphafi þessarar glærुकyningur kemur fram að samráð keppinauta sé „allra alvarlegasta“ brotið á samkeppnislögum og er tilgreint með rauðu letri á glærunni að meginatriðið sé að „engin samskipti eiga að vera við samkeppnisaðila.“ Samkvæmt glærुकyningunni var ítarlega farið yfir með stjórnendum Eimskips hversu varhugaverð öll samskipti við keppinauta væru. Var m.a. rifjað upp tengslum við takmörkun á framboði að samningar við keppinaut um kaup/sölu á flutningsrýmum færu gegn 10. gr. samkeppnislaga. Við lok samkeppnisnámskeiðsins var handbók um samkeppnisreglur afhent, þar sem farið var yfir inntak samkeppnislaga og viðbrögð við mögulegri heimsókn samkeppnisyfirvalda.<sup>2447</sup> Í handbókinni og viðaukum hennar er m.a. að finna leiðbeiningar vegna samskipta við keppinauta og í því samhengi talin upp mörg atriði. Meginreglan sé „[...] súa að starfsmenn og stjórnarmenn félaga eiga ekki að vera í samskiptum við samkeppnisaðila þess félags sem þeir starfa hjá.“

5381. Framangreint leiddi ekki til þess að (E)forstj hætti samskiptum við (S)forstj eða bannaði golfmót Eimskips og Samskipa. Í kafla 7.1.1 kemur fram að í maí 2012 vísaði (E)frkvstj-lögfr til banns samkeppnislaga við samráði og varaði (E)forstj eindregið við því að starfsmenn Samskipa og Eimskips væru að eiga samskipti og spila golf saman. Þrátt fyrir þetta hætti (E)forstj ekki samskiptum sínum við (S)forstj og (S)forstö-útl og lagði ekki af golfmót Eimskips og Samskipa.

#### 13.5.1 Golfhópurinn

5382. Samtímagögn sýna að (E)forstj og (S)forstj voru í tólf manna golfhópi. Golfhópurinn, sem samanstóð af stjórnendum í stórum fyrirtækjum á Íslandi, hittist reglulega og spilaði m.a. golf saman frá árinu 2010 til og með 2013.

5383. Var þessi félagsskapur á vegum N1 sem skipulagði hvert golfsumar m.a. í samráði við meðlimi hópsins. Viðbrögð (S)forstj og (E)forstj við skipulagningu á golfviðburðunum í tölvupóstum og dagbækur þeirra gefa ótvírætt til kynna að þeir voru virkir meðlimir í hópnum.<sup>2448</sup>

<sup>2443</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] „Samkeppnisnámskeið 23-25. maí nk“, dags. 05.05.2011, kl. 16:55. Doc. ID. 0.7.33.518283. [...] svarar um leið á allan hópinn: „Frábært – endilega að setja þetta af stað. Ekki veitir af að fræða fólk um samkeppnislögin og starfshætti.“ Mætingarlisti, sjá afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Samkeppnisnámskeið\_þátttakendur.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] „Samkeppnisnámskeið – tímasetningar“, dags. 16.05.2011, kl. 10:40. Doc. ID. 0.7.33.524720.

<sup>2444</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.725394. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli m.a. [...] dags. 28.05.2011. Doc. ID. 0.7.33.782760.

<sup>2445</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Fundarboði frá [...] til fjölda starfsmann, „Samkeppnisnámskeið (fyrrí hluti)“, dags. 23.05.2011. Doc. ID. 0.7.33.203706.

<sup>2446</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði [...] „10. gr. fyrirlestur [...] maí 2011“, vistað 09.06.2011, kl. 15:49. Doc. ID. 0.7.33.145488.

<sup>2447</sup> Afhent skjal frá Eimskip við munnlega upplýsingagjöf [...], 17.09.2013, með heitinu „Handbók um samkeppnisreglur 2011: Inntak samkeppnislaga og viðbrögð við heimsókn samkeppnisyfirvalda“.

<sup>2448</sup> Sjá afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum/Eimskip (tiltekið ef gagn var afhent af Eimskip/Samskip):

- Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum dags. 10.04.2015, fskj. nr. 6. Tölvupóstsamskipti „N1 golfsumarið“, dags. 01.06.2010, þar sem skipulagt er boðsmót stórnótenda N1 sumarið 2010. [...] svarar hópnum (þ. á m. [...]) þann 22.06.2010 kl. 12:36 og segir: „Sælir, eg verd erlendis a morgun og nae thvi ekki ad maeta.. Maeti sterkur inn I naesta mot.“
- Frá þáv. framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1 til golf-hópsins. „N1 golfsumarið“, dags. 09.07.2010, kl. 08:46. Doc. ID. 0.7.33.764874.
- Frá þáv. forstjóra N1 til golfhópsins. „RE: N1 golfsumarið“, dags. 25.07.2010, kl. 14:08. Doc. ID. 0.7.33.766954.
- Frá þáv. framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1 til golf-hópsins. „Breytingar“, dags. 06.08.2010, kl. 14:44. Doc. ID. 0.7.33.769835.
- M.a. milli [...] til golfhópsins (m.a. [...]). „RE: Kveðja“, dags. 07.03.2011, kl. 14:52. Doc. ID. 0.7.33.748260. Vekur athygli að [...] hefur póstin sinn á því að segja „Sælir félagar“. Sjá einnig samskiptin afhent frá Samskipum 10.04.2015, fskj. nr. 6.
- Frá [...] til þáverandi forstjóra N1. „Re: Kveðja“, dags. 07.03.2011, kl. 15:35. Doc. ID. 0.7.33.844292.
- Frá þáverandi forstjóra N1 til golfhópsins. „Mótaröðin“, dags. 10.05.2011, kl. 17:15. Doc. ID. 0.7.33.866437.



5384. Golfmót hópsins voru a.m.k. fimmtán talsins á árunum 2010 – 2013.<sup>2449</sup>
5385. Golfhópurinn gerði fleira en að spila golf saman. Sýna gögn málsins að á þessum golfmótum hafi eftir atvikum verið gert ráð fyrir að hópurinn myndi einnig snæða og spjalla saman (nefnt m.a. „*súpuspjall*“).<sup>2450</sup> Einnig var farið í veiðiferðir og leikin skák. Jafnframt fór hluti hópsins í tvær skemmtiferðir til útlanda. Kemur og fram í gögnunum að góð persónuleg tengsl hafi myndast í hópnum og meðlimir notið félagsskaparins.
5386. Golfhópurinn fór í skemmtiferð til Bretlands 27.–30. ágúst 2010. Hópurinn flaug út saman, gisti á sama hóteli, og dagskráin laut að því að skemmta sér saman, spila golf og fara saman á leik í enska boltanum. Þannig segir í boðspósti forstjóra N1 fyrir ferðina sem hann sendi 25. júlí 2010:<sup>2451</sup>

*„Ég hef fengið gott tilboð í ferð sem að mínu mati getur verið stórskemmtilegt slútt á annars prýðilegu golfsumri.*

*Ferðin er sett saman af 3 hringjum sem allir eru hver með sínu sniði og sinni eigin keppni. Allt til gamans gert en um leið hörkukeppni.*

*Kostnaður er dekknaður af N1 nema hvað óskipulögð áfengiskaup eru á eigin reikning.*

*Hópurinn er 12 manns í það heila og við þurfum að ná 8 manns til að þetta gangi upp.*

*Tilhögun ferðarinnar er hér að neðan og það væri mjög æskilegt að heyra frá ykkur fyrir vikulokin hvort að þið getið og viljið koma með í ferð sem án vafa verður stórskemmtileg blanda af golfi, keppni, fótbolta og skemmtilegum kvöldum.*

- 
- Frá [...] til þáv. forstjóra HB Granda. „*Re:FS: Mótaröðin*“, dags. 10.05.2011, kl. 17:38. Doc. ID. 0.7.33.866514.
  - Frá þáverandi forstjóra N1 til golfhópsins. „*Áriðandi spurning*“, dags. 10.08.2011, kl. 07:18. Doc. ID. 0.7.33.894075. Varðar skipulagningu ferðar til Danmörku. Sjá viðbrögð [...]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Tölvupóstsamskipti milli [...] og þáv. forstjóra N1. „*RE: Áriðandi spurning*“, dags. 11.08.2011. Doc. ID. 0.7.33.802273.
  - Frá þáv. forstjóra N1 til golfhópsins. „*Spurning*“, dags. 22.08.2011, kl. 20:04. Doc. ID. 0.7.33.807896. Í tölvupósti þáv. forstjóra N1 má sjá að bæði [...] og [...] eru með „*punkta*“ eftir golfkeppnir sumarsins.
  - Tölvupóstsamskipti milli meðlima golfhópsins. „*Lokastaðan*“, dags. 31.08.2011-01.09.2011. Doc. ID. 0.7.33.813930.
  - Tölvupóstur frá [...] til þáv. forstjóra N1. „*RE: G-Einn*“, dags. 01.06.2012, kl. 08:51. Doc. ID. 0.7.33.1015339. Þáv. forstjóri N1 hafði þarna sama dag skipulagt komandi ár með pósti á golfhópinn og boðað að hópurinn myndi spila á mánuðögum og „*enda hringinn á léttum málsverði og samlagningu skorkorta*“. [...] svarar: „*Líst vel á, ég gera ráð fyrir að koma sterkur til leiks þann 11 júní nk.*“
  - Tölvupóstur frá þáv. forstjóra N1 til golfhópsins. „*Fyrsti fundur*“, dags. 05.06.2012, kl. 21:35. Doc. ID. 0.7.33.962504. Þar tiltekur forstjóri N1 að Ícelandair-menn hafi hætt í hópnum en „*það muni aðeins þjappa hópnum saman og efla baráttuna*“. Þá vísar hann í að hópurinn eigi rástíma komandi mánuðag og forstjóri N1 muni senda þeim fundarboð „*til að ekkert trufla nú þessa mikilvægu keppni sem er að hefjast*“.
  - Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og þáv. deildarstjóra söludeildar N1. „*RE: Golf mótaröðin – keppnin heldur áfram*“, dags. 19.07.2012, kl. 22:20 og 23.07.2012, kl. 09:02. Doc. ID. 0.7.33.1027699.
  - Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskip. Frá þáv. deildarstjóra söludeildar N1 til golfhópsins. „*Golfið í Grafarholti í gær*“, dags. 02.08.2012, kl. 09:41, sbr. svarpóst [...] til þáv. deildarstjóra söludeildar N1 07.08.2012, kl. 08:30 þar sem hann spyr um fyrirhugaða ferð hópsins í veiði í Selá. Doc. ID. 0.7.33.1030376

<sup>2449</sup> Afritaðar dagbókarfærslur frá Eimskip. Dagbók [...] Afritaðar dagbókarfærslur frá Samskipum. Dagbók [...] Samkvæmt dagbókum forstjóranna hittust hópurinn: 02.06.2010, 14.07.2010, 24.08.2010, 02.06.2011, 16.06.2011, 30.06.2011, 21.07.2011, 04.08.2011, 31.08.2011, 11.06.2012, 01.08.2012, 09.07.2013, 16.07.2013, 08.08.2013 og 22.08.2013.

<sup>2450</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...]. „*Minni á golfið á miðvikudaginn kl. 13:00 –mæting 12:30 (súpuspjall)*“. Frá þáv. deildarstjóra söludeildar N1 til golfhópsins. Fundarboð sent 30.07.2012, kl. 14:30. Fundartími 01.08.2012, kl. 12:30-18:00. Doc. ID. 0.7.33.1029248. Þá kemur t.d. fram í fundarboðum árið 2011 að boðið sé upp á snarl í golfskálunum áður en hópurinn spilaði golf. Afritaðar dagbókarfærslur frá Eimskip. Dagbók [...] „*Mótaröð sumarsins*“. 02.06.2011, kl. 12-18. Doc. ID. 0.7.33.784106. Afritaðar dagbókarfærslur frá Samskipum/Eimskip. Dagbók [...] „*Mótaröð sumarsins – mót nr.2*“, dags. 16.06.2011, kl. 12-18. Doc. ID. 0.7.33.878610 / 0.7.33.787091. Afritaðar dagbókarfærslur frá Samskipum/Eimskip. Dagbók [...] „*Mótaröð sumarsins – mót nr.3*“, dags. 30.06.2011, kl. 12-18. Doc. ID. 0.7.33.883067 / 0.7.33.791797. Afritaðar dagbókarfærslur frá Samskipum/Eimskip. Dagbók [...] „*Mótaröð sumarsins – mót nr.4*“, dags. 21.07.2011, kl. 12-18. Doc. ID. 0.7.33.888420 / 0.7.33.797360.

<sup>2451</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Frá þáv. forstjóra N1 til golfhópsins. „*N1 golfsumarið*“, dags. 25.07.2010, kl. 14:08. Doc. ID. 0.7.33.766954. [...] áframsendir þennan tölvupóst forstjóra N1 á sjálfan sig daginn eftir þann 26.07.2010, sbr. Doc. ID. 0.7.33.767204.



*Ferðin er ekki hluti af mótaröðinni enda verður henni lokið þegar hér er komið við sögu.*<sup>2452</sup>

5387. Þann 3. ágúst 2010 sendi (S)forstj tölvpóst til N1 og þakkaði fyrir að vera boðið í ferðina til Bretlands. Spurði hann hverjir myndu fara í ferðina. N1 svaraði um hæl og taldi upp sjö einstaklinga sem væru búnir að staðfesta að þeir kæmu, þ.m.t. (E)forstj. Sagði N1 að tveir til viðbótar ættu eftir að svara.<sup>2453</sup> Vitneskja um þátttöku (E)forstj breytti því ekki að (S)forstj fór í þessa ferð. Dagbókarfærslur (E)forstj og (S)forstj staðfesta að þeir voru þátttakendur í þessari utanlandsferð hópsins í lok ágúst 2010.<sup>2454</sup> Er og ljóst að þetta var ekki stór hópur manna sem fór saman í þessa ferð. Eru þessi samskipti forstjóra fyrirtækjanna í beinu ósamræmi við þær upplýsingar sem þeir veittu Samkeppniseftirlitinu við rannsókn málsins, m.a. í september 2013.
5388. (S)forstj og (E)forstj fóru saman í fleiri ferðir. Dagana 2.-5. september 2010 fór sami golfhópur í skemmtiferð til Danmerkur. Þátttakendur í þessari ferð voru bæði (E)forstj<sup>2455</sup> og (S)forstj<sup>2456</sup>, auk sex annarra manna. Dagskráin í þessari ferð var þétt. Áttmenningarnir áttu að spila golf saman, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir.<sup>2457</sup> Að ferðinni lokinni sendi N1 tölvpóst til m.a. (E)forstj og (S)forstj og þakkaði fyrir „frábæra samveru“.<sup>2458</sup>
5389. Þann 9. janúar 2012 kom umræddur hópur saman og tefldi sér til skemmtunar. Var um að ræða fjöltefli og skipulagning þessa hófst í lok nóvember 2011.<sup>2459</sup> Eftir að einn úr hópnum hafi stungið upp á þessu svaraði (S)forstj og sagði að Samskip gætu lagt til skákmann. Hið sama gerði annar í hópnum. (E)forstj svaraði þessu:
- „Mér finnst nú að menn eigi að mæta sjálfir og vera ekki með neinn aumingjaskap og senda einhvern fyrir sig, ekki gerið þið það í golfinu – er það?“<sup>2460</sup>*
5390. Hvatti þannig (E)forstj eða „manaði“ (S)forstj o.fl. til þess að mæta sjálfir. Var það niðurstaðan að bæði (S)forstj og (E)forstj mættu á þennan viðburð í janúar 2012.

<sup>2452</sup> Meðfylgjandi tölvpósti forstjóra N1 eru upplýsingar fyrir hópinn um sameiginlegt flug 27. ágúst út til Manchester og heim til Íslands 30. ágúst 2010. Sú tímasetning er í samræmi við dagbókarfærslur [...] Gisting er ákveðin fyrir hópinn á hóteli í Manchester, „Marriott Worsley Park“, og auk þess að spila golf þessa helgi er tilgreind ferð á leik Manchester United gegn West Ham 28. ágúst 2010. Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. Frá þáv. forstjóra N1 til golfhópsins. „RE: N1 golfsumarið“, dags. 25.07.2010, kl. 14:08. Doc. ID. 0.7.33.766954.

<sup>2453</sup> Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.768476.

<sup>2454</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...]

<sup>2455</sup> Afritaður tölvpóstur frá Eimskip. Frá [...] til N1, dags. 22.08.2011, kl. 20:03. [...] tilkynnir N1 að hann muni koma með í ferðina til Danmerkur. Doc. ID. 0.7.33.807896. Frá N1 til [...], dags. 25.08.2011, kl. 09:59. [...] fær sendan flugmiða til Danmerkur. Doc. Id. 0.7.33.809305.

<sup>2456</sup> Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. Frá N1 til [...] dags. 25.08.2011, kl. 10:00. Doc. ID. 0.7.33.901329. [...] fær sendan flugmiða til Danmerkur.

<sup>2457</sup> Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. Frá N1 til m.a. [...] dags. 31.08.2011, kl. 21:45. Doc. ID. 0.7.33.902153 / 0.7.33.813356. Ber tölvpósturinn með sér að m.a. [...] séu leið saman til Danmerkur. Dagskrá fyrir ferðina fylgdi með tölvpóstinum.

<sup>2458</sup> Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. Frá N1 til m.a. [...] dags. 07.09.2011, kl. 08:48. Doc. ID. 0.7.33.904464 / 0.7.33.815959.

<sup>2459</sup> Þar tefldi hópurnum, ásamt öðrum stjórnendum, skák í fjöltefli gegn skákmeistara. Afrituð tölvpóstsamskipti frá Eimskip. Frá þáv. forstjóri HB Granda til golfhópsins. „Skák“, dags. 29.11.2011, kl. 17:12 og 01.12.2011, kl. 00:31. Doc. ID. 0.7.33.870296, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.870302. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Í viðhengi við afritaðan póst má sjá ljósmyndir af fjölteflinu, þar á meðal af [...] Viðhengi við afritaðan tölvpóst frá viðburðarstjóra fjölteflisins til hluta golfhópsins, þ. á m. [...] (og fleiri stjórnenda). „RE: Hörð keppni“, dags. 10.01.2012, kl. 17:06. Doc. ID. 0.7.33.888874.

<sup>2460</sup> Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. Milli m.a. [...] dags. 29.11.2011, kl. 20:12, 30.11.2011, kl. 08:39 og 02.12.2011, kl. 06:14. Doc. ID. 0.7.33.944136.



5391. Fimmtudaginn 23. ágúst 2012 til sunnudagsins 26. ágúst 2012 fóru (E)forstj og (S)forstj í veiði í Selá með golfhópnum í boði N1.<sup>2461</sup> Var hópnum flogið til Egilsstaða á fimmtudeginum og til baka á sunnudeginum.<sup>2462</sup>
5392. Ári síðar bauð N1 hópnum, þ.á m. (S)forstj og (E)forstj, aftur til veiði í Selá með sama fyrirkomulagi og árið áður, nánar tiltekið dagana 26.-29. ágúst 2013. Gefa gögn málsins til kynna að (E)forstj hafi forfallast á síðustu stundu og annar stjórnandi hjá Eimskip farið í hans stað.<sup>2463</sup>
5393. Samtímagögn sýna að golfhópurinn og umgjörð hans var á persónulegum nótum. Við rannsókn málsins fannst t.a.m. tölvupóstur þar sem einn meðlimur í golfhópnum beinlínis taldi, strax eftir fyrsta golfsumar hópsins árið 2010, að myndast hafi persónuleg tengsl innan hópsins og meðlimir notið félagsskaparins.<sup>2464</sup>
5394. Við skipulagningu golfsumarsins hjá hópnum 2012 segir sömuleiðis annar meðlimur hópsins eftirfarandi í tölvupósti til hópsins, þ.e. m.a. til (E)forstj og (S)forstj: „Eitt af því sem hefur verið ákveðið [...] að halda áfram okkar félagsskap, þ.e. að hittast og spila golf nokkrum sinnum ári. Njóta þess að kynnast hvor öðrum án þess að viðskipti væru að trufla þau samskipti, þó þau skipuðu alltaf stóran sess í okkar félagsskap.“<sup>2465</sup>

### 13.6 Samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips

5395. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru ásamt (E)forstj (og „nn“) í vinnuhópi „Nýtt upphaf“ verkefnisins árið 2008, sbr. glærुकynningu um „Nýtt upphaf“ verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Hefur (E)frkvstj-alþjsv upplýst um fund sem hann og (E)forstj sátu á árinu 2008 með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj verið rædd atriði sem komu fram á „Nýtt upphaf“ glærुकynningunni.

<sup>2461</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...]. „Veiði Selá – flug kl. 11.00 til Egilsstaða og kl. 16.00 til baka“. Fundur bókaður í dagbók 23.07.2012, kl. 12:57. Ferð frá 23. til 26.08.2012. Doc. ID. 0.7.33.1027898. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók. [...]. „Selá“. Ferð bókuð í dagbók 22.05.2012, kl. 15:40. Doc. ID. 0.7.33.955265. Ferð frá 23. til 27.08.2012. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og þáv. deildarstjóra söludeildar N1. „RE: Golf mótaröðin – keppnin heldur áfram“, dags. 19.07.2012, kl. 22:20 og 23.07.2012, kl. 09:02. Doc. ID. 0.7.33.1027699. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskip. Frá þáv. deildarstjóra söludeildar N1 til golfhópsins. „Golfið í Grafarholti í gær“, dags. 02.08.2012, kl. 09:41, sbr. svarpóst [...] til þáv. deildarstjóra N1 dags. 07.08.2012, kl. 08:30 þar sem hann spyr um fyrirhugaða ferð hópsins í veiði í Selá, sbr. Doc. ID. 0.7.33.1030376.

<sup>2462</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] „Re: veiði í Víðidalsá“, dags. 11.08.2012 og 12.08.2012. Doc. ID. 0.7.33.1031380. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...] til síns sjálfs. „mál í vinnslu“, dags. 13.08.2012 kl. 18:25. Doc. ID. 0.7.33.1031860. Afritaðir tölvupóstur frá Eimskip/ Samskip. Þáv. framkvæmdastjóra fjármálasviðs N1 sendir m.a. til [...] boðskort í veiðina í Selá og segir „sjáumst eldhress á fimmtudaginn á Reykjavíkflugvelli“. „Selá 23. – 26. ágúst 2012“, dags. 17.08.2012, kl. 14:24. Doc. ID. 0.7.33.987040 / 0.7.33.1032631. [...] staðfestir mætingu og spyr hverjir mæti í veiðina líka. Sjá einnig viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá [...] „Selá ....“, dags. 25.08.2012, kl. 15:04. Doc. ID. 0.7.33.590003 / 0.7.33.5900091. Viðhengi er mynd af [...] við veiði.

<sup>2463</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum/Eimskip. Vörsluaðilar samskipta eru bæði [...] Þáv. framkvæmdastjóri fyrirtækjasviðs N1 boðar að nú styttest í veiði í Selá 26.08.2013-29.08.2013 og hann voni að allir séu klárir. „Selá 26-29. ágúst / ferðaplan“, dags. 30.07.2013. Doc. ID. 0.7.33.1144727 / 0.7.33.309875. Svarpóst [...] þar sem hann staðfestir mætingu í veiðina: Doc. ID. 0.7.33.1144811 / 0.7.33.277559. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip/Samskipum. Vörsluaðilar eru bæði [...] Frá markaðssérfræðing hjá N1 um boð í veiðina í Selá 26.-29. ágúst 2013. „Selá 26-29.ágúst“, dags. 10.05.2013, kl. 12:59. Doc. ID. 0.7.33.1127750 / 0.7.33.1105359. Bæði [...] staðfesta mætingu í veiðina. Afritaður tölvupóstur frá [...] til markaðssérfræðings N1, dags. 10.05.2013. Doc. ID. 0.7.33.1105428. Sjá einnig þegar [...] skráir ferðina í dagbók sína, sbr. dagbókarfærslu „Selá“. Doc. ID. 0.7.33.232774. Sjá staðfestingu [...] um mætingu þar sem hann þakkar gott goð og segir „þigg með þökkum...“. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Frá [...] til N1. „Selá“, 12.05.2013, kl. 22:25. Doc. ID. 0.7.33.1128073. Umrædd veiðiferð fannst líka í dagbók [...]. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...]. „Selá – N1“. Bókað 12.05.2013, kl. 22:24. Doc. ID. 0.7.33.1128068. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Tölvupóstsamskipti milli [...] og framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1. „Re: Selá 26-29. ágúst / ferðaplan“, dags. 22.-23.08.2013. Doc. ID. 0.7.33.331615. Sjá einnig Doc. ID. 0.7.33.1148884. [...] virðist líka fá boðið í veiðina. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip/Samskipum. Frá þáv. framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1 til golfhópsins. „Selá 26-29. ágúst“, dags. 23.08.2013, kl. 09:50. Doc. ID. 0.7.33.1148858. Sjá einnig að [...] mæti fyrir [...], afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá þáv. framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1 til [...]. „Re: Selá 26-29. ágúst / ferðaplan“, dags. 23.08.2013, kl. 14:32. Doc. ID. 0.7.33.332568.

<sup>2464</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá þáv. framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1 til golf-hópsins. „Breytingar“, dags. 06.08.2010, kl. 14:44. Doc. ID. 0.7.33.769835.

<sup>2465</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá þáv. deildarstjóra söludeildar N1 til golfhópsins. „Golf mótaröðin – keppnin heldur áfram“, dags. 17.07.2012, kl. 21:54. Doc. ID. 0.7.33.1027699.



5396. Gögn málsins, sbr. samskiptayfirlitið hér að framan, sýna einnig áframhaldandi bein samskipti á milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv á árunum 2009-2013.
5397. (E)frkvstj-alþjv var á rannsóknartímabilinu framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskip. Eins og fram kom í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Sérstaklega voru tilgreind hjá einum heimildarmannanna í því sambandi mikil samskipti milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv.
5398. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv störfuðu á árum áður fyrir Samskip og Eimskip í Hollandi. Var (E)frkvstj-alþjv yfirmaður skrifstofu Eimskips í Hollandi og Belgíu en flutti til Íslands árið 2004 og varð þá framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskip. (S)forstj flutti til Íslands árið 2005 og var greint frá því í fjölmiðlum í mars 2005:
- „Fyrrverandi forstjóri Mærsk-skipafélagsins, [...], verður næsti forstjóri Samskipa við hlið [(S)forstj] sem flytur sig um set til Íslands. [...] [(S)forstj] forstjóri, sem leitt hefur útrás Samskipa erlendis undanfarin ár, hefur tekið við rekstri félagsins á Íslandi. Undir [(S)forstj] heyrir einnig stjórn Íslandsdeildanna erlendis og frystivöruflutninga félagsins.“<sup>2466</sup>*
5399. Í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)forstj hafi í um fimm ár starfað fyrir Samskip erlendis og lengst af búið í Rotterdam og þar var „lítið Íslendingasamfélag, einkum samansett af einstaklingum sem stunduðu þar nám og starfsfólki flutningafélaganna. (S)forstj átti heima í sömu götu og (E)frkvstj-alþjv og var töluverður samgangur á milli fjölskyldna þeirra, m.a. þar sem börn þeirra gengu í sama skóla.“<sup>2467</sup>
5400. Í kafla 5.9 er gerð grein fyrir atvikum frá mars 2003 sem sýna að (S)forstj greindi (E)frkvstj-alþjv frá mikilvægum viðskiptalegum upplýsingum. (E)frkvstj-alþjv tók við þeim og miðlaði til yfirboðara sinna. Fól þetta í sér brot Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga.
5401. Ljóst er að samskipti (E)frkvstj-alþjv og (S)forstj héldu áfram eftir að þeir fluttust aftur til Íslands á árunum 2004 og 2005. Í kafla 7.1.4 kemur fram að við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)frkvstj-alþjv að hann þekkti (S)forstj. Hittust þeir árlega í matarboði fimm til sjö hjóna sem kynnst höfðu í Hollandi. Var þetta árlega matarboð haldið í tengslum við jólin og nefnt „Sinterklass feest“. Hafði þessi siður hafist í Hollandi og haldið áfram eftir að viðkomandi einstaklingar fluttu aftur til Íslands.
5402. Auk (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv var (E)frkvstj-N-Atlants í hópnum. (E)frkvstj-N-Atlants hóf störf hjá Eimskip árið 1990 og árunum 1999 – 2002 var hann forstöðumaður hitastýrðra flutninga Eimskips með aðsetur í Rotterdam. Síðar varð (E)frkvstj-N-Atlants forstöðumaður á Evrópusviði Eimskips og í september 2008 var greint frá því að hann hefði verið ráðinn sem framkvæmdastjóri hjá Eimskip og kominn í hóp „lykilstjórnenda félagsins“.<sup>2468</sup> Á árinu 2010 tók (E)frkvstj-N-Atlants við starfi yfirmanns skrifstofu BWS í Reykjavík á árinu 2010. Eins og fram hefur komið var BWS keppinautur Eimskips og Samskipa á Íslandi og í Færeyjum. Með opnun skrifstofu í Reykjavík ætlaði BWS að gera sig meira gildandi í samkeppni hér á landi.<sup>2469</sup>
5403. (E)forstö-landfl2 var einnig hluti af hópnum. Hann hafði um árabíl starfað sem yfirmaður hjá Samskipum en var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar

<sup>2466</sup> „Nýr forstjóri Samskipa frá Mærsk“, 25.05.2005. Visir. Aðgengilegt á slóð: <https://www.visir.is/g/2005505240324>.

<sup>2467</sup> Mgr. 287 – 289 í athugasemdum Samskipa við AI.

<sup>2468</sup> Sjá [https://www.euroland.com/omx\\_attachments/2008-09/277846-5-is.pdf](https://www.euroland.com/omx_attachments/2008-09/277846-5-is.pdf).

<sup>2469</sup> Sjá Blue Water News, ágúst 2010: „To increase focus on sales and development on the Iceland market, Smyril Blue Water is establishing an office in Reykjavík, the capital of Iceland. Smyril Blue Water is already represented in Seydisfjörður. To manage the office in Reykjavík, we have employed [...] who has a broad and detailed knowledge of the market from 20 years in the freight forwarding business in countries such as Norway, Holland and of course Iceland.“ [https://issuu.com/bwmark/docs/news\\_aug\\_2010\\_uk/10](https://issuu.com/bwmark/docs/news_aug_2010_uk/10).



hann lét af störfum hjá Eimskip.<sup>2470</sup> Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjv að (S)frkvstj-innanl hefði jafnframt verið í umræddum hópi þegar meðlimir hans bjuggu allir í Hollandi. Eins og fram hefur komið var (S)frkvstj-innanl á rannsóknartímabili þessa máls framkvæmdastjóri landflutninga Samskipa.

5404. Gögnin sýna að samskipti meðlima hópsins tóku ekki aðeins til hins árlega jólaboðs. Má sjá af samtímagögnunum að m.a. (S)forstj og (E)forstö-landfl2 fóru t.a.m. saman í sumarbústaðaferð um mitt ár 2009.<sup>2471</sup> Þá sýna gögnin að 16. mars 2010 sendi (S)forstj (E)frkvstj-alþjv boðskort í tölvupósti í fertugsafmæli sitt.<sup>2472</sup>
5405. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 kváðust bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv ekki hafa átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip, sbr. kafla 7.1.4. Þeir upplýstu ekki um fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008. Jafnframt upplýstu þeir heldur ekki um samráðsverkefnið og að þeir hefðu verið skipaðir í „vinnuhóp“ til að framkvæma það verkefni. (S)forstj upplýsti ekki um að á sínum tíma hefðu aðrir yfirmenn hjá Eimskip en (E)frkvstj-alþjv ((E)frkvstj-N-Atlants og (E)forstö-landfl2) verið í hópnum.<sup>2473</sup> Þá upplýstu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv ekki um annan fund sem þeir sátu báðir (ásamt (S)stjórnarm-fjármstj, (E)forstj og (S)frkvstj-millilandasv) í húsakynnum Samskipa seinni hluta ársins 2008 þar sem rædd voru atriði sem féll undir „Verkefnið Nýtt upphaf“. (E)frkvstj-alþjv upplýsti fyrst um þann fund í skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018, fjórum árum eftir að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á málinu hófst og ítrekað var búið að beina til Eimskips að svara upplýsingabeiðnum um samskipti m.a. (E)frkvstj-alþjv við stjórnendur Samskipa.
5406. Í kafla 7.1.4 kemur fram að bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv hafi neitað því að hafa rætt málefni Samskipa og Eimskips í samskiptum sem tengdust hópnum. Hins vegar sagði (E)frkvstj-alþjv einnig í skýrslutöku hjá lögreglu að það hefði verið „vandasamt“ að koma í veg fyrir slíkar umræður í hópnum. (E)frkvstj-alþjv kvaðst einnig hafa þekkt reglu handbókar Eimskips um að starfsmenn og stjórnarmenn fyrirtækisins ættu ekki í samskiptum við keppinauta.
5407. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)forstj:
- Hann myndi ekki líða það ef einhver í stjórnunarteymi Eimskips væri vinur (S)forstj.
  - Kvaðst (E)forstj annars vegar ekkert vita um samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv og hins vegar að hann hefði rætt um þau samskipti við (E)frkvstj-alþjv og sagt að þau „litu ekki vel út“. Var því ekki samræmi í framburði (E)forstj.<sup>2474</sup>
5408. Þessi samskipti og tengsl voru til þess fallin að viðhalda samráðinu.
5409. Þá má vísa til þess að gögn málsins sýna að meðlimir hópsins nýttu tækifærið til að ræða viðskiptatengd málefni þegar þeir áttu í samskiptum í tengslum við boðin. Þann 23. október 2012 sendi (E)frkvstj-alþjv tölvupóst til (E)frkvstj-N-Atlants varðandi fyrirhugað boð hópsins heima hjá (E)frkvstj-N-Atlants í desember 2012. (E)frkvstj-N-Atlants svarði: „Takk fyrir þetta, fékk ekki fyrri mailið. Hvað er að fréttu annars? Ætlar þú að taka plássíð frá FO?[Færeyjum]“ (E)frkvstj-alþjv

<sup>2470</sup> Afhentur starfsmannalisti Eimskips 23.03.2015.

<sup>2471</sup> Afhentur tölvupóstur frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „Tölvupóstar“). Um er að ræða tölvupóstsamskipti vinnuhóps með heitinu „KB 2009“ frá 29.-30.06.2009 þar sem verið er að skipuleggja dagskrá í sumarbústaðaferð í Kiðjábærg. Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29.01.2015 til Samskipa óskaði Samkeppniseftirlitið eftir samskiptum [...] við stjórnendur Eimskips, sbr. tölul. 6 og 7. í upplýsingabeiðninni. Samskip afhenti að eigin frumkvæði vegna þessa m.a. tölvupóstsamskipti sem vörðuðu samskipti hópsins vegna hins árlega jólaboðs, sbr. afhendingu 10.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar). Tölvupóstsamskipti dags. 23.11.2010. „UITNODIGING SINTERKLAAS FEEST VRIJDAG 3 DECEMBER 2010, WULPKAM 24, HAVENFJORD (ALLEEN VOOR 40+ ERS)“. Tölvupóstsamskipti dags. 14.-17.11.2011. „SINTERKLAAS FEEST 3 DECEMBER 2011“. Tölvupóstsamskipti dags. 21.10.2012. „SINTERKLAAS FEEST 2012“. Tölvupóstsamskipti dags. 13.-24.11.2013. „SINTERKLAAS FEEST 2013“.

<sup>2472</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.724817. Þetta gagn afhenti Samskip ekki við afhendingu tölvupósta [...] 1.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar).

<sup>2473</sup> Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins [...] dags. 10.09.2013.

<sup>2474</sup> Sjá nánar kafla 7.1.4.





svaraði daginn eftir: „Í raun er staðan óbreytt, ferjan og BWS vilja klára sín mál áður en þeir fara að hugsa eitthvað annað. Erfitt að meta hvenær því líkur.“<sup>2475</sup>

5410. Eins og fjallað verður um í kafla 20 áttu (E)frkvstj-alþjv og (S)forstj í nánast samhliða samskiptum við BWS. Umrædd boð sköpuðu vettvang til að ræða málefni BWS og önnur atriði sem vörðuðu samkeppni á flutningamarkaði.
5411. Sama dag og (E)frkvstj-alþjv og (E)frkvstj-N-Atlants voru í samskiptum vegna jólaboðsins og flutnings frá Færeyjum sendi (E)frkvstj-N-Atlants tölvupóst á aðra í hópnum, m.a. (S)forstj, varðandi fyrirhugað samsæti. Gefa gögnin til kynna að (S)forstj og (E)frkvstj-N-Atlants hafi rætt saman síðar sama dag. Þannig sendi (S)forstj sama kvöld tölvupóst til framkvæmdastjórans sem tekið hafði við af (S)frkvstj-millilandasv, (S)viðskstj2, með fyrirsögninni „smyril“ þar sem sagði: „Mig grunar að bw [BWS] og smyri séu að ganga til samninga, eða þeir semji við annan aðila, ég heyrði í [(E)frkvstj-N-Atlants] í dag sem ekki veit hvað er í gangi.“<sup>2476</sup> Höfðu þannig (S)forstj og (E)frkvstj-N-Atlants einnig rætt málefni sem tengdust samkeppni á flutningamarkaðnum.
5412. Jólaboð hópsins var síðan haldið laugardaginn 8. desember 2012 og voru m.a. (E)frkvstj-alþjv og (S)forstj viðstaddir. Að kvöldi sunnudagsins 9. desember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst á sjálfan sig en gögn þessa máls sýna að hann gerði það gjarnan til minnis fyrir sig. Þar kom m.a. fram; „hækka verð“. Að morgni mánudagsins 10. desember 2012 sendi (E)frkvstj-alþjv tölvupóst til samstarfsmanna með heitinu „Verðhækkun“. Eins og rökstutt er í kafla 14.39.3 styðja m.a. þessi atvik að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmaett samráð sem fólst m.a. í því að hækka gjaldskrár Samskipa og Eimskips á Íslandi og erlendis í byrjun árs 2013.

### 13.7 Samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa

5413. Á rannsóknartímabili þessa máls var (S)forstö-útfl forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa og sýna gögn málsins, sbr. yfirlitið hér að framan, bein samskipti hans við (E)forstj.
5414. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj í forstjóratið sinni ekki hafa liðið að starfsmenn Eimskips ættu í venskap við starfsmenn Samskipa, sbr. umfjöllun hér að framan. Eftir að hann tók við sem forstjóri hafi hann sagt upp starfsmönnum Eimskips sem hafi verið „fyrirverandi Samskipamenn“. Honum hafi þótt „óþægilegt“ að fyrirverandi starfsmenn Samskipa væru í vinnu hjá Eimskip. Til viðbótar sagði (E)forstj hann hefði ekki heimilað að einhver í stjórnunarteymi Eimskips hafi verið vinur (S)forstj.<sup>2477</sup>
5415. Í kafla 7.1.3 er gerð grein fyrir samtímagögnum sem sýna rík tengsl milli (E)forstj og (S)forstö-útfl og regluleg samskipti þeirra á rannsóknartímabilinu. Kemur þar einnig fram að (E)forstj gaf rangar upplýsingar um samskipti sín við (S)forstö-útfl við skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður að því hvernig samskipti hans við (S)forstö-útfl samræmdust handbók Eimskips um samkeppnisreglur og yfirlýsingu hans um að hann myndi ekki líða venskap starfsmanna Eimskips við starfsmenn Samskipa. Kvaðst (E)forstj hafa tekið (S)forstö-útfl „út fyrir sviga“ frá þeirri reglu hans.
5416. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að (E)forstj hafi í skýrslu til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 viljað leyfa öllum samskiptum sínum og annarra starfsmanna Eimskips við Samskip og stjórnendur þar. Á það ekki síst við samskipti hans við (S)forstj og (S)forstö-útfl.
5417. Regluleg samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl voru viðvarandi allt rannsóknartímabilið og héldu áfram eftir það. Sést það af gögnum sem Samskip afhentu og sýna samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstj á Facebook á árunum 2013 – 2017.

<sup>2475</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.854706.

<sup>2476</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.613032.

<sup>2477</sup> Sjá kafla 7.1.3.



5418. Sýna afhent gögn Samskipa að (E)forstj og (S)forstö-útfli ræddu saman á Facebook þann 8. mars 2013 og stefndu á að hittast á sjávarútvegssýningunni í Boston 10.-12. mars 2013. Samtímagögn sýna að það gekk eftir. Jafnframt ræddu þeir saman á Facebook þann 4. ágúst 2013 og fóru saman út að borða um kvöldið. 7. september 2013 átti sér stað símtal milli (S)forstö-útfli og (E)forstj. Varði símtalið í rúmlega 18 mínútur. Hútleit Samkeppniseftirlitið fór fram nokkrum dögum síðar og þann 17. september 2013 gaf (E)forstj rangar upplýsingar um samskipti hans við (S)forstö-útfli við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu.
5419. Afhent Facebook samskipti sýna að þann 23. febrúar 2016 sendu (E)forstj og (S)forstö-útfli á milli sín tvær hljóðklippur. Á þessum tíma voru fyrirtækin undir rannsókn í máli þessu og bæði (E)forstj og (S)forstö-útfli áfram starfandi hjá fyrirtækjunum. Í þessum samskiptum sendi (E)forstj eftirfarandi skilaboð til (S)forstö-útfli: „Frábært ef eftirlitið nær þessu samtali fyrir hæstarétt [...]”. Verður að ætla að þarna hafi (E)forstj verið að vísa til Samkeppniseftirlitsins og rannsóknar á brotum Eimskips og Samskipa.

### 13.8 Samskipti forstjóra Eimskips við yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku

5420. (S)frkvstj-N-Am var á rannsóknartímabilinu yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku.
5421. Í kafla 7.1.3 er gerð grein fyrir samskiptum (E)forstj við (S)frkvstj-N-Am. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj hitta (S)frkvstj-N-Am „reglulega” þegar hann færi til Bandaríkjanna, eftir að gögn málsins um samskipti þeirra í júní og september 2008 voru borin undir hann.
5422. Samtímagögnin eru í samræmi við þetta og sýna einnig aðkomu (S)forstö-útfli að þessum samskiptum. Fyrir liggur þannig að þann 24. nóvember 2010 skipulögðu (S)forstö-útfli og (E)forstj fund (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-N-Am. Sá fundur átti sér stað þann dag.

### 13.9 Samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg

5423. (E)frkvstj-Þýskal var á rannsóknartímabili málsins framkvæmdastjóri Eimskips í Þýskalandi.
5424. Við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu voru (S)forstj, (S)forstö-útfli og (S)forstö-innfl1 spurðir um tengsl og samskipti við þá sem starfað hafa fyrir Eimskip. Upplýstu þeir ekki um tengsl og samskipti sín við (E)frkvstj-Þýskal.<sup>2478</sup> Rétt er að nefna að út- og innflutningur skipafyrirtækjanna til og frá Íslandi gegnum Þýskaland er mikilvægur þáttur í sjóflutningastarfsemi fyrirtækjanna.
5425. (E)frkvstj-Þýskal hóf störf í Þýskalandi í byrjun september 2009. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá þessum tíma greindi hann (S)frkvstj-innanl frá því að hann hefði hitt (E)frkvstj-Þýskal „um helgina” og það væri „ekki slæmt” fyrir Samskip að hafa (E)frkvstj-Þýskal í Þýskalandi.<sup>2479</sup>
5426. Í lok september 2009 áttu (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfli í samskiptum og (E)frkvstj-Þýskal bauð (S)forstö-útfli gistingu í húsakynnum sínum í Hamborg.<sup>2480</sup>
5427. Í mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstj og óskaði honum til hamingju með afmælið. (S)forstj svaraði og sagði: „Sjáumst hressir að vanda á Brussel”. Vísaði hann þar til hinnar árlegu alþjóðlegu sjávarútvegssýningu sem haldin er á vorin í Brussel. Bæði Eimskip og Samskip hafa sótt þá sýningu. (E)frkvstj-Þýskal svaraði: „Já sjáumst í Brussel.” Einnig ræddu þeir um hugsanlega heimsókn (S)forstj til (E)frkvstj-Þýskal í Hamborg.<sup>2481</sup>

<sup>2478</sup> Endurrit upplýsingagjöf Samskipa [...] dags. 10.09.2013.

<sup>2479</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.766710.

<sup>2480</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.908368.

<sup>2481</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.729769.



5428. Gögn málsins sýna að (S)forstö-útfli og (E)frkvstj-býskal hittust í Hamborg í maí 2010.<sup>2482</sup> Hittust þeir aftur í nóvember 2010.<sup>2483</sup>
5429. Þá liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-býskal hittust í Hamborg í mars 2012.<sup>2484</sup>

### 13.10 Samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips

5430. Framangreind umfjöllun sýnir að (S)forstö-innfl1, forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, átti í ítrefuðum samskiptum við (E)forstö-innfl, starfsbróðir sinn hjá Eimskip. Einnig sat hann ásamt (S)frkvstj-millilandasv fundi með m.a. (E)frkvstj-sala/bj og (E)forstö-innfl. Þá átti (S)forstö-innfl1 í samskiptum við (E)frkvstj-býskal. Til viðbótar átti (S)forstö-innfl1, ásamt (S)stjórnarm-S og SH, í samskiptum við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.
5431. Til upprifjunar skal þess getið að (S)forstö-innfl1 hafði starfað áður hjá Eimskip með (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.<sup>2485</sup> (E)viðskstj2 var viðskiptastjóri hjá innflutningsdeild Eimskips. Bæði (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2 komu þannig að tilboðsgerð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og Samskipa í innflutningi en samráðið tók helst til þeirra viðskiptavina. (E)sölustj-innanl2 var starfsmaður í landflutningadeild Eimskips og kom t.d. að útboði Ölgerðarinnar á árinu 2009 en fjallað er um atvik tengd því útboði í kafla 14.3. Fjórdi þátttakandinn í þessum reglubundnu samskiptum var (S)stjórnarm-S og SH. Hann settist í stjórn Samskipa hf. í byrjun ágúst 2010 og í stjórn Samskipa Holding í september sama ár. Sat (S)stjórnarm-S og SH í þessum stjórnnum út rannsóknartímabilið.<sup>2486</sup>
5432. Í skýrslugjöf (S)forstö-innfl1 hjá Samkeppniseftirlitinu, þann 10. september 2013, vék hann að framangreindum tengslum og samskiptum hópsins. Þar svaraði hann aðspurður um samskipti sín við starfsmenn og stjórnendur Eimskips, að hann hafi verið í sambandi við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á síðustu árum, þeir væru „góðir félagar“ hans síðan þeir störfuðu allir saman hjá Eimskip. Símanúmer þeirra væru í símanum hans. Er þessi framburður í samræmi við fyrirliggjandi sönnunargögn málsins. Sagði (S)forstö-innfl1 aðspurður að það væru „örugglega tvö ár allavega, meira myndi ég halda“ frá síðustu samskiptum hans við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.<sup>2487</sup>
5433. Gögn málsins sýna að samskipti þessara stjórnenda og starfsmanna Eimskips og Samskipa hófust 23. október 2008, sbr. tölvupóstur frá (E)viðskstj2 til (S)forstö-innfl1, (E)sölustj-innanl2 og (S)stjórnarm-S og SH en heiti póstsins var „Hittingur“.<sup>2488</sup> Vísaði hann til símtals við (S)forstö-innfl1 og lagði til að þeir fjórir myndu hittast 31. október 2008. Niðurstaðan var að hópurninn fór út að borða saman 7. nóvember 2008.<sup>2489</sup>
5434. Í ársbyrjun 2009 hvatti (S)forstö-innfl1 þá (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 til að koma með sér á þorablót og var skipulagður „hittingur fljótlega“.<sup>2490</sup>
5435. Í apríl 2009 sendi (E)viðskstj2 til (S)forstö-innfl1 tölvupóst; „Sæll gamli, Náðirðu eitthvað að kíkja á þetta Chep pallettu dæmi?“ og voru þeir í framhaldinu í samskiptum vegna þessa. Áttu þeir þannig í samskiptum um málefni sem tengdust starfsemi Eimskips og Samskipa. Daginn eftir sendi (S)forstö-

<sup>2482</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.971469.

<sup>2483</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.1012479.

<sup>2484</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.1012479.

<sup>2485</sup> Endurrit af skýrslu [...], dags. 10.09.2013, bls. 3-4.

<sup>2486</sup> Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „Samskip Holding BV. Samskip hf. and Executive Management.pdf/Question 3 & 4. Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 02.11.2016. „Stjórnarseta í Samskipæum hf 2008-2016.docx“, fskj. 2. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.737573. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.829180. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.852842. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.901285. Afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „Louisville“, dags. 24.03.2012-25.03.2012. Doc. ID. 0.7.33.963071. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1070316.

<sup>2487</sup> Endurrit af skýrslu [...], dags. 10.09.2013, sjá leiðrétt bls. 10 í endurriti skýrslu [...], tími upptöku mín. 6:05.

<sup>2488</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.679515.

<sup>2489</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum og Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.685213.

<sup>2490</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.712634 og Doc. ID. 0.7.33.712692.



innfl1 annan póst á (E)viðskstj2 og sagði: „Við erum að safna þessu saman.“ (S)forstö-innfl1 benti síðan (E)viðskstj2 á að hafa samband við tiltekinn starfsmann hjá Samskipum.<sup>2491</sup>

5436. Í maí 2009 hittist hópurinn á „*djamminu*“ og skipulögðu í framhaldinu (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 að kaupa gjöf handa (S)stjórnarm-S og SH.<sup>2492</sup>

5437. Þann 6. nóvember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)viðskstj2, (E)sölustj-innanl2 og (S)stjórnarm-S og SH og lagði til að hópurinn myndi hittast eftir vinnu. Ákveðið var að hafa samskipti um tímasetningu viku seinna.<sup>2493</sup>

5438. (E)sölustj-innanl2 sendi tölvupóst 20. nóvember 2009 til (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (S)stjórnarm-S og SH og stakk upp á því að þeir myndu hittast þennan dag eftir vinnu. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagðist ekki komast og finna ætti tíma seinna. (E)sölustj-innanl2 svaraði og lagði til að hópurinn myndi hittast 4. desember 2009.

5439. Þann 24. nóvember 2010 sendi (E)viðskstj2 tölvupóst til (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH og (E)sölustj-innanl2. Heiti póstsins var „*Bjór*“. Í tölvupóstinum lagði (E)viðskstj2 til að hópurinn myndi hittast þar sem það væri svo „*langt síðan við höfum sest niður og fengið okkur svo sem eina kollu saman.*“ (S)forstö-innfl1 svaraði og kvaðst lítast vel á að hittast og sagðist vera „*klár*“ eftir 5. desember 2010. (E)sölustj-innanl2 svaraði einnig daginn eftir og sagðist „*alltaf klár*“ og jafnframt:

„[(S)forstö-innfl1] ertu í Florida í tvær vikur !!! það er greinilega gott samkomulag á markaðnum í dag ... er [(S)aðaleig-stjform-SH] búinn að kaupa The Viking?“.<sup>2494</sup>

5440. Af samskiptunum má ráða að nefndir menn hafi ákveðið að hittast þann 30. desember 2010.<sup>2495</sup>

5441. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (S)stjórnarm-S og SH 1. desember 2011. Vísaði hann til nýlegra samskipta við (E)sölustj-innanl2 og sagði að það væri tímabært að þeir þrír og (E)viðskstj2 myndu hittast sem fyrst. Spurði (S)forstö-innfl1 hvort (S)stjórnarm-S og SH væri laus annað kvöld.<sup>2496</sup>

5442. Fyrir liggur að þann 13. janúar 2012 snæddu (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2, (E)sölustj-innanl2 og (S)stjórnarm-S og SH kvöldverð saman.<sup>2497</sup>

### 13.11 Árleg golfmót Samskips og Eimskips 2009 - 2013

5443. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 greindu (E)forstj og (S)forstj ekki frá því að á rannsóknartímabilinu hefðu Eimskip og Samskip haldið árlega saman golfmót. Eins og áður sagði var (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu spurður hvort hann kannaðist við sameiginleg golfmót Eimskips og Samskips. Svaraði hann ósatt: „*Já þau voru fyrir minn tíma og ég lagði þau af. Mér fannst það alveg fáránlegt.*“<sup>2498</sup>

5444. Samtímagögn sýna að á megin rannsóknartímabilinu (og í forstjóratið (E)forstj) hafi árlega farið fram golfmót Eimskips og Samskips. Tóku bæði (S)forstj og (E)forstj þátt í sumum þeirra og sýna gögnin einnig að forstjórnarnir studdu eða hvöttu til þessara samskipta fyrirtækjanna. Lykilstjórnendur

<sup>2491</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.735029 / 0.7.33.735102.

<sup>2492</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.744507.

<sup>2493</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.782705.

<sup>2494</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.787359. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.844229 og 0.7.33.844329, sbr. einnig fyrri samskipti: Doc. ID. 0.7.33.839022 og 0.7.33.840315.

<sup>2495</sup> Sjá kafla 14.33.11.

<sup>2496</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum[...] Doc.ID. 0.7.33.924817.

<sup>2497</sup> [...] leggur til í tölvupóstsamskiptum þeirra á milli við skipulagningu viðburðarins að hann og „[...] og [...] – [yrðu] samferða úr Garðabænum“. [...]svaraði og segir: „*þetta lítur vel út, verðum í sambandi á morgun og rottum okkur saman úr Gbæ*“. Tölvupóstsamskipti hópsins eftir „*hittinginn*“ innihalda m.a. „*alltaf gaman að hittast*“ og [...] sagði við það tilefni: „*Ég segi sama og [...], frábær matur og drykkur en hann er þó bara hjóm í samanburði við félagsskapinn !!! [...] þurfum að viðhalda þessu, spurning um að ná þessu upp í tvö skipti á ári*“. [...] tók undir: „*þetta var frábært kvöld og mikilvægt að við höldum þessari hefð lifandi. [...]*“. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. „*Hittingur*“, dags. 01.12.2011-16.01.2012. Doc. ID. 0.7.33.924851/ 0.7.33.924965 / 0.7.33.925694 / 0.7.33.938743 / 0.7.33.939394.

<sup>2498</sup> Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 52.



Eimskips og Samskipa tóku þátt í þessum samskiptum fyrirtækjanna, t.d. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-flutnerf, (S)forstö-útl og (S)frkvstj-innanl. Voru þetta allt stjórnendur sem komu að samráði fyrirtækjanna.

5445. Á árinu 2009 var hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa haldið þann 22. maí:<sup>2499</sup>

Upplýsingar	Þátttakendalisti	Rástimar	Núverandi staða
<b>Klúbbur</b>	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)		
<b>Dagsetning</b>	22. maí 2009		
<b>Fyrirkomulag</b>	Texas scramble		
<b>Völlur</b>	Hlíðavöllur		
<b>Skráning</b>	20.05.09 - 22.05.09		
<b>Mótsgjöld</b>	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu		
	Karlur, opin mot : 0 ISK		
	Konur, opin mot : 0 ISK		
<b>Upplýsingar</b>			
Hlíðavöllur verður lokaður frá kl. 16 -20 föstudaginn 22. maí vegna Texas Scramble móts Samskip-Eimskip. Ræst verður út á öllum 14 teigum vallarins kl. 16:30 og þarf völlurinn að vera auður frá kl. 16			

5446. Hér ber að líta til þess að nokkrum dögum fyrr, 13. maí 2009, sendi (S)forstj tölvupóst til undirmanns þar sem sagði:

„Ertu á landinu 22. maí, golfmót við Eimskip.“<sup>2500</sup>

5447. Hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa var einnig haldið 21. maí 2010:<sup>2501</sup>

Upplýsingar	Þátttakendalisti	Rástimar	Núverandi staða
<b>Klúbbur</b>	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)		
<b>Dagsetning</b>	21. maí 2010		
<b>Fyrirkomulag</b>	Annað - sjá lýsingu		
<b>Völlur</b>	Hlíðavöllur		
<b>Skráning</b>	18.05.10 - 18.05.10		
<b>Mótsgjöld</b>	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu		
	Karlur, opin mot : 0 ISK		
	Konur, opin mot : 0 ISK		
<b>Upplýsingar</b>			
Lokuð fyrirtækjakeppni. Ræst út af öllum teigum kl. 16 0g áætlað að opna völlinn aftur um kl. 19:30. síðasti möguleiku að leika 14 holar kl. 12:30 og 9 holar kl. 13:30 en völlurinn verður að vera tómur kl. 15:50			
Nefndin			

<sup>2499</sup> Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

[http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb\\_event\\_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament\\_id=11648](http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=11648).

<sup>2500</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.601519.

<sup>2501</sup> Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

[http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb\\_event\\_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament\\_id=13181](http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=13181).



5448. Til undirbúnings þátttöku Samskipa í mótinu sendi (S)forstj þann 3. maí 2010 eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og (S)starfsm (afrit til (S)viðskstj): „... ég næ ekki að spila í árlegu móti gegn eimskip 21 maí, en þið ættuð endilega að mæta, við töpuðum síðast og ég hef sagt við [(S)viðskstj] að annaðhvort stillum við upp vinningsliði eða hættum að láta þá vinna okkur, það gengur ekki....”<sup>2502</sup>
5449. (S)frkvstj-innanl svaraði daginn eftir og kvaðst ætla að mæta og spila golf með starfsmönnum Eimskips.<sup>2503</sup>
5450. Samkvæmt þessu hvatti (S)forstj undirmenn sína til þess að hitta og spila golf með starfsmönnum Eimskips, að því er virðist ekki síst vegna þess að hann „náði ekki” að gera það sjálfur. Í samanburði við framangreindan „keilu” tölvupóst (S)forstj frá febrúar 2008 lýsir þetta gerbreyttu viðhorfi til samskipta við helsta keppinaut Samskipa eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips og samráðið hófst af fullum þunga.
5451. Meðal þátttakenda f.h. Eimskips árið 2010 voru (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-landfl1 og var (E)forstj sent afrit af liðsskipan Eimskips.<sup>2504</sup>
5452. Athygli skal vakin á því að árin 2011 og 2012 var heiti skráningar í mótaskrá golf.is ekki með heitum fyrirtækjanna, þ.e. Eimskips og Samskipa. Hér skal haft í huga að í innanhúsgagni Eimskips má sjá ráðagerð um að halda „nöfnum fyrirtækjanna frá þessu”, sbr. nánar hér á eftir.
5453. Varðandi tímasetningu þeirra móta umrædd ár, 2011 og 2012, er því stuðst við innanhúsgögn frá fyrirtækjunum sjálfum<sup>2505</sup> en þau eru í samræmi við rástíma í mótaskrá golf.is., sbr. 20. maí 2011:<sup>2506</sup>

Upplýsingar	Þátttakendalisti	Rástímar	Núverandi staða
Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)		
Dagsetning	20. maí 2011		
Fyrirkomulag	Annað - sjá lýsingu		
Völlur	Hlíðavöllur		
Skráning	05.04.11 - 20.05.11		
Mótgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu		
	Karlar, opin mot : 0 ISK		
	Konur, opin mot : 0 ISK		
<b>Upplýsingar</b>			
Lokuð fyrirtækjakeppni ath völlum lokaður frá kl. 13-20			

5454. Á golfmótið 2011 voru skráðir til leiks m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Þegar liðsskipan var send út í tölvupósti var tekið fram að veitingar væru í boði Samskipa. Einnig kom fram

<sup>2502</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.743247.

<sup>2503</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.743247.

<sup>2504</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.13807.

<sup>2505</sup> Í dagbókarfærslu hjá [...] er vísað í golfmót milli Samskipa og Eimskips, með sömu staðsetningu og dagsetningu árið 2011, auk þess sem tölvupóstsamskipti frá Eimskip dags. 7.05.2012 vísa í hið árlega golfmót sem haldið var 18.05.2012 á Hlíðarvelli. Afritaðar dagbókarfærslur hjá Samskipum. Dagbók [...] „Eimskip + Samskip golf Kjölur mosó”. Mótstími 21.5.2010, kl. 16:00-21:00. Doc. ID. 0.7.33.1129741. Dagbók [...] „Golf Samskip & Eimskip Mosó”. Mótstími 20.05.2011, kl. 16:00. Doc. ID. 0.7.33.1178511. Afritaður tölvupóstur [...]. „Samskip vs. Eimskip”, dags. 19.05.2011. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Frá [...] til starfsmanna Eimskips. „Fyrsta mót ársins – Skráning hafin”, dags. 07.05.2012, kl. 11:37. Boðað til hins árlega „Eimgolf-Samgolf”. Mótstími 18.05.2012, frá kl. 16:30. Doc. ID: 0.7.33.946331.

<sup>2506</sup> Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

[http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb\\_event\\_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament\\_id=14414](http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=14414).



að það vantaði enn sex leikmenn fyrir Eimskip og hvatti (E)forstj til þátttöku með tölvupósti í framhaldinu:

„Þið hin sem uppá vantar - þið verðið að fórna ykkur fyrir félagið og tryggja að bikarinn komi heim. Ég stóla á ykkur.“<sup>2507</sup>

5455. Daginn fyrir golfmótið sendi (S)viðskstj tölvupóst til m.a. (S)forstj og greindi honum frá uppstillingu liða Eimskips og Samskipa. Sést af því að (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útlfl voru saman í ráshóp. Einnig voru saman í ráshóp lykilstarfsmenn í innflutningi, þ.e. (E)forstö-innfl og (S)viðskstj1.<sup>2508</sup>

5456. Hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa var haldið þann 18. maí 2012.<sup>2509</sup>

Upplýsingar	Þátttakendalisti	Rástímar	Núverandi staða
Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)		
Dagsetning	18. maí 2012		
Fyrirkomulag	Almennt		
Völlur	Hlíðavöllur		
Skráning	13.05.12 - 13.05.12		
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu		
	Karlur, opin mót : 0 ISK		
	Konur, opin mót : 0 ISK		
Upplýsingar	Hlíðavöllur lokaður frá kl. 13-20:30 vegna fyrirtækjamóts. Hægt verður að leika 9 holur milli kl. 12-13. Ræst út af öllum teigum kl. 16		

5457. Í þessu samhengi verður að áréttast að (E)forstj var varaður við þessum samskiptum við Samskip. Gögn málsins sýna að framkvæmdastjóri lögræðideildar Eimskips, (E)frkvstj-lögfr, taldi mikla áhættu fólga í þeim reglubundnu samskiptum við Samskip sem fólust í hinu árlega golfmóti þessara keppinauta. Þann 7. maí 2012 sendi (E)frkvstj-lögfr tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj.<sup>2510</sup> Í honum vísaði (E)frkvstj-lögfr til símtala sem átt höfðu sér stað fyrr þann daginn, en umræðuefnið var hið árlega golfmót milli Eimskips og Samskipa. Augljóst er af efni tölvupóstsins að (E)frkvstj-lögfr taldi tilefni til að fylgja eftir þessum símtölum, sem að mati Samkeppniseftirlitsins undirstrika áhyggjur hennar. Í tölvupósti sínum vísaði (E)frkvstj-lögfr nánar tiltekið til þess að árið 2011 hafi verið haldið sérstakt námskeið um samkeppnisreglur og próf, í tengslum við aðgerðir innan Eimskips til að tryggja að fyrirtækið færi ekki gegn samkeppnislögum. Í tölvupóstinum greindi (E)frkvstj-lögfr frá því að hið árlega golfmót hefði verið gert að umræðuefni á fyrrgreindu námskeiði, og stæði (E)frkvstj-lögfr í þeirri trú að fyrirkomulagi á því yrði breytt í kjölfarið og að Eimskip myndi finna nýtt fyrirtæki til að keppa við. Lýsti (E)frkvstj-lögfr yfir áhyggjum af hinu árlega golfmóti og sagði: „Auðvitað er það svo að það er ekki bein grein í samkeppnislögum sem bannar mönnum að spila golf – en hins vegar er það svo að samráðsreglur réttarins eru víðtækar og ströng viðurlög.“

<sup>2507</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.60161.

<sup>2508</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Eimskip-Samskip.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.871116.

<sup>2509</sup> Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

[http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb\\_event\\_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament\\_id=16437](http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=16437).

Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „Eimgolf Samgolf (2).xls“. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...] til starfsmanna Samskipa. „Liðskipan í Samgolf / Eimgolf“, dags. 18.05.2012, kl: 10.03. Doc. ID. 0.7.33.1009710.

<sup>2510</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.946478.



Ef við gætum fullyrt og ábyrgst á þessu gólfmóti að enginn myndu í nokkru ræða sölumál, markaðsmál, markaðinn, afsláttarkjör o.s.frv. þá hefði ég ekki miklar áhyggjur, en þar sem nokkur hætta er á að menn ræði viðskiptin þá skil ég ekki að við leyfum þetta mót. Það er nú einu sinni svo að þegar þú hittir fólk þá byrjar maður að ræða sameiginlegan flöt sem í þessu tilviki er markaðurinn, sölumál, afslættir o.fl. Það er ekki nokkur leið að við getum verið þess fullviss að aðilar ræði ekki þessi mál – og ég sé enga ástæðu til að búa til þennan samtalsgrundvöll.

Það afsakar í engu þótt þetta sé gamall siður, það er einmitt tilgangurinn með því að fara yfir verklag og bæta gamla siði og sníða að eitthvað sem gæti skapað einhverjar hættur. Eins og vel var farið yfir í fyrra þá er það ekki eingöngu samráð ef yfirmenn ræða saman, samtöl o.fl. t.d. sölumanna geta vel fallið þar undir og það án vitneskju ykkar.

Ásýnd okkar sem félag í harðri samkeppni er líka undarleg ef við erum á milli þess að keppa á markaði að spila gólf og spjalla við samkeppnisaðilana – í það minnsta myndi það ekki falla í kramið að hafa opið OLIS-Shell-N1 gólfmót – held reyndar að engum myndi detta það í hug.“

5458. Þrátt fyrir fyrrgreinda viðvörun (E)frkvstj-lögfr felldi (E)forstj ekki niður mótið við Samskip og spilaði gólf við (S)forstj sumarið 2012 og fór í veiðiferð með honum í lok ágúst 2012, sbr. umfjöllun hér að framan um golfhópin sem forstjórnarnir voru meðlimir í.
5459. Gefa gögn málsins til kynna að stjórnendur Eimskips hafi frekar vilja leyna þessum samskiptum við Samskip heldur en hætta þeim. Sést þetta af tölvupósti sem (E)viðskstj5, viðskiptastjóri í söludeild áætlunarflutninga, sendi til (E)forstj í tengslum við gólfmótið við Samskip í maí 2012 þar sem (E)viðskstj5 viðraði hugmynd sína um að breyta heitinu og fyrirkomulaginu á hinu árlega gólfmóti, og breyta því „[...] í klúbbakeppni, það Geimgolf vs. Samgolf og höldum nöfnum fyrirtækjanna frá þessu“. <sup>2511</sup>
5460. Þann 8. maí 2013 var sendur tölvupóstur til starfsmanna Samskipa með heitinu „Samskip vs. Eimskip gólfmót“. Kom þar fram að mótið yrði haldið þann 17. maí 2013 og 28 leikmenn frá hvoru fyrirtæki fyrir sig gætu tekið þátt. Voru starfsmenn hvattir til að skrá sig sem fyrst og tekið fram að að mótinu loknu yrði boðið upp á súpu. <sup>2512</sup>
5461. Þann 13. maí 2013 var sendur innan Samskipa annar tölvupóstur út af keppninni við Eimskip. Í honum sagði m.a.
- „Fyrir þá sem hafa áhuga á að taka þátt í Samskip Eimskip mótinu þá er engin ástæða til að örvænta því forstjórinn okkar hann [(S)forstj] hefur ákveðið að greiða helminginn af mótsgjaldinu!“ <sup>2513</sup>
5462. Í aðdraganda þessa gólfmóts keppinautanna bauð (E)forstj <sup>2514</sup> sig fram til leiks þegar (E)viðskstj5 spurði: „Hvernig er það ætlum við að spila við Sambó menn þetta árið, mikið breyst frá því við rúlluðum þeim upp síðast :-)“. <sup>2515</sup>
5463. Sem fyrr segir var gólfmót Eimskips og Samskipa haldið þann 17. maí 2013: <sup>2516</sup>

<sup>2511</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.921390.

<sup>2512</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.588971.

<sup>2513</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.589564.

<sup>2514</sup> [...] virðist einnig hafa verið í samskiptum við forstöðumann fjárreiðudeildar Samskipa á rannsóknartímabilinu, [...], gegnum golfviðburði (til síðan viðbótar við samskipti við [...] gegnum annan golfhóp, skipulagðan af N1). Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli [...] o.fl. „RE: Víkverja mótaröðin 10 skipti hefst þann 28 júní og ....“, dags. 22.06.2011, kl. 14:11. Doc. ID. 0.7.33.789418.

<sup>2515</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.899300.

<sup>2516</sup> Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

[http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb\\_event\\_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament\\_id=18089](http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplýsingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=18089).

Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá OMA til þátttakenda gólfmótsins. „GEIM-SAMGOLF“, dags. 22.05.2013, kl. 11.46. Doc. ID. 0.7.34.157787.





## Lokað fyrirtækjamót Samskip/Eimskip



Upplýsingar	Dáttakendalisti	Rástimar	Núverandi staða
Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)		
Dagsetning	17. maí 2013		
Fyrirkomulag	Punktakeppni		
Völlur	Hlíðavöllur		
Skráning	13.05.13 - 17.05.13		
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu		
	Karlur, opin mot : 0 ISK		
	Konur, opin mot : 0 ISK		
Upplýsingar	Hlíðavöllur lokaður frá kl. 13-21 vegna fyrirtækjamóts. Hægt verður að klára 9 holur til kl. 13:30 og völlurinn verður að vera tómur kl 16:15. Ræst út af öllum teigum kl. 16:30		

### 13.12 Sjávarútvegssýningar

5464. Varðandi framangreindan kunningsskap stjórnenda Samskipa og Eimskips sem komu að útflutningi ber að líta til þess að á rannsóknartímabilinu sóttu fyrirtækin árlega sjávarútvegssýningar, ýmist í Boston, Brussel, á Íslandi eða annarsstaðar. Fyrir hönd fyrirtækjanna mættu á slíkar sýningar eftir atvikum **(S)forstj** og **(E)forstj**, auk framkvæmdastjóra, forstöðumanna og viðskiptastjóra. Framangreindir **(E)forstö-útfl**, **(S)forstö-útfl** og **(S)viðskstj3** voru t.d. á sýningu í Boston í mars 2009 og á sýningu í Brussel í apríl 2009. Árið eftir voru þessir sömu stjórnendur, auk **(E)frkvstj-sala/þj**, á sýningu í Brussel.
5465. Gefa gögn málsins til kynna að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna á þessum sýningum. Í tölvupósti sem **(S)forstj** sendi til **(E)frkvstj-Þýskal** 26. mars 2010 kom fram: „*Sjáumst hressir að vanda á Brussel*“. Vísaði hann þar til hinnar árlegu sjávarútvegssýningu sem haldin er á vorin í Brussel, sbr. nánar hér á eftir.
5466. Eftirfarandi er yfirlit yfir hvaða stjórnendur Samskipa og Eimskips voru viðstaddir sýningar í Boston og Brussel á árunum 2009-2013:
- **(S)forstö-útfl**, fyrir hönd Samskipa og **(E)forstj**, **(E)frkvstj-N-Atlants**, **(E)deildstj-útfl1**, **(E)frkvstj-alþjsv**, **(E)frkvstj-EimÍsl**, **(E)forstö-útfl** o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 15.-17. mars 2009.<sup>2517</sup>
  - **(S)forstj**, **(S)forstö-útfl**, **(S)forstö-flutnstj**, **(S)stjórnarm-fjármstj**, **(S)viðskstj3** o.fl., fyrir hönd Samskipa og **(E)forstj**, **(E)frkvstj-alþjsv**, **(E)frkvstj-N-Atlants**, **(E)frkvstj-EimÍsl**, **(E)forstö-útfl**, **(E)deildstj-útfl1**, **(E)viðskstj** o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 28.-30. apríl 2009.<sup>2518</sup>

<sup>2517</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...] „Boston Seafood show“. [...] Doc. ID. 0.7.33.1129503. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Ferðayfirlit 2009“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.584290.

<sup>2518</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Letter 2009“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.869413. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. „EIM Attendees for BRU 2009“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.233476-000003.



- (S)forstö-flutnstj, (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-N-Am, fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-sala/pj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 14.-16. mars 2010.<sup>2519</sup>
- (S)forstj, (S)forstö-útfli, (S)forstö-flutnstj, (S)viðskstj3, K(S)viðskstj1 o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-markaðs, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-sala/pj, (E)forstö-útfli, (E)viðskstj, (E)sölustj-fiskfli, (E)svæðisstj2 o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 27.-29. apríl 2010.<sup>2520</sup>
- (S)forstö-útfli, (S)frkvstj-N-Am o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-sala/pj, (E)forstö-sölu, (E)forstö-markaðs, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-alþjsv o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 20.-22. mars 2011.<sup>2521</sup>
- (S)forstj, (S)forstö-útfli, (S)viðskstj3, (S)viðskstj, (S)forstö-flutnstj, (S)stjórnarm-fjármstj, K(S)viðskstj1, o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)forstö-útfli, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-landfli, (E)forstö-alþjsv, (E)viðskstj o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 3.-5. maí 2011.<sup>2522</sup>
- (S)forstj, (S)forstö-útfli o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-sölud, (E)frkvstj-sala/pj, (E)forstö-alþjsv o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 11.-13. mars 2012.<sup>2523</sup>
- (S)forstj, (S)forstö-útfli, (S)viðskstj3, (S)viðskstj, (S)forstö-flutnstj, (S)viðskstj2 o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/pj, (E)forstö-sölud, (E)starfsm-flutnstýr1, o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 24.-26. apríl 2012.<sup>2524</sup>
- (S)forstj, (S)forstö-útfli og (S)viðskstj2, fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-sölud, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-sala/pj o.fl. voru á sjávarútvegssýningu í Boston 10.-12. mars 2013.<sup>2525</sup> Samkvæmt Facebook samskiptum (E)forstj og (S)forstö-útfli, sem afhent voru með athugasemdum Samskipa við AII, stefndu þeir á að hittast á umræddri sýningu.
- (S)forstj, (S)forstö-útfli, (S)viðskstj2, STS, (S)frkvstj-innfl, (S)viðskstj3, (S)viðskstj o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv, (E)forstö-sölud, (E)frkvstj-sala/pj, o.fl., voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 23.-25. apríl 2013.<sup>2526</sup>

5467. Áður nefndar sýningar eru eðli málsins samkvæmt sóttar af mörgum fyrirtækjum. Þá er fyllilega eðlilegt að fyrirtæki eins og Samskip og Eimskip séu samtímis á slíkum sýningum að kynna þjónustu sína. Hins vegar verður að líta til þess að í samtímagögnum koma fram vísbendingar um að slíkar sýningar eða aðrir viðburðir hafi verið vettvangur fyrir bein samskipti milli Eimskips og Samskipa. Eftirfarandi er dæmi um þetta:

<sup>2519</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.949880. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Ferðir 2010“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.762494.

<sup>2520</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Letter 2010“ Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.964654. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. „EIMPSKIP Staff – Brussels Seafood Attendance 2010“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.265586.

<sup>2521</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1033745. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.481597. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip „Eimskip staff“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.706826.

<sup>2522</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Participants 2011“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044849. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.57858.

<sup>2523</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.979309. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.731760.

<sup>2524</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „participants 2012“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1123279. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.760925.

<sup>2525</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] ID. 0.7.33.646245 / 0.7.33.646212. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.890032.

<sup>2526</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.656234. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.527196. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Copy of Eimskip Staff 2013“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.946754.



- Í kafla 7.5.1 er lýst gögnum sem sýna að ólögmaett samráð Samskipa og Eimskips í frystigeymslurekstri hafi verið til umfjöllunar í samskiptum fyrirtækjanna á sýningunni í Brussel vorið 2008, sbr. gögn frá mars – maí 2008 sem stafa frá (E)frkvstj-alþjv og (E)frkvstj-Daalimpex.
- Á sýningunni í Boston í mars 2010 hittust (E)frkvstj-sala/bj og undirmenn (S)frkvstj-Jóna, samkvæmt tölvupósti sem (E)frkvstj-sala/bj sendi til (S)frkvstj-Jóna eftir sýninguna 17. mars 2010.<sup>2527</sup>
- Þann 25. mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal, framkvæmdastjóri Eimskips í Hamborg, tölvupóst til (S)forstj og óskaði honum til hamingju með afmælið. (S)forstj svaraði og þakkaði fyrir kveðjuna og tók m.a. þetta fram: „*Sjáumst hressir að vanda á Brussel og svo væri gaman að líta á þig næst þegar ég er í Hamborg, er reyndar svo sem ekkert alltof of [svo] þar þessa dagana.*“ (E)frkvstj-Þýskal svaraði: „*Já sjáumst í Brussel. Þú hefur samband er þú ert á ferðinni í Hamborg, væri gaman að hittast.*“<sup>2528</sup> Í samræmi við það sem þeir höfðu gert áður ætluðu (S)forstj og (E)frkvstj-Þýskal að hittast á næstu sýningu í Brussel en hún var haldinn 27. – 29. apríl 2010.
- Þann 11. maí 2012 sendi (E)forstö-alþjv tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjv, (E)frkvstj-sala/bj og (E)frkvstj-innanl. Meðfylgjandi var minnisblað um Brussel sýninguna 24.-26. apríl 2012. Fram kom að starfsmenn Eimskips hefðu m.a. átt fundi með Samskip.<sup>2529</sup>
- Þann 8. mars 2013 ræddu (E)forstj og (S)forstö-útfl saman á Facebook og stefndu á að hittast á sjávarútvegssýningunni í Boston þann 10.-12. mars 2013.

5468. Verður eftir því sem við á litið til framagreinds við mat á atvikum málsins.

### 13.13 Forstjóri Samskipa hringir í Eimskip þegar húsleit hefst

5469. Þann 10. september 2013 framkvæmdi Samkeppniseftirlitið húsleitir á starfsstöðvum Eimskips og Samskipa. Aðgerðir eftirlitsins hófust samtímis klukkan 09:00. Fyrirliggjandi er að stuttu eftir að húsleit var hafin hjá Samskipum, eða kl. 09:14:33, hringdi (S)forstj til (E)frkvstj-sala/bj.<sup>2530</sup> Símtalið stóð yfir í eina og hálfu mínútu. Hringdi (S)forstj ekki úr farsíma sínum heldur úr borðsíma.

5470. Fyrir liggur að (E)forstj var staddur erlendis þegar húsleitinn fór fram.

5471. Við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu, á vettvangi húsleitar hjá Samskipum, upplýsti (S)forstj ekki um umrætt símtal hans við (E)frkvstj-sala/bj fyrr um morguninn. Aðspurður staðhæfði (S)forstj að hann hefði ekki átt vinnutengd samskipti (þ.á m. símtöl) við starfsmenn Eimskips:

SE Hefur þú persónulega átt samskipti við starfsmenn Eimskips, þá er ég að vísa til bæði einka- og vinnutengt, símtöl, fundir eða önnur tilefni?

(S)forstj Ég myndi hérna ekki segja sko símtöl eða vinnutengt lengi, en hérna maður sko, þetta er lítið land og á frænkur og frænda hér og þar sko, en ekkert vinnutengt.<sup>2531</sup>

5472. (E)frkvstj-sala/bj upplýsti hins vegar um umrætt símtal við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu á húsleitarstað þennan sama dag, 10. september 2013. Nánar tiltekið upplýsti (E)frkvstj-sala/bj um símtalið þegar hann var spurður út í samskipti við stjórnendur og starfsmenn Samskipa. Þá upplýsti hann að fyrirtækin hefðu fyrir húsleit verið í samningalotu vegna áframhaldandi samstarfs þeirra í Norður-Ameríku siglingum. Hefði hann átt í samskiptum við (S)forstö-útfl. Í skýrslu (E)frkvstj-sala/bj segir:

<sup>2527</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.418926.

<sup>2528</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.729769.

<sup>2529</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „BSE RECAP Final 2012“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.773944.

<sup>2530</sup> Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma [...]

<sup>2531</sup> Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins ([...]) 10.09.2013, bls. 5-6, sjá einnig neðst á bls. 8.



(E)frkvstj-sala/þj Já, og við erum búin að vera í núna örugglega einhverja mánuði on and off sko með þann samning sko í gangi. Það er svolítið hjákátlegt sko, mér finnst bara rétt að það komi fram að hérna ég sendi mail á [(S)forstö-útf] út af þessu í, hvort það hafi ekki bara verið í gær sko hvort við ættum ekki að klára þetta af því við gátum það ekki í síðustu viku þá var ég upptekinn og eitthvað og hérna það er allt til. Hann svaraði að hann kæmist ekki í þessari viku og hérna ég er að fara út í fyrramálið og kemst ekki, ég meina þetta er allt að fara að dragast sko. Og svo bara for the record af því ég meina það er ekkert að fela í því, þá hérna var ég á fundi í morgun með [(E)forstö-alþj] í flutningsmiðlunardeildinni, þá hringir síminn hjá mér, númer sem ég þekki ekki þannig að ég segi [(E)forstö-alþj] hinkraðu aðeins, venjulega er bara, kemur nafnið yfirleitt á þeim sem hringir, þetta var bara óskráð númer eða sem sagt ekki, ég þekkti það bara ekki, en ég svara og believe it or not, þetta er stjarnfræðilega ekki hægt, ég er búinn að hugsa þetta síðan, þá var þetta [(S)forstj] í Samskipum og ég segi já sæll og, nei ég segi bara já halló, þetta er [(S)forstj], ég alveg ha? [(S)forstj], og ég var svona svolítið, það tók mig smá tíma að átta mig, og já, já ókei, ertu að spá í Ameríkusamninginn eða eitthvað svona segi ég, og já, ég segi já ég er eiginlega bókaður mjög mikið í dag, ég átti mikið af fundum í dag og hérna það er þá ekki fyrr en í lok dags, varstu að spá í að skrifa undir af því að [(S)forstö-útf] komst ekki, eitthvað svona segi ég, já eitthvað, og þá hringir borðsíminn minn og ég er með hann hérna og já bíddu, og þá er hringt á skiptiborðinu niðri sem sagt og hérna ég alveg já ég er í hinum símanum og geturðu tekið skilaboð? Nei, það er eiginlega að Samkeppniseftirlitið er hérna niðri. Og ég alveg bara, that was quick sko, þetta var eiginlega of fáránlegt til að vera satt sko. Ef þið mynduð velja mínútu næstu fimm árin sko til að Samkeppniseftirlitið og [(S)forstj] myndu þú veist, þetta er eiginlega of asnalegt til að vera satt, en þetta er alveg satt. Þið náttúrliga getið skoðað símfælana mína sko 5 ár aftur í tímann og þetta er í fyrsta skipti sem að ég tala við [(S)forstj] í síma, þannig að mér finnst bara eðlilegt að það komi strax fram. Af því að þið eruð með símann hvort eð er og sjáið þetta númerið og farið þá að velja vöngum, ég, mér finnst það, þú veist þetta er eiginlega eins og í bíómynd sko, mér finnst það svo asnalegt.

5473. Sem fyrr segir gerðu tengsl og samskipti milli m.a. (S)forstj, (S)forstö-útf, (E)forstj og (E)frkvstj-alþj Samskipum og Eimskip án efa auðveldara að koma á og viðhalda hinu samfellda ólögsmæta samráði.
5474. Sú staðreynd að (S)forstj og (E)forstj neituðu því báðir að hafa átt í samskiptum sín á milli þrátt fyrir að samtímagögn staðfesti að þeir hafi átt í miklum samskiptum bendir til þess að þeir hafi talið nauðsynlegt að leyna þeim fyrir Samkeppniseftirlitinu og lögreglu. Tilraun forstjóranna til að leyna samskiptunum felur jafnframt í sér sterka vísbendingu um að þeir hafi talið að samskiptin væru andstæð ákvæðum samkeppnislaga enda lögðu þeir sig báðir fram við að leyna samskiptunum eða gera sem minnst úr þeim í upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins og skýrslugjöf hjá lögreglu.
5475. Þessi samskipti voru til staðar á árinu 2013 og það vekur óneitanlega athygli að ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins voru að komast í borðsíma og hringja til eins af æðstu stjórnendum keppinautarins. Áréttu ber að sama dag var (S)forstj spurður af eftirlitinu um samskipti hans við starfsmenn Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins gaf (S)forstj vísitandi rangar upplýsingar með því að greina ekki frá umræddu símtali og samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj, aðeins nokkrum klukkustundum eftir að símtalið átti sér stað. (S)forstj veitti einnig rangar upplýsingar um m.a. samskipti við (E)forstj og (E)frkvstj-alþj, sbr. umfjöllun hér að framan.
5476. Lýsing (E)frkvstj-sala/þj á símtalinu við (S)forstj er óljós. Af henni má draga þá ályktun að hann þekki bæði (S)forstj og (S)forstö-útf vel (vísar til gælunafna þeirra), hann hafi átt í umtalsverðum samskiptum við Samskip (vísar til samningalotu) og langt sé síðan hann hafi rætt við (S)forstj í síma. Hins vegar verður ekki ráðið af henni hvað (S)forstj hafi sagt við (E)frkvstj-sala/þj. Skýringar í skýrslu (E)frkvstj-sala/þj um að símtalið hafi tengst Norður-Ameríku samstarfi fyrirtækjanna, eru ekki trúverðugar, enda átti símtalið sér stað strax í kjölfar þess að aðgerðir eftirlitsins hófust á



starfsstöðvum fyrirtækjanna auk þess sem samtímagögn sýna ekki að (S)forstj hafi séð um samskipti við Eimskip vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Af samtímagögnum verður ráðið að árið 2013 önnuðust m.a. (E)forstö-sölud og (E)frkvstj-sala/þj þessi samskipti fyrir hönd Eimskips en (S)forstö-útl fyrir hönd Samskipa.<sup>2532</sup> Á þessum tíma var búið að hefja húsleit hjá Samskipum og búið að gera (S)forstj grein fyrir því. Nýtti hann tækifæri á þeirri stundu og hringdi til (E)frkvstj-sala/þj.

5477. Með tilliti til alls framangreinds eru engar aðrar trúverðugar skýringar á símtali (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj en að hann hafi viljað vara hann við húsleit Samkeppniseftirlitsins. Í því sambandi er m.a. horft til þess að (S)forstj hafði ríka aðkomu að samráðinu sem hafði staðið yfir um árabil.

### 13.14 Námskeið og handbók um samkeppnisreglur

5478. Dagana 23. og 30. maí 2011 var sem fyrr segir haldið námskeið um samkeppnisrétt fyrir stjórnendur Eimskips. Stóð (E)frkvstj-lögfr fyrir því námskeiði. Allir starfsmenn „í framlínu“ Eimskips voru boðaðir á námskeiðið ásamt stjórnendum.<sup>2533</sup> Til viðbótar var sérstakur fyrirlestur fyrir forstjóra og framkvæmdastjóra fyrirtækisins, þ. á m. fyrir þá höfðu ríka aðkomu að framkvæmd samráðsins ((E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-alþjvs).<sup>2534</sup>
5479. Í fundarboði vegna samkeppnisnámskeiðsins til þátttakenda kom fram að „[f]ylgni við samkeppnislög er eitt af því mikilvægasta sem fyrirtæki þurfi að gæta að“, og skv. dagskránni var fjallað um ákvæði 10. og 11. gr. samkeppnislaga auk „Viðbrög [svö] við húsleit – aðgerðaráætlun“.<sup>2535</sup>
5480. Fyrirliggjandi eru í gögnum málsins glætur með fyrirlestri vegna námskeiðsins.<sup>2536</sup> Í upphafi þessarar glærukynningu kemur fram að samráð keppinauta sé „allra alvarlegasta“ brotið á samkeppnislögum og er tilgreint með rauðu letri á glærunni að meginatriðið sé að „engin samskipti eiga að vera við samkeppnisaðila.“ Einnig kemur þetta fram:

<sup>2532</sup> Að samningsundirbúningi og undirritun Norður Ameríku samstarfs árið 2013 komu [...] f.h. Eimskips en [...] fyrir hönd Samskipa. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli framangreindra starfsmanna. „EIMSKIP / Samningur, Norður Ameríka“, dags. 19.08.-09.09.2008. Doc. ID. 0.7.34.760385. Þar má sjá að ráðgert var að hópurinn myndi hittast og skrifa undir 16.09.2013. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Samskipti milli [...] „Eimskip /Samningur, Norður Ameríka“, dags. 27.06.2013 – 12.08.2013. Sjá sérstaklega tölvupósta 27.07.2013, kl. 15:58 við [...], tölvupóst milli Eimskipsstarfsmannanna þann 29.07.2013, kl. 15:35 en þar er vísað til áframhaldandi samskipta við [...]. Doc. ID. 0.7.33.143936. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli [...] „EIMSKIP / Samningur, Norður Ameríka“, dags. 27.06.-26.08.2013, kl. 15:34. Doc. ID. 0.7.33.150852. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] „EIMSKIP / Samningur, Norður Ameríka“, dags. 16.09.2013, kl. 13:54. Doc. ID. 0.7.34.12458. Þykir líka rétt að áréttta að skrifað var undir umræddan samning Eimskips og Samskipa í desember 2013, nánar tiltekið 23.12.2013, sbr. afhentan samning frá Samskipum 10.04.2015, fskj. 10. [...] skrifaði ekki undir samninginn f.h. Samskipa heldur fyrrgreindur [...].

<sup>2533</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] „Samkeppnisnámskeið 23-25. maí nk“, dags. 05.05.2011, kl. 16:55. Doc. ID. 0.7.33.518283. [...] svarar um leið á allan hópinn: „Frábært – endilega að setja þetta af stað. Ekki veitir af að fræða fólk um samkeppnislögin og starfshætti.“ Mætingarlisti, sjá afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Samkeppnisnámskeið\_þátttakendur.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] „Samkeppnisnámskeið – tímasetningar“, dags. 16.05.2011, kl. 10:40. Doc. ID. 0.7.33.524720.

<sup>2534</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók [...] Doc. ID. 0.7.33.725394. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli m.a. [...] dags. 28.05.2011. Doc. ID. 0.7.33.782760.

<sup>2535</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Fundarboði frá [...] til fjölda starfsmann, „Samkeppnisnámskeið (fyrri hluti)“, dags. 23.05.2011. Doc. ID. 0.7.33.203706.

<sup>2536</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði [...]. „10. gr. fyrirlestur [...] maí 2011“, vistað 09.06.2011, kl. 15:49. Doc. ID. 0.7.33.145488.



## 2.mgr. 10.gr. skl.



- Taldir upp í dæmaskyni samningar, samþykktir eða samstilltar aðgerðir sem bannið tekur til
- 2.mgr. 10.gr. "Bann þetta tekur **m.a.** til samninga, samþykktu og samstilltra aðgerða sem:
  - a. **Samningar** – rýmri skýring en almennt tíðkast
    - Taka til skriflegra samninga og tölvupóstsamskipta, en einnig til óbindandi, munnlegra og óformlegru gerna, t.d. Heiðursmannasamkomulags.
    - Nægir að samstaða eða sameiginlegur skilningur hafi náðst milli fyrirtækja
    - Skiptir engu þótt fyrirtæki hafi aldrei ætlað sér að virða samning eða það fer ekki eftir honum í framkvæmd.
  - b. **Samstilltar aðgerðir**
    - einhver samskipti, bein eða óbein, hafi átt sér stað milli félaga
    - Tiltækin markaðshæðun fyrirtækjanna
    - Orsakasamband milli samskipta og hæðunar
  - c. **Háttsemi hafi það að markmiði að takmarka samkeppni eða það leiði af henni**
    - Se þarf ekki að leiða eiginlega samkeppnishömlur í ljós ef markmið samráðs er að hamla samkeppni
    - Lítið hlutfægt á efni samnings og markaðsaðstæður en ekki hugarfar aðila
    - Alvarlegustu tegundir samráðs ,s.s. Sameiginlegar verðákvæðanir eða skipting markaða er sjálfkrafa talin fela í sér slíkt markmið.

## Einokunarringur



- Ólögmeitt samstarf fyrirtækja á sama sölustigi
- Markmið að hækka verð á vöru eða þjónustu
- Grófasta tegund brota - per se bann
- Neikvæðar afleiðingar ólögmeits samráðs
- Hefur verið tekið hart á brotum bæði héraðs og af framkvæmdastjórn og dómstólum EB
- Sektir hafa farið hækkandi



## Helstu tegundir brota gegn 10. gr.



1. Verðsamráð
2. Markaðsskipting
3. Takmörkun á framleiðslu/framboði
4. Samráð um gerð tilboða
5. Samræmdir viðskiptaskilmálar
6. Upplýsingaskipti
7. Takmarkanir á auglýsingum
8. Aðgerðir sem hindra aðgengi nýrra keppinauta

ALDREI skal eiga samskipti við keppinauta um ofangreind atriði og ef fulltrúi keppinauta hefur samband eða byrjar umræðu á eftirfarandi atriðum skal umsvifalaust slíta viðræðunum með skýrum skilaboðum um að Eimskip taki ekki þátt í samskiptum af þessu tagi.

Tilkynna skal um slíkar tilraunir til LAF eða næstráðanda framkvæmdastjóra.

Samkeppnisbrot er aldrei einkamál starfsmanns -

## 1. Verðsamráð



- Tekur til allra samninga sem með beinum eða óbeinum hætti hafa áhrif á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör
- Tekur ekki einungis til samninga um endanlegt kaup- eða söluverð
  - Samn. um að bera saman verðlista
  - Samkomulag um að ná fram markmiðum um hærri verð
  - Samkomulag um lágmarksverð
  - "Target prices"
  - Samkomulag um viðmiðunarverð
  - Samkomulag um endursöluverð
  - Samkomulag um afslætti, takmörkun afslátta
- Önnur viðskiptakjör
- Olíumál, tryggingamál (SÍT og Cabas), grænmetismál, LMFÍ, FÍH



## 2. Markaðsskipting



- Skipting eftir svæðum, hlutdeild, viðskiptavinum, vöru- eða þjónustuflokkum
- Um margt auðveldara í framkvæmd en verðsamráð
- Tekið mjög hart á markaðsskiptingu af stofnunum EB
- Olíumál, grænmetismál, Síminn (Landsvirkjun - Fjarski)

## 3. Takmörkun á framleiðslu/framboði



- Takmörkun framboðs stuðlar að hærri verðum
- Framboð á markaði takmarkað - þátttakendur skipta með sér umsömdu framboði
- Eftirlit með framkvæmd
  - Skiptast á framleiðslu- og söluupplýsingum
  - Sektir á þá sem framleiða/selja of mikið
- Ekki einungis takmörkun á framleiðslu - einnig samningar um tæknibúnað og fjárfestingu, vöruþróun.
- Samningur milli keppinauta um kaup/sölu hvor af öðrum
  - Úrskurður áfrýjunarnefndar nr. 9/2003 Samskip/Eimskip
- Olíumál - 92 oktana bensín, grænmetismál

5481. Einnig er fjallað um „meðferð tölvupósts“. Má ráða af glærinni að viðfangsefni hennar taki augljóslega til meðferðar á þessari tegund rafrænna gagna í brotamálum hjá samkeppnisyfirlöndum. Í glærinni var áréttað að tölvupóstar væru geymdir og vistaðir hjá Eimskip og að þeir „eyðist ekki svo auðveldlega“ og „gera [eigi] ráð fyrir að aðrir lesi póstinn síðar“, sbr. eftirfarandi glæru:





## MEÐFERÐ TÖLVUPÓSTS



- Tölvupóstur geymdur hjá fyrirtækinu
  - Eyðist ekki svo auðveldlega
  - Auðveldlega margfaldur - áframsendur
  - Gera ráð fyrir að aðrir lesi póstinn síðar
  - Brandarar skiljast illa
    - “Fólk er fífl”
- Broskarlar vilja tynast ☹**  
**Pepp getur misskilist**  
– “Setja á hælana”
- Auðvelt að mistúlka og taka úr samhengi**  
**BRANDARAR ekki við hæfi**

5482. Varðandi áherslu Eimskips á notkun og vistun tölvupósta er rétt að líta til þess að í glærukynningu frá stjórnendafundi Eimskips, sem haldinn var í kjölfar námskeiðsins, var á einni glærunni tiltekið að námskeiði um samkeppnislög og reglur væri lokið. Voru á glærunni talin upp mikilvæg atriði sem frem hefðu komið á námskeiðinu. Tvö af þessum atriðum voru: „E-mail“ og „Sími“.<sup>2537</sup>
5483. Óhjákvæmilegt er að setja framangreint viðfangsefni fyrirlestrarins (sett fram við fræðslu um ólögmeitt samráðsbrot skv. 10. gr. samkeppnilaga) í samhengi við áform Eimskips í byrjun árs 2008, n.t.t. þegar Lykilstjórnendur Eimskips settu fram áform, og hófu vinnu um fyrirkomulag á notkun og vistun á tölvupóstum innan fyrirtækisins, þar sem markmiðið var m.a. að slík samskipti yrðu ekki rekjanleg fyrir samkeppnisyfirvöld, sjá nánari umfjöllun í kafla 5.13. Af framangreindum samtímagögnum virtum er talið að þessi áform og áhersla hafi haldið sér innan Eimskips, a.m.k. hjá æðstu stjórnendum, út rannsóknartímabilið.
5484. Jafnframt var sérstaklega spurt út í tölvupósta sem sönnunargagn í samkeppnismálum, í prófi sem haldið var í lok samkeppnisnámskeiðsins.<sup>2538</sup> Ennfremur er að finna leiðbeiningar um notkun tölvupósts í handbók Eimskips um samkeppnisreglur, sbr. umfjöllun hér að neðan.
5485. Samkvæmt umræddri glærukynningu var farið yfir með stjórnendum Eimskip hversu varhugaverð öll samskipti við keppinauta væru og m.a. rifjað upp að samningar við keppinautinn Samskip um kaup eða sölu færu gegn 10. gr. samkeppnislaga.
5486. Í þessum glærum frá maí 2011 kom þannig fram að „engin“ samskipti ættu að eiga sér stað við keppinauta. Þrátt fyrir þetta sýna gögnin að stjórnendur Eimskips héldu áfram að eiga í samskiptum við stjórnendur Samskipa.

<sup>2537</sup> Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „Management meeting 9.6.2011“.

<sup>2538</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Samkeppnisnámskeið\_próf.doc“. Doc. ID. 0.7.33.63786-000005. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „Samkeppnisnámskeið – próf“. Frá [...] til þátttakenda, dags. 09.06.2011, kl 13:50.



5487. Ári síðar vísaði (E)frkvstj-lögfr til þessa námskeiðs og efnis þess þegar hún með vísan til samkeppnislaga varaði (E)forstj við því að hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa yrði haldið, sbr. umfjöllun hér að framan.
5488. Eftir umrætt námskeið í maí 2011 héldu stjórnendur Eimskips ótrauðir áfram samskiptum við stjórnendur Samskipa og samráðið hélt áfram. Þá var hið árlega golfmót þessara keppnauta haldið á árunum 2011, 2012 og 2013. (E)forstj og (S)forstj spiluðu saman golf, tefldu og veiddu saman og fóru í skemmtiferðir erlendis. Ekki er því að sjá að stjórnendur Eimskips hafi farið að þeim ráðleggingum sem fram komu í námskeiðinu og hjá (E)frkvstj-lögfr.
5489. Við lok samkeppnisnámskeiðsins var handbók um samkeppnisreglur afhent, þar sem farið var yfir inntak samkeppnislaga og viðbrögð við heimsókn samkeppnisyrvalda.<sup>2539</sup> Í handbókinni var búið að heimfæra að einhverju leyti inntak samkeppnislaga yfir á starfsemi Eimskips.
5490. Í handbókinni og viðaukum hennar er m.a. að finna leiðbeiningar vegna samskipta við keppnauta og í því samhengi talin upp mörg atriði. Meginreglan sé „[...] sú að starfsmenn og stjórnarmenn félaga eiga ekki að vera í samskiptum við samkeppnisaðila þess félags sem þeir starfa hjá.“ Almennt eigi ekki að ræða atriði sem ekki eru opinberar upplýsingar, og aldrei eigi að „[...] ræða viðkvæmar viðskiptaupplýsingar, s.s. verðlagningu til einstakra viðskiptavina, framboð, þátttöku í útboðum, viðskiptaáætlanir, fyrirhugaðar nýjunar á markaði o.þ.h.“ Berist óviðeigandi samskipti frá samkeppnisaðila sé „[...] nauðsynlegt að bregðast við þeim með rekjanlegum hætti, t.d. tölvupósti, þar sem því er skýrlega hafnað að eiga í slíkum samskiptum þannig að hringnum sé lokað og enginn vafi leiki á því hvernig málið var afgreitt.“
5491. Jafnframt kemur fram að séu samskiptin nauðsynleg „[...] til þess að ljúka samningi skal 1) gæta þess að aðeins séu nauðsynleg málefni viðkomandi samnings rædd og 2) að gæta þess að sótt sé um undanþágu til samkeppnisyrvalda fyrir samningnum nema fyrir liggja afstaða samkeppnisyrvalda að þess sé ekki þörf.“
5492. Þrátt fyrir þetta sýna gögn málsins að stjórnendur Eimskips héldu áfram að vera í samskiptum við stjórnendur Samskipa, sbr. t.d. framangreinda skemmtiferð (E)forstj og (S)forstj í byrjun september 2011 og fund (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útlfl þann 29. desember 2011. Við rannsókn málsins hefur Samkeppniseftirlitið ekki orðið vart við að framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips hafi verið gert sérstaklega viðvart um óviðeigandi samskipti við Samskip á rannsóknartímabilinu.
5493. Í umræddri handbók er einnig fjallað um munnlegar skýringar frá yfirmönnum fyrirtækisins, í tengslum við heimsóknir samkeppnisyrvalda á starfsstað. Þar kemur fram að „[e]f gefnar eru rangar eða ófullkomnar munnlegar skýringar, getur það skapað vandamál fyrir fyrirtækið. Í fyrsta lagi er slíkt talið merki um ósamvinnuþýðni. Í öðru lagi mun fyrirtækið verða talið hafa reynt að bregla heildarmynd mála ef rangar skýringar verða til þess að rannsóknarmenn fara villur vegar við könnunina og yfirsést af þeim sökum einhver skjöl sem skipta máli. Slíkt getur varðað fjársektum og jafnvel varðhaldi eða fangelsi allt að tveimur árum.“
5494. Þrátt fyrir þessar innri leiðbeiningar Eimskips, um mikilvægi þess að veita samkeppnisyrvöldum nákvæmar og réttar skýringar, sýna gögn málsins að framburðir og staðhæfingar stjórnenda Eimskips voru rangir og ekki í samræmi við samtímagögn málsins, sbr. t.d. umfjöllun um upplýsingagjöf stjórnenda Eimskips í kafla 7.7.2.
5495. Líkt og fram hefur komið þá gerði (E)frkvstj-lögfr, þáverandi framkvæmdastjóri lögfræðideildar Eimskips, athugasemdir, árið 2012, við hið árlega golfmót milli Eimskips og Samskipa. Greindi (E)frkvstj-lögfr frá því að hið árlega golfmót hafi verið gert að umræðuefni á fyrrgreindu námskeiði

<sup>2539</sup> Afhent skjal frá Eimskip við munnlega upplýsingagjöf [...], 17.09.2013, með heitinu „Handbók um samkeppnisreglur 2011: Inntak samkeppnislaga og viðbrögð við heimsókn samkeppnisyrvalda“.



og stæði (E)frkvstj-lögfr í þeirri trú að því yrði breytt í kjölfarið og að Eimskip myndi finna nýtt fyrirtæki til að keppa við. Þrátt fyrir viðvaranir (E)frkvstj-lögfr og handbók Eimskips um samkeppnisreglur fór hið árlega golfmót fram þann 18. maí 2012 og 17. maí 2013. Í þessari ákvörðun er fjallað um önnur tilvik þar sem (E)frkvstj-lögfr lýsti yfir áhyggjum af hugsanlegum brotum á samkeppnislögum, en gögn málsins sýna að ekki var brugðist við þeim áhyggjum.<sup>2540</sup>

5496. Síðar á árinu 2012 lét (E)frkvstj-lögfr af störfum hjá Eimskip að eigin ósk.<sup>2541</sup> Tók (E)lögfr við sem forstöðumaður lögfræðideildar Eimskips, en gögn málsins sýna að (E)lögfr tók þátt í að spila golf við starfsmenn Samskipa.<sup>2542</sup>

### 13.15 Samantekt

5497. Í samskiptayfirlitinu í kafla 13.3 hér að framan eru tiltekin bein samskipti m.a. helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa á árunum 2009–2013. Var þetta framhald á samskiptum sömu stjórnenda (eða eftirmanna þeirra) sem höfðu hafist eftir fundinn 6. júní 2008 og rakin eru í kafla 7.1. Ber að hafa þessi beinu samskipti í huga þegar gögn málsins eru metin í heild sinni.
5498. Í kafla 4.1 er því lýst að sjálfstæði keppinauta og óvissa fyrirtækja um m.a. fyrirætlanir keppinauta séu grunnstoðir fyrir virkri samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Hafandi í huga sameiginlega yfirburðastöðu Eimskips og Samskipa í bæði sjó- og landflutningum voru ítrekuð samskipti Eimskips og Samskipa einkar varhugaverð.
5499. Í kafla 11 er komist að þeirri niðurstöðu að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi verið lagður grunnurinn að samráði fyrirtækjanna sem hafði það að markmiði að draga úr þeirri óvissu sem hefði að öðrum kosti fylgt aðgerðum þeirra, þar með talið hagræðingaraðgerðum, á samkeppnismörkuðum. Samskipti fyrirtækjanna á fundinum röskuðu þess vegna samkeppni og brutu gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hið sama á við um öll samskipti fyrirtækjanna í kjölfarið, hvort heldur þeim var ætlað að draga úr óvissu við einstakar aðgerðir eða framkvæmd á mögulegu samstarfi fyrirtækjanna, sbr. „Nýtt upphaf“ verkefnið.
5500. Eftirfarandi umfjöllun sýnir að á árunum 2009-2013 áttu fyrirtækin jafnframt í ýmsum samskiptum, meðal annars á fundum, þar sem rætt var um starfsemi fyrirtækjanna á sviði sjó- og landflutninga, skipaafgreiðslu og gámanotkun. Var um að ræða framkvæmd á „Nýtt upphaf“ verkefninu og fóru samskiptin gegn 10. gr. samkeppnislaga.
5501. Eins og nánar verður lýst lutu þessi samskipti einnig að atriðum sem fyrirtækjunum var óheimilt að ræða um sín á milli. Af samtímagögnum verður m.a. ráðið að á fundunum áttu sér stað samkeppnishamlandi upplýsingaskipti. Voru þessi upplýsingaskipti bæði til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingu fyrirtækjanna og auðvelda undirbúning og framkvæmd verðhækkana. Voru samskiptin til þess fallin að draga verulega úr óvissu á þeim samkeppnismörkuðum sem fyrirtækin störfuðu á og veikja sjálfstæði þeirra sem keppinauta.
5502. Samskiptin bæði sköpuðu og efldu tengsl og traust milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips og voru til þess fallin að gera hið ólögmeta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd. Af samtímagögnum verður ráðið að á rannsóknartímabilinu gættu fyrirtækin að því að gefa hvort öðru engar vísbendingar um að þau vildu hverfa frá samráðinu. Vísast hér til dæmis til hins svokallaða kreppuhóps Samskipa. Í honum sátu meðal annars lykilstjórnendur fyrirtækisins (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útlfl og (S)forstö-innfl1. Á þessum vettvangi var í október 2009 til dæmis spurt spurninga eins og: „Hefur Samskip verið að koma í veg fyrir verðhækkanir“, er Samskip sá „aðili á

<sup>2540</sup> T.d. kafli 7.5.5 og 13.5.

<sup>2541</sup> „[...] hætt hjá Eimskip“, 09.08.2012, mbl.is. Aðgengilegt á slóð: [...] „Nýr forstöðumaður lögfræðideildar Eimskips“, 07.09.2012, Viðskiptablaðið.is. Aðgengilegt á slóð: [...]

<sup>2542</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Eimskip-Samskip.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.871116.



*markaðnum sem ekki er unnt að treysta á?* Hafa ber í huga að á rannsóknartímabilinu unnu Samskip og Eimskip að því að auka samráðið, til dæmis með endurnýjuðu „neyðarsamkomulagi“ árið 2010 og enn umfangsmeira gámasamráði. Öll slík hegðun sendi skýr skilaboð milli fyrirtækjanna um áframhaldandi samstarfsvilja og jók á vissu um að þau myndu halda sig innan ramma samráðsins. Hin tíðu samskipti studdu við þetta.

5503. Virt saman hafa tengslin og samskiptin, sem lýst er í ákvörðun þessari, mikla þýðingu í málinu þar sem þau voru án efa til þess fallin annars vegar að koma á og síðan viðhalda samráði Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins.
5504. Í sátt Eimskip dags. 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið „að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr EES-samningsins“. Þessi viðurkenning er í samræmi við gögn málsins.
5505. Samskip mótmæla þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af samskiptum stjórnenda fyrirtækjanna. Þau sjónarmið breyta ekki mati Samkeppniseftirlitsins, sbr. umfjöllun í kafla 26.1.



## 14. „FRIDURINN“ 2009-2012

5506. Á síðara hluta ársins 2008 átti sem áður segir sér stað samráð á milli Samskipa og Eimskips í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Jafnframt náðist sameiginlegur skilningur milli fyrirtækjanna um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavinum. Með þessu komu fyrirtækin á ólögsmætu ástandi sem var fyrir hendi fram á árið 2013 og til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni á mörkuðum málsins. Hinu ólögsmæta ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips er lýst í samtímagögnum fyrirtækjanna sem „*friðnum*“. Í þeim er einnig rætt um „*ró*“ á markaðnum. Í þessu fólst í aðalatriðum að á umræddu tímabili ákváðu Samskip og Eimskip að keppa ekki við hvort annað um mikilvæga viðskiptavinum og gátu með þá vissu í farteskinu ítrekað hækkað verð eða haldið því uppi í trausti þess að við því yrði ekki brugðist með samkeppni af hálfu keppinautarins. Áframhaldandi samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013 voru til þess fallin að viðhalda og styðja hina ólögsmætu markaðsskiptingu og auðvelda fyrirtækjunum að hækka eða halda uppi verði.
5507. Í þessum kafla er gerð grein fyrir gögnum sem tengjast m.a. markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavinum frá og með árinu 2009 og til ársins 2013, þ.e. „*friðnum*“. Í þessu sambandi er fjallað um atvik og gögn sem staðfesta hina ólögsmætu markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa varðandi mikilvæga viðskiptavinum, verðsamráð, verðhækkningar, og upplýsingaskipti fyrirtækjanna. Er fjallað um atvik sem tengjast bæði sjó- og landflutningum.
5508. Í kafla 21 er gerð grein fyrir atvikum á árinu 2013 en á því ári dró úr umfangi ólögsmæts samráðs Samskipa og Eimskips.
5509. Mikilvægt er að hafa í huga að hið ólögsmæta samráð Samskipa og Eimskips var samfellt frá miðju ári 2008 og fram á árið 2013. Kafaskipting eftir árum í ákvörðuninni er sett fram til þess að rekja að hin ólögsmæta háttsemi hafi verið til staðar á umræddum tíma en beinist ekki beint að atvikunum sem slíkum á tímabilinu, enda þótt atvik t.d. varðandi einstaka mikilvæga viðskiptavinum sýni skýrlega eðli og umfang hins samfellda samráðs.

### 14.1. Markaðsaðgerðir fyrir 2009 skipulagðar

5510. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hófu fyrirtækin aukið samráð sem tók til aðgerða sem m.a. fólu í sér ólögsmæta markaðsskiptingu eftir mikilvægum viðskiptavinum og álagningu gjalda og afsláttarkjara í flutningsþjónustu, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021.
5511. Hér að framan hafa verið rakin gögn sem sýna að áður en samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008 höfðu Samskip ráðgert að mæta efnahagssamdrætti, sem stjórnendur töldu sig sjá fyrir, með „*herferð*“ sem fól í sér að sækja magn frá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Með auknu samráði fyrirtækjanna um mitt ár hurfu þessi áform og aukið samstarf fyrirtækjanna hófst, sbr. kafla 7 – 10. Samtímagögn sýna síðan samfellt samráð fyrirtækjanna m.a. um hina ólögsmætu markaðsskiptingu, hvernig Samskip og Eimskip unnu að því að halda henni við, halda uppi verði og hækka það. Var þessi háttsemi samfelld fram á árið 2013 þegar fyrirtækin drógu úr samráðinu.
5512. Eftirfarandi gögn frá janúar til mars 2009 endurspeglar þetta en áður en vikið er að þeim er rétt er að rifja upp atvik 7. janúar 2009 en þau eru nánar rakin í kafla 10.6 hér að framan.
5513. Umræddan dag hittust stjórnendur Samskipa, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl, á fundi þar sem þeir ræddu m.a. um „*stragetí[u] á markað*“ og „*Nýtt upphaf*“ verkefnið „*Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu*“. Í fundargerð var tekið fram að eitt verkefna í vinnslu væri; „*landkranar, samstarf við EI [Eimskip]*“.
5514. Fyrir hádegi sama dag áttu stjórnendur Eimskips, (E)frkvstj-flutkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, fund með forstjóra fyrirtækisins, (E)forstj, m.a. til þess að ræða um Samskip.



5515. Stjórnendur beggja fyrirtækja, þeir (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl, hittust síðan aftur á fundi strax eftir hádegið, þ.e. milli kl. 13:00 – 14:00, sama dag. Höfðu þessir stjórnendur fyrirtækjanna síðast fundað á þorláksmessu 23. desember 2008.

5516. Strax eftir fund stjórnenda fyrirtækjanna 7. janúar 2009 var haldinn innanhússfundur hjá Samskipum með heitinu „Markaðurinn“. Boðaðir á þann fund voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útl.

5517. Hér ber einnig að rifja upp eftirfarandi:

- Markaðsstefna land- og sjóflutninga Samskipa fyrir árið 2009 kemur fram í skjölum fyrirtækisins sem voru útbúin í nóvember og desember 2008. Í kafla 10.4 er gerð grein fyrir skjölum frá 11. og 12. nóvember 2008 sem sýna að í land- og sjóflutningum ætluðu Samskip á árinu 2009 að halda öllum mikilvægum viðskiptavinum sínum en á sama tíma að hækka ítrekað verð. Var þannig lagt til grundvallar að samkeppni frá Eimskip myndi ekki hindra Samskip í að hækka verð eða leiða til þess fyrirtækið myndi missa markaðshlutdeild. Í áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009, sem send var stjórn Samskipa Holding 6. desember 2008, var staðfest að samkeppni frá Eimskip hefði ekki komið í veg fyrir að Samskip hefðu á árinu 2008 náð fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi. Þá töldu stjórnendur Samskipa hf. raunhæft að á árinu 2009 myndi fyrirtækið ítrekað geta hækkað verð og á sama tíma haldið sömu markaðshlutdeild.
- Gögn vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009 staðfesta að Samskip hf. náði að hækka verð verulega á seinni hluta ársins 2008 og gerði ráð fyrir frekari verðhækkun á árinu 2009 og betri afkomu, sbr. kafla 10.6.3.
- Í þessari stefnu Samskipa fyrir árið 2009 fólst einnig að fyrirtækið myndi ekki með samkeppnisaðgerðum reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti.
- Eins og fjallað er um í kafla 6.3 voru viðskipti við fáa en mikilvæga viðskiptavini þýðingarmest fyrir bæði Samskip og Eimskip. Á árinu 2009 voru svonefndir „A“ viðskiptavinir Samskipa í innflutningi 38 talsins og stóðu að baki 66,4% af tekjum. „B“ viðskiptavinir voru 35 og tekjur af þeim 10,4%. Það sem eftir stóð af tekjunum stafaði frá rúmlega 1800 viðskiptavinum. Ljóst er að samkeppni um hina fáu en mikilvægu viðskiptavini hefði sett í uppnám áætlun Samskipa um að hækka verð ítrekað á árinu 2009 og halda á sama tíma hinum mikilvægu viðskiptavinum.

5518. Samtímagögn sýna að eftir framangreinda fundi 7. janúar 2009 voru aðgerðir og stefna Samskipa og Eimskips á markaði til umræðu innan fyrirtækjanna. Skal nú vikið að því.

#### 14.1.1. Innflutningur

5519. Þann 9. janúar 2009 var stefna Samskipa í innflutningi fyrir árið 2009 árétuð af stjórnendum gagnvart undirmönnum í innflutningsdeild. Þar kemur fram að áhersla Samskipa og Jóna væri á viðskipti við minni viðskiptavini. Þannig sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanna sinna 9. janúar 2009 með heitinu: „Markaðssókn innflutnings 2009“. Í honum sagði:

*„Við ætlum í samvinnu með Jónum að fara í markaðssókn á minni viðskiptavini núna í janúar og febrúar. Þetta hefst í næstu viku. Getið þið haft þetta í huga um helgina og látið ykkur detta í hug einhver fyrirtæki sem þyrfti að fara í. Ekki endilega spá í fyrirtæki sem þið þekkið. Skoðið einnig fyrirtæki sem þið hafið heyrt af, séð auglýsa í blöðunum o.s.frv.*



Við munum nota fundinn á mánudag til að ræða þetta nánar. Komið endilega með einhver nöfn á þann fund.<sup>2543</sup>

5520. Sem fyrr segir var (E)forstö-innfl yfirmaður innflutningsdeildar Eimskips og sat hann fund með m.a. (S)forstö-innfl1 þann 7. janúar 2009. Í skjali Eimskips frá 9. janúar 2009 var fjallað um markmið m.a. innflutningsdeildar á árinu 2009.<sup>2544</sup>
5521. Fyrsta markmiðið fyrir árið 2009 var þetta: „Viðhalda n.v. markaðshlutdeild“. Bar (E)forstö-innfl ábyrgð á þessu verkefni. Hvergi kemur fram í skjalinu að Eimskip ætli með samkeppnisaðgerðum að reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Öðru máli gegndi um viðskipti við minni viðskiptavini. Kemur fram í skjalinu að á árinu 2009 stefni Eimskip að því að: „Auka markaðshlutdeild í búslóðaflutningum.“ Í þessu samhengi má einnig horfa til verkefnalista (E)forstj frá ágúst 2009.<sup>2545</sup> Í honum kemur fram að innflutningsdeild Eimskips eigi að einbeita sér enn frekar að smærri viðskiptavinum („Increased focus on sales and service towards smaller customers.”)
5522. Samkvæmt framangreindu var stefnan hin sama hjá innflutningsdeildum Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Keppa átti um minni viðskiptavini en láta þá stóru og mikilvægustu í friði. Endurspeglar þetta hið ólögmeta samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

#### 14.1.2. Landflutningar

5523. Sem fyrr segir fólst í áætlunum landflutninga Samskipa fyrir árið 2009 að hækka verð ítrekað og halda sömu markaðshlutdeild. Var þannig miðað við að Samskip myndu í raun ekki keppa við Eimskip og öfugt. Á fundinum 7. janúar 2009 ræddi (S)forstj við m.a. framkvæmdastjóra landflutninga, (S)frkvstj-innanl, um „stragetí[u] á markaði“. Á stjórnarfundum Samskipa Holding 12. janúar 2009 var áréttað að stefna Samskipa hf. í m.a. landflutningum á árinu 2009 væri að hækka verð ítrekað.
5524. Undir innanlandssvið Eimskips féllu landflutningar, vörudreifing<sup>2546</sup> og vöruhúsastarfsemi. Samtímagögn benda ekki til þess að samráð Samskipa og Eimskips hafi tekið til vörudreifingar fyrirtækisins og vöruhúsastarfsemi á Íslandi en á þeim mörkuðum störfuðu fleiri keppinautar en á landflutningamörkuðum. Þvert á móti má af innanhúsgögnum Eimskips frá upphafi árs 2009 ráða að stefnt var að markaðsátaki í vörudreifingu og vöruhúsapjónustu en ekki í landflutningum.
5525. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-innanl vistaði skjalið „Markmið DOM 2009“ þann 8. janúar 2009 og sendi það til m.a. (E)starfsm og (E)forstö-landfl2, síðar sama kvöld.<sup>2547</sup> Titill skjalsins er „Helstu markmið í rekstri 2009“ og er eitt af þeim markmiðum skráð „Sókn á markað“. Tímarammi verkefnisins er skráður 2009. Daginn áður hafði (E)forstö-landfl2 sent tillögur að markmiðum til (E)frkvstj-innanl og var „Sókn á markaði“ þar á meðal. Í skjalinu er aðgerðinni lýst með eftirfarandi hætti: „Fara í markvissa kynningu á starfsemi á Eimskips Innanlands og í vörudreifingu og sækja á nýja viðskiptavini.“ Skjalið var uppfært næstu daga og yfirfarið af forstöðumönnum. Skjalið var síðan sent til (E)frkvstj-EimÍsl ásamt afriti til m.a. (E)forstö-útfli, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl o.fl. þann

<sup>2543</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...] til viðskiptastjóra innflutningsdeildar. „Markaðssókn innflutnings 2009“, dags. 09.01.2009, kl. 14:25. Doc. ID. 0.7.33.707514.

<sup>2544</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Markmið- IMP.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.127616.

<sup>2545</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „OPE – Verkefnalisti 2009 – ALL IN.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] „Verkefnalistinn – Trúnaðamál“, dags. 27.08.2009 kl. 15:20. Doc. ID. 0.7.33.509664. Umræddur listi var augljóslega trúnaðarskjal, sbr. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] „Verkefnalistinn – Uppkast“, dags. 19.08.2009, kl. 9:21. Doc. ID. 0.7.33.405153. Í tölvupóstinum kemur m.a. eftirfarandi fram hjá [...]: „Hér er verkefnalistinn, sem er í vinnslu ennþá. Vinsamlegast ekki dreifa honum neitt.“

<sup>2546</sup> Með vörudreifingu er átt við dreifingu fyrir einstaklinga og fyrirtæki í styttri vegalengdum, t.d. innan höfuðborgarsvæðisins. Vörudreifingu er t.d. skipt í morgun, dag og kvöld/næturdreifingu. Þetta er ekki á ferðaáætlun heldur samkvæmt beiðni eða kröfum hvers viðskiptavinar hverju sinni. Landflutningur eða „Akstur innanlands“ eru flutningur á vörum á milli landshluta, stærri landssvæða, lengri vegalengdir, skv. fyrirfram gerðri ferðaáætlun og gjaldskrá.

Landflutningur eða „Akstur innanlands“ eru flutningur á vörum á milli landshluta, stærri landssvæða, lengri vegalengdir, skv. fyrirfram gerðri ferðaáætlun og gjaldskrá

<sup>2547</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Markmið DOM 2009.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.298092.



16. janúar 2009 og var sama markmið um sókn á markað enn á listanum.<sup>2548</sup> Átti umrætt verkefni að auka tekjur í flutningakerfinu um 100 milljónir króna.
5526. Fundur var síðan haldinn hjá Eimskip þann 22. janúar 2009 þar sem farið var yfir markmið hvernar deildar fyrirtækisins í þeim tilgangi að taka saman heildarmarkmið Eimskips fyrir árið 2009. Með fundarbókuninni fylgdi framangreint markmiðsskjal.<sup>2549</sup>
5527. Í glærुकynningu, sem (E)frkvstj-innanl útbjó vegna fundar með (E)forstj þann 26. janúar 2009, var fjallað um stöðuna á innanlandssviði.<sup>2550</sup> Ljóst er af glærुकynningunni að fyrirætlanir Eimskips um markaðssókn hefðu aðeins átt að taka til vöruhúsastarfsemi innanlandssviðsins en ekki landflutninga.<sup>2551</sup> Er það einnig í samræmi við áherslur Samskipa á árinu 2009, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 14.2.
5528. Í glærum (E)frkvstj-innanl kemur m.a. fram að 20-30% samdráttur hafi orðið í áætlunarflutningum landflutninga Eimskips og 25-30% samdráttur í vörudreifingu á höfuðborgarsvæðinu. Farið er stuttlega yfir þær hagræðingaraðgerðir sem ráðist hafi verið í, þ.e. fækkun starfsfólks og lækkun á breytilegum kostnaði. Ekkert er fjallað um samkeppnisaðgerðir til að sporna við samdrætti eða auka flutningamagn í landflutningum Eimskips. Hins vegar er kynnt að sölu- og markaðssókn í leigu og nýtingu vöruhúsa sé í undirbúningi og verði keyrð af stað í febrúar.
5529. Í tölvupósti sem (E)forstö-landfl2 sendi á (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstj þann 7. febrúar 2009 sagði hann frá vinnu sem laut að hagræðingu í rekstri innanlandssviðs. Var sá póstur sendur í kjölfar tölvupósts frá (E)forstj til m.a. (E)stjform, (E)frkvstj-Svíþj, (E)rekststj og (E)rekststj-vörud, ásamt afriti til (E)forstö-landfl2 og (E)frkvstj-EimÍsl, þar sem (E)forstj óskaði eftir því að viðtakendurnir leituðu allra leiða til að lækka rekstrarkostnað vegna kröfu um nauðsynlega hagræðingu í rekstrinum. Í tölvupósti (E)forstö-landfl2 kom fram það mat að besta leiðin til að laga rekstrarafkomu fyrirtækisins til skemmri tíma væri að sækja meiri tekjur til núverandi viðskiptavina þó ætlunin væri einnig að halda rekstrarkostnaði í lágmarki. Í tölvupóstinum kom jafnframt fram að deildin hefði styrkst í „sölnun“ og að þeir ætluðu sér að sækja ný viðskipti með ásættanlegri framlegð. (E)frkvstj-innanl svaraði og sagðist vera sammála því að reynt yrði að afla nýrra tekna á markaðnum samhliða hagræðingaraðgerðum. (E)frkvstj-innanl sagði skilaboðin skýr, að Eimskip ætlaði að „sækja út á markaðinn og ná í nýjar tekjur og samhliða leiðréttu núverandi samninga þar sem þess er þörf...“
5530. Framangreindir tölvupóstar féllu ekki vel í kramið hjá (E)frkvstj-EimÍsl og gagnrýndi hann (E)forstö-landfl2 fyrir að senda slíkan tölvupóst sem innihéldu „málefni og breytingar“ áður en „við förum í gegnum það saman.“ Kvaðst hann vera í framkvæmdastjórn fyrirtækisins og kynna breytingar fyrir (E)forstj. Af þessum viðbrögðum (E)frkvstj-EimÍsl verður ekki dregin önnur ályktun en að sú stefna sem (E)forstö-landfl2 lagði til, þ.á m. að sækja ný viðskipti í landflutningum, hafði ekki verið samþykkt af framkvæmdastjórn fyrirtækisins enda í andstöðu við þann frið á flutningamörkuðum sem fyrirtækin höfðu náð saman um.<sup>2552</sup>
5531. Í þessu samhengi ber að rifja upp að á sama tíma eða í byrjun febrúar 2009, hurfu verkefni af verkefnalistum Samskipa sem miðuðu að því að „keyra á viðskiptavini samkeppninnar“, sbr. umfjöllun í næsta kafla.

<sup>2548</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Markmið heildarskjal\_uppfært.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] „Markmið Eimskip Ísland 2009- uppfært skjal“, dags. 16.01.2009, kl. 15:49. Doc. ID. 0.7.33.129552.

<sup>2549</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.688093.

<sup>2550</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Innanlandssvið staða í janúar 2009.ppt“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] „Innanlandssvið staða í janúar 2009.ppt“, dags. 26.01.2009, kl. 22:08. Doc. ID. 0.7.33.308904. Á sama tíma og [...]sendi umrædda glærुकynningu á [...] átti [...] bókað í dagbók hjá sér til minnis „[...] fundur“. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók [...]. „[...]fundur“. Fundarboð sent 26.01.2009, kl. 13:12. Fundartími 26.01.2009, kl. 10-11. Doc. ID. 0.7.33.308545.

<sup>2551</sup> Líkt og fjallað verður um í kafla 14.10.3 hér á eftir var í áætlunum Eimskips fyrir árið 2010 gert ráð fyrir sömu áherslum á árinu 2010.

<sup>2552</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.318461.





5532. Sú ákvörðun að einangra sölustefnu eða sókn á markaði hjá innanlandssviði Eimskips við vöruhúsaþjónustu fær jafnframt stoð í öðrum gögnum sem urðu til á þessu tímabili. Í júní 2009 var farið yfir uppgjör innanlandssviðs fyrir aprílmánuð. Útbúin var glærुकyning og af henni má ráða að áhersla í markaðssókn á innanlandssviði Eimskips á þessum tíma hafi eingöngu verið fólgin í vöruhúsaþjónustu og dreifingu, en ekki í landflutningum þar sem helsti keppinauturinn var Samskip. Sömu áherslur og að framan greinir voru lagðar til grundvallar í júlí 2009 þegar glærुकyning var útbúin fyrir uppgjör maímánaðar. Samkvæmt þessu voru markmið innlandssviðs Eimskips nokkuð skýr. Í landflutningum átti ekki að sækja fram gegn Samskipum en sækja átti fram á öðrum sviðum. Var þetta í samræmi við stefnuna í sjóflutningum og yfirstandandi samráð við Samskip. Er fjallað nánar um þessi gögn frá júní – júlí 2009 í kafla 14.9.1.

5533. Endurspeglar þessi samanburður á ólíkum sölustefnum landflutninga annars vegar og vöruhúsaþjónustu hins vegar hvernig samkeppni hafði verið skert í sjó- landflutningastarfsemi fyrirtækjanna.

#### 14.1.3. Verkefnalisti Samskipa

5534. Samskip héldu 15. janúar 2009 „hugarflugsfund“ á Hótel Glymi. Var undirmönnum (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl skipt í vinnuhópa og settu hóparnir fram ýmsar tillögur um mögulegar aðgerðir Samskipa. Var tekið saman sérstakt „action – skjal“ eða verkefnalisti fyrir Samskip, sem fól í sér tillögur frá fundarmönnum um komandi verkefni eða áherslur fyrirtækisins fyrir árið 2009.

5535. Þann 16. janúar 2009 sendi (S)forstö-landfl tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1. Meðfylgjandi honum voru „punktar“ frá fundinum á Hótel Glymi.<sup>2553</sup> Í þeim koma fram hugmyndir um að auka tekjur Samskipa m.a. með þessum hætti:

*„Hækka verð 1. febrúar, a.m.k. sem nemur verðlagsþróun frá síðustu hækkun*

*Setja á ný gjöld (1. feb) sem allir þurfa að greiða, líka stóru samningsaðilarnir*

- *Flýtigjald – vegna flýtiaksturs o.s.frv.*
- *Bókunargjald – á þá sem ekki nota þjónustuvefinn*
- *Staðsetningargjald á frystigáma*
- *Endurskoða formúlu við útreikninga á olúgjaldi. Miða við lægra nýtingarhlutfall“.*

5536. Í punktunum var einnig rætt um samstarfshugmyndir sem höfðu verið til skoðunar milli Eimskips og Samskipa seinni hluta árs 2008, sbr. „Nýtt upphaf“ verkefnið. Samkvæmt þessu gagni átti að skoða möguleika á að „stofna fyrirtæki sem ann[að]ist millilandasiglingar fyrir aðila á markaðinum hér.“ Jafnframt átti að skoða „sambærilega leið í landflutningum.“

5537. Í tillögum fundarmanna á fundinum á Hótel Glymi var einnig rætt um samkeppnisaðgerðir gegn Eimskip. Voru settar fram hugmyndir að ná í stóra viðskiptavinum Eimskips, beita tímabundnum undirboðum o.fl.

5538. Þann 20. janúar 2009 voru umræddir fundarpunktar sendir til (S)forstj.<sup>2554</sup> Í skjalinu hafði tillögunum sem fram komu á fundinum 15. janúar 2009 verið safnað saman á einn lista. Í kjölfarið var

<sup>2553</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Punktar frá fundi á Hótel Glym 15010.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.709803.

<sup>2554</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Vinnuhópar úrvinnsla2.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.555622. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.844326.



verkefnalistanum breytt af (S)frkvstj-millilandasv og hann síðan notaður í rekstri Samskipa, sbr. nánar hér á eftir.<sup>2555</sup>

5539. Hér er því tilefni til að fara yfir upprunalega listann frá fundinum á Hótel Glymi, sem sendur var (S)forstj 20. janúar 2009, til þess að sjá hvaða tillögum af þeim lista var í kjölfarið, með aðkomu m.a. (S)frkvstj-millilandasv, eytt út af þeim lista sem síðar var notaður í starfsemi fyrirtækisins.

5540. Í áður nefndri fyrstu útgáfu verkefnalistas, sem (S)forstj fékk sendan til sín 20. janúar 2009, komu m.a. eftirfarandi atriði fram undir liðnum „Tekjur – Tillögur“:

1	Hóp	Verkefni	Ábyrgð	Dags. Lok	Flokkun	Hækka verð	1
2		TEKJU - TILLÖGUR				Setja á gjalddöku	2
3	1	Hækka verð 1. febrúar, a.m.k. sem nemur verðlagsþróun frá síðustu hækkun Setja á ný gjöld (1. feb) sem allir þurfa að greiða. Líka stóru samningsaðilarnir..Flytjald – vegna flytjasturs o.s.frv.Bókunargjald – á þá sem ekki nota þjónustuvefinn Staðsetningargjald á frystigáma Lagt var til USD 100 pr Teu, en þetta eru 10.300 teu á ári sem gefur yfir eina milljón dollara eða 126 milljónir íslenskar			1	Annað	3
4	1,2	Endurskoða BAF formúlu. Teljum það getað skilað 30 milljónum á ári. Hóp3 telur að með nýju BAF gjaldi komi 400M			2	Lækka kostnað	4
5	1, 2, 3	Breyta nálgun á gjalddöku. Viðskiptavinir greiði eftir nýtingu í skipi. Gjald mið við tiltekna nýtingu en sé nýting verri komi viðbótargjald en sé nýting betri fái viðskiptavinir afslátt.			1	Starfsmannamál	5
6	1				2	samningar	6

5541. Einnig var síðar á listanum fjallað um verðhækkningar gagnvart stórum viðskiptavinum: „Hækkun á sjófrakt: Bergur-Huginn 40M, Dala Rafn 23M, Brim 200M, Samherji (220M).“

5542. Sést af þessu að mikil áhersla hafi verið lögð á hækkun verðs, hvort sem það yrði í formi hækkunar á gjaldskrá, upptöku nýrra gjalda eða „endurskoðun“ á BAF „formúlu“. Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn og sýna þau að Samskip gerði ekki ráð fyrir að samkeppni frá Eimskip geti hindrað áframhaldandi verðhækkningar en eins og rakið er í köflum 8 – 11 hafði Samskip unnið að og hækkað verð ítrekað og verulega seinni hluta árs 2008.

5543. Í þessari fyrstu útgáfu af verkefnalista Samskipa mátti sömuleiðis sjá eftirfarandi tillögur fundarmanna undir liðnum tekjur (blár litur í skjalinu sjálfu):

<sup>2555</sup> Í tölvupósti [...]var hann að skipuleggja sviðsfundi innan Samskipa næsta dag og sagði af því tilefni: „á sviðsfundi í fyrarmálið hefði ég viljað ræða eftirfarandi: 1. Verkefni / hugmyndir frá forstöðumannafundi á Hótel Glym - koma góðum hugmyndum í action - skjal með samantekt fylgir hér með fyrir ykkur til glöggvunar fyrir fundinn. [...]“. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „Efni sviðsfundar á föstudaginn“, dags. 22.01.2009, kl. 11:49. Doc. ID. 0.7.33.844039.

25	2	Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga.			6
26	3	Hækka gjaldskrá í takt við fastan kostnað, þ.e. hugsa gjaldskrár í uppskipun og aksti og geymslugjöldum á annan hátt en gert hefur verið og í takt við fastan kostnað, þessi liðir þurfa að hækka amk. um 15% - 10M			1
27	2, 3	Gámaleiga, - endurskoða samninga, taka út ýmiskonar friðindi, hætta að nota gámaleigu sem skiptimynt hafa tvenns konar gjaldskrá þ.e. ófyrarari gjaldskrá fyrir fyrstu 30 dagana, og hækka hann eftir það. (getur verið erfitt í útfærslu) Gámaleiga – koma á nýjum reglum, endurskoða gjaldskrá 10 milljónir á ári			2
28	3	Breytingargjald á allt, sem ekki er hreinlega rangt skráð hjá okkur; rukka í öllum deildum þ.e. innf, útf, og land, möguleiki að rukka hærra breytingargjald eftir að reikningur hefur verið gefinn út			2
29	3	Mælingargjald í vöruhúsum,			2
30	3	Híflingargjald á gámum, rukka verktaka sem koma með og sækja til okkar gáma um híflingargjald. 10M			2
31		Nýir viðskiptavinir í INNF: Nathan og Olsen, Bæði INNF og LAND, Samningurinn við Vífell er opin í mai og það þarf að halda honum, Reyna við Ölgerðina	ath hér		6
32	4	Geymslugjöld – auka tekjur og viðhalda samkeppnishæfni – tímabundið			2
33	4	Öll veitt þjónusta verði rúkuð mánaðarlega – horfa sérstaklega til sterkra aðila í dag sbr. ALCOA			2
34	4	Skerpa á tekjuvitund hjá starfsfólki - Efla kostnaðarvitund starfsmanna – menn kunni að lesa uppgjörin í SAP			3
35	4	Tækifæri núna að keyra á viðskiptavini samkeppninnar – Bjóða örugga og góða þjónustu			6
36	4	Sækja á samstarf við RAL			6
37	4	Sækja nýja kúnna sem liggja í Retail (frumþarfir, matvara) með lækkuðum verðum á innflutningi			3

5544. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist á því skýringar af hverju tillögur sem snúa að samkeppni við Eimskip og lækkuð verðs í innflutningi eru lituð blá (línur nr. 25, 31, 35 og 37 á listanum). Í línunum 35 og 37 eru tillögur fundarmanna um að hefja samkeppni um viðskipti við aðila sem voru viðskiptavinir Eimskips. Eftir frekari aðkomu (S)frkvstj-millilandasv að verkefnalistanum stuttu síðar var tillögum fundarmanna um samkeppni við Eimskip eytt út af honum, sbr. nánar hér á eftir.
5545. Á þessum sama verkefnalista frá 20. janúar 2009 komu fram undir liðnum „Lækkuð kostnaðar – Tillögur“, tillögur um afar víðtækt samstarf Samskipa og Eimskips, m.a. að stofna sameiginlegt fyrirtæki í millilandasiglingum og landflutningum (lína nr. 41), ásamt samstarfi í skipaafgreiðslu (lína nr. 63 og 64). Í því sambandi skal áréttá að þrátt fyrir skyldu Samskipa við rannsókn málsins skv. 19. gr. samkeppnislaga til að afhenda gögn þar sem fyrirtækið hefði fjallað um tillögur eða hugmyndir að samstarfi við keppinautinn afhentu Samskip ekki fundarpunktana eða verkefnalista eða upplýstu Samkeppniseftirlitið um þær samstarfstillögur sem þar voru tilgreindar.<sup>2556</sup>
5546. Jafnframt komu fram tillögur um aukna samkeppni með því að „Beita undirboðum í innflutningi í takmarkaðan tíma“, sbr. línur 61 og 62 en þar sagði að fara ætti „varlega“ og „velja vel þann kúnna sem“ fengi slíkt tilboð. Hér ber að hafa í huga að auk (S)frkvstj-millilandasv báru (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfll ábyrgð á söluhegðun Samskipa og m.a. verðhækkun, niðurfellingu fríðinda/afslátt og upptöku nýrra tekjuliða í sjóflutningum. Skal rifjað upp að umræddir stjórnendur Samskipa höfðu átt í samskiptum við stjórnendur Eimskips frá miðju ári 2008 og áfram í upphafi árs 2009, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 7-10.
5547. Má þar t.d. nefna að 21. janúar 2009 hittust (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl á fundi hjá hagsmunasamtökum.<sup>2557</sup> Þá má benda á að í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)frkvstj-millilandasv sama dag, 21. janúar 2009, greindi hann frá samtali sínu við (E)forstö-innfl daginn áður og hvatti (S)frkvstj-millilandasv til að hafa samband við (E)forstö-innfl.<sup>2558</sup>

<sup>2556</sup> Upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa 29.01.2015, sbr. tölul. 10 ii). Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23 í ákvörðun þessari.

<sup>2557</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Samgönguþingur-SA-fundargerð-21-01-2009.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá SVP til [...] Doc. ID. 0.7.33.328334.

<sup>2558</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.712079.



5548. Tveimur dögum eftir að (S)forstj fékk fyrrnefndan lista af fundarpunktum frá Hótel Glymi, eða 22. janúar 2009, sést í gögnum málsins að (S)frkvstj-millilandasv hafði byrjað að vinna með listann og eyða út af honum.<sup>2559</sup>
5549. Að tillögu (S)frkvstj-millilandasv var haldinn fundur innan Samskipa daginn eftir, eða 23. janúar 2009. Ásamt honum sátu fundinn aðrir stjórnendur Samskipa, m.a. (S)forstö-útl og (S)forstö-innfl1. Samtímagögn sýna að á þeim fundi hafi verkefnalistinn af Hótel Glymi verið ræddur því síðar sama dag, þ.e. 23. janúar 2009, sendi (S)frkvstj-millilandasv uppfærðan verkefnalista frá fundinum til m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl og (S)forstö-umb.erl („Vinnuhópar úrvinnsla 3“). Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv kemur eftirfarandi fram; „sendi skjalið eftir yfirferð okkar í dag – þið takið boltann hér og við fylgjumst með árangri hvors annars [helstu stjórnenda Samskipa] á vikulegum fundum okkar“.<sup>2560</sup>
5550. Af þessu má sjá að listi (S)frkvstj-millilandasv var markvisst notaður í starfsemi fyrirtækisins af ædstu stjórnendum á þessum tíma. Í samræmi við það má sjá í gögnum málsins að skömmu síðar, eða 4. febrúar 2009, sendi (S)frkvstj-millilandasv aftur uppfærðan lista til m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl og (S)forstö-umb.erl.<sup>2561</sup>
5551. Á þessum lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009 voru ennþá verkefni sem sneru að því að hækka verð og taka upp ný gjöld (eins og var á upphaflega listanum af fundarpunktum frá fundinum á Hótel Glymi). Á hinn bóginn var á lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009 búið að eyða út af listanum atriðum sem sneru að markaðssókn Samskipa gagnvart Eimskip (m.a. sumum bláum verkefnum í upphaflegum tillögum af fundinum á Hótel Glymi) og lækkun verðs.
5552. Meðal þeirra atriða sem féllu á brott af upphaflega listanum var: „Tækifæri núna að keyra á viðskiptavinum samkeppninnar – Bjóða örygga [svo] og góða þjónustu.“
5553. Á lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009 hafði hann ekki eytt út því verkefni sem varðaði tvo mikilvæga „nýja“ viðskiptavinum í innflutningi, þ.e. Nathan & Olsen og Ölgerðin (ÖES), sem voru mikilvægir viðskiptavinir Eimskips. Samkeppnisefirlitið bendir á að stuttu síðar eða 6. febrúar 2009 skrifuðu Samskip undir samning við N&O. Á hinn bóginn sýna gögn málsins að tilfærsla N&O raskaði ekki samráðinu við Eimskip og gert var ráð fyrir henni í atvikum seinni hluta árs 2008, sbr. kafla 14.5 Hvað áhrærir verkefni Samskipa á listanum sem fólst í því að að „[r]eyna við Ölgerðina“, sem einnig var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, þá sýna samtímagögn að sú viðleitni Samskipa gagnvart útboði ÖES laut ekki að samkeppni heldur því að virða markaðsskiptingu við Eimskip. Eimskip hélt viðskiptum ÖES og hækkaði verð, sbr. umfjöllun um „sýndartilboð“ Samskipa til ÖES síðar á árinu 2009 í kafla 14.3.5. Þetta verkefni á lista Samskipa í upphafi árs 2009 þ.e. sem tók til N&O og ÖES, var því ekki merki um að Samskip og Eimskip hafi látið af hinni ólögmætu háttsemi árið 2009.
5554. Vinnu samkvæmt lista (S)frkvstj-millilandasv var fram haldið innan Samskipa af undirmönnum hans. Þann 3. mars 2009 vistaði (S)forstö-innfl1 hjá sér uppfærðan verkefnalista („(S)frkvstj-millilandasv \_Vinnuhópar úrvinnsla - 3. mars 2009.xls“). Hann sendi listann síðan til (S)aðstm-frkvstj, aðstoðarmanns framkvæmdastjórnar Samskipa, og sagðist hafa sett inn „comment“ varðandi verkefni hans á listanum. Þannig breytt inniheldur skjalið tvær síður (e. sheet); annars vegar umræddan uppfærðan „Verkefnalista“ og hins vegar „Verk í vinnslu“.<sup>2562</sup> Verður nú vikið að þessu skjali frá 3. mars 2009.

<sup>2559</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.712280.

<sup>2560</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Vinnuhópar úrvinnsla3.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.712603.

<sup>2561</sup> Í þeim tölvupósti gaf [...] þau fyrirmæli að hver um sig fengi nokkrar mínútur til að gera grein fyrir stöðu verkefna samkvæmt meðfylgjandi verkefnalista. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.716757. Sama dag vistar hann líka skjalið hjá sér. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimsvæði [...] Doc. ID. 0.7.33.14042.

<sup>2562</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.727655.



5555. Á áðurnefndri síðu með heitinu „Verkefnalisti“ má sjá framgang verkefna af lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009. Þetta má t.a.m. sjá af eftirfarandi verkefnum og stöðu þeirra 3. mars 2009 skv. listanum:

- „Hækka verð 1. febrúar, a.m.k. sem nemur verðlagsþróun frá síðustu hækkun“ Ábyrgð: (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl, staða: lokið 3. mars 2009.
- „Setja á ný gjöld (1. feb) sem allir þurfa að greiða, líka stóru samningsaðilarnir..Flýtigjald – vegna flýtiaksturs o.s.frv.Bókunargjald – á þá sem ekki nota þjónustuvefinn Staðsetningargjald á frystigáma Lagt var til USD 100 pr Teu, en þetta eru 10.300 teu á ári sem gefur yfir eina milljón dollara eða 126 milljónir íslenskar“. Ábyrgð: (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl, staðan: „Innflutningur setti ekki á nýtt gjald. Nokkur gjöld voru hækkuð verulega“).
- „Endurskoða BAF formúlu“. Ábyrgð (S)forstö-útfl og átti verkefninu að vera lokið 1. febrúar 2009.
- „Inn- og útflutningur endurnýi samninga þannig að allir samningar verði í erlendri mynt eða innleiða CAF“. Ábyrgð hjá (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „Að mestu lokið“.
- „Verðleggja alla veita þjónustu – markvisst fara yfir alla samninga“. Ábyrgð hjá (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „Í stöðugri vinnslu“.
- „Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga.“ Ábyrgð hjá (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „Í stöðugri vinnslu“.
- „Gámaleiga, - endurskoða samninga, taka út ýmiskonar fríðindi, hætta að nota gámaleigu sem skiptimynt hafa tvenns konar gjaldskrá þ.e. ófýrarari gjaldskrá fyrir fyrstu 30 dagana, og hækka hann eftir það. (getur verið erfitt í útfærslu) Gámaleiga – koma á nýjum reglum, endurskoða gjaldskrá10 milljónir á ári“. Ábyrgð (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „Lokið“. „Breytingargjald á allt, sem ekki er hreinlega rangt skráð hjá okkur; rukka í öllum deildum þ.e. innf, útfl, og land, möguleiki að rukka hærra breytingargjald eftir að reikningur hefur verið gefinn út“ Ábyrgð (S)starfsm.
- „Híflingagjald á gámum, rukka verktaka sem koma með og sækja til okkar gáma um híflingargjald. 10M - heitir hliðgjald“. Ábyrgð (S)forstö-innfl1/BR/(S)forstö-útfl og staða „Lokið“.
- „Leggja af fríþjónustu sem er í gangi vegna ákvarðana á árum áður. Dæmi er flutningur á Milli Cuxhaven og Bremerhaven. Kortleggja hvort fleiri dæmi séu til“. Ábyrgð (S)forstö-innfl1 og staðan: „Í vinnslu“.
- „Hækkun á sjófrakt: Bergur-Huginn 40M, Dala Rafn 23M, Brim 200M, Samherji (220M)“. Ábyrgð (S)forstö-útfl, staðan: „Í vinnslu“.

5556. Á þessum verkefnalista Samskipa frá 3. mars 2009 mátti einnig sjá eftirfarandi:

- Búið var að eyða út af honum m.a. verkefni sem fólst í að skoðaðir yrðu möguleikar á því að Eimskip og Samskip stofnuðu „fyrirtæki sem annist millilandasiglingar fyrir aðila á markaðnum hér.“
- Varðandi sókn Samskipa gagnvart viðskiptavinum Eimskips þá hafði þeim verkefnum, eftir aðkomu (S)frkvstj-millilandasv, í aðalatriðum verið eytt út af verkefnalistanum.

5557. Að mati Samkeppniseftirlitsins er það rökrétt að eftir aðkomu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hafi verið eytt út af listanum verkefninu sem fólst í að skoðaðir yrðu möguleikar á því að Eimskip og Samskip stofnuðu sameiginlegt sjóflutningafyrirtæki. Eins og lýst hefur verið sýna gögnin að Samskip og Eimskip höfðu farið aðra leið að auknu samstarfi en að stofna eitt sameiginlegt sjóflutningsfyrirtæki, sbr. til dæmis minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, frá 7. og 9. júlí 2008. Þannig



tók samráð fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008 til breytinga á siglingakerfum þeirra, takmörkun á flutningsgetu, slotsamninga, verðlagningu og skiptingu markaða eftir mikilvægum viðskiptavinum. Vísast um þetta til umfjöllunar í köflum 7 – 11.

5558. Á umræddum verkefnalista stjórnenda Samskipa frá 3. mars 2009 var enn að finna verkefnið: „*Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga*“. Í þessu fólst ekki ætlun Samskipa að reyna með samkeppni að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Er það í samræmi við umfjöllun í kafla 14 sem sýnir að fram á árið 2013 gerðu Samskip ekki raunhæfar tilraunir til þess að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og öfugt. Sýna önnur gögn Samskipa að þessi liður í verkefnalistanum hafi aðallega miðað að því að ná auknum flutningum frá smærri viðskiptavinum. Er það í samræmi við það sem fram kemur í öðrum samtímagögnum Samskipa frá þessum tíma, t.d. framangreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 9. janúar 2009.

5559. Uppfærður listi Samskipa 3. mars 2009 sýnir sömuleiðis framgang verkefna sem lutu að áframhaldandi hækkun Samskipa á verði; almenna hækkun flutningsverðs gagnvart viðskiptavinum, niðurfellingu fríðinda, upptöku nýrra gjaldaliða og hækkunar gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum. Þetta endurspeglast einnig í seinni síðu umrædds skjals sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)aðstm-frvkstj 3. mars 2009. Seinni síða skjalsins bar heitið „*verk í vinnslu*“ en þar voru eftirtalin hækkunar-verkefni sem öll voru í skjalinu merkt „lokið“ og á ábyrgð (S)forstö-innfl1:

- „*Verðhækkunar - sjófrakt í innflutningi + 5%*“
- „*Sértæk hækkun á þjónustugjöldum*“
- „*Verðhækkunar - sjófrakt í útflutningi + 5%*“
- „*Gjaldskrárbreyting v/ gámaleigu*“

5560. Hvorki á síðu skjalsins frá 3. mars 2009 sem innihélt áður nefndan „*Verkefnalista*“ lykilstjórnenda Samskipa né á síðunni um „*verk í vinnslu*“ var minnst á eða gerð athugasemd um óvissu hjá Samskipum um að missa viðskiptavinum til Eimskips vegna verðhækkana. Hvergi var í skjalinu eða meðferð þess hjá stjórnendum að finna ótta hjá Samskipum um að fyrirtækið þyrfti að verjast sókn frá Eimskip á mikilvæga viðskiptavinum Samskipa. Tillögur um áframhaldandi verulegar verðhækkunar Samskipa frá fundinum voru ýmist merktar lokið eða merktar í stöðugri vinnslu.

#### 14.1.4. Samantekt

5561. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hófst aukið samráð fyrirtækjanna sem m.a. tók til aðgerða sem fólu í sér markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavinum og álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu. Með samráði fyrirtækjanna var forsendum virkrar samkeppni var raskað. Af þessu leiddi að fyrirtækin gátu í áætlunum sínum gert ráð fyrir að halda mikilvægum viðskiptavinum og á sama tíma gert ráð fyrir að hækka verð.

5562. Líkt og áður hefur verið fjallað um grundvölluðust viðskipti Eimskips og Samskipa við mikilvæga viðskiptavinum þeirra í langflestum tilvikum á svokölluðum heildarflutningssamningum. Var þar samið um innflutning og innanlandsflutning í sama samningi. Er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að samráð fyrirtækjanna um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavinum á ákveðnu tímabili hafi átt jafnt við um sjóflutninga og landflutninga.

5563. Framangreind gögn frá janúar til mars 2009 eru í samræmi við framangreint en þau sýna að í upphafi árs 2009 miðaði skipulagning stjórnenda Samskipa og Eimskips og aðgerðir á árinu 2009 við að virða samráðið. Var þetta birtingarmynd þess hvernig samráð fyrirtækjanna hafði dregið úr óvissu milli keppinautanna og sjálfstæði þeirra raskað.



5564. Samtímagögn sem fjalla um markaðsaðgerðir í upphafi árs 2009 sýna þannig að samfellt samráð fyrirtækjanna var virt á þessum tíma og endurspeglar hvernig samráðið gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi verði eða hækka það. Þessi samtímagögn eru sömuleiðis í samræmi við að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa átt í ólögum samráði við Samskip „um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)“ og hafa átt samráð við Samskip „um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu“ sem hafi orðið umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).
5565. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er því mótmælt að umrædd gögn frá fyrstu mánuðum ársins 2009 sýni fram á ólögum samráð við Eimskip.<sup>2563</sup> Nánar er fjallað um þau sjónarmið Samskipa í kafla 26.2. Eins og þar er rökstutt breyta sjónarmiðin ekki mati Samkeppniseftirlitsins.

## 14.2. Láta mikilvæga viðskiptavinum Eimskips í friði og hækka verð

5566. Í kafla 14.1 hér að framan er fjallað um atvik sem áttu sér stað í upphafi árs 2009. Var þar m.a. fjallað um gögn frá 9. janúar 2009, sem tengjast (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, sem sýna sömu stefnu eða áherslur Eimskips og Samskipa hvað varðar samkeppni í innflutningi. Keppa átti um minni viðskiptavinum en láta þá stóru og mikilvægu í friði. Í því samhengi var bent á að aðeins tveimur dögum fyrr, þann 7. janúar 2009, hittust m.a. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl á fundi. Í kafla 14.1.3 er lýst vinnu við verkefnalista Samskipa í janúar til mars 2009. Kemur þar fram að verkefni sem lutu að samkeppni við Eimskip voru fjarlægð af listanum og eftir stóðu m.a. verkefni sem lutu að hækkun á verði, sem voru mörg hver merkt „lokið“ í byrjun mars 2009. Eftirfarandi gögn frá apríl 2009 varpa frekari ljósi á þetta.
5567. (S)forstö-innfl1 sendi í byrjun apríl 2009 upplýsingar um stærstu viðskiptavinum innflutningsdeildar til m.a. (S)viðskstj2, viðskiptastjóra í innflutningsdeild Samskipa. Í kjölfarið vistaði (S)viðskstj2 skjal á heimasvæði sínu („300 stærstu“). Þetta skjal fjallaði um stærstu viðskiptavinum í innflutningi og fyrirhugað átak innflutningsdeildar tengt því að afla upplýsinga um aðstæður á markaði frá stærstu viðskiptavinum. Í skjalinu var vísað til fyrirmæla frá (S)forstö-innfl1 tengt þessu átaki. (S)forstö-innfl1 var á þessum tíma næsti yfirmaður (S)viðskstj2. Var skjalið síðast vistað 22. apríl 2009.
5568. Í skjalinu er nánar tiltekið vísað til fyrirmæla (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra innflutningsdeildar um að deildin eigi að taka saman yfirlit yfir 300 stærstu viðskiptavinum. Af efni skjalsins má ráða að viðskiptastjórar innflutnings ættu síðan að skipuleggja að hafa samband við þessa tilgreindu viðskiptavinum í átakinu. Samkvæmt fyrirmælum (S)forstö-innfl1 átti þetta yfirlit að vera tilbúið nokkrum dögum síðar, en þá var á dagskrá fundur með (S)forstj þar sem fara átti yfir yfirlitið. Síðan segir í skjalinu um fyrirmæli (S)forstö-innfl1:
- „Ef um er að ræða viðskiptavinum sem eru 100% hjá Eimskip og þið vitið að eru samningsbundnir þeim (eins og t.d. Aðföng) þá er engin ástæða að tala við þá“.*<sup>2564</sup>
5569. Af þessu má sjá, haft eftir (S)forstö-innfl1, að viðskiptastjórar innflutnings ættu ekki að „tala við“ viðskiptavinum sem væru 100% hjá Eimskip og samningsbundnir því fyrirtæki. Í dæmaskyni var nefndur mikilvægur viðskiptavinur Eimskips á þessum tíma, Aðföng. Er þessi frásögn viðskiptastjórans um fyrirmæli yfirmanns hans í samræmi við önnur gögn málsins sem stafa frá (S)forstö-innfl1 á rannsóknartímabilinu, m.ö.o. gögn sem sýna að Samskip ætluðu ekki að sækja á mikilvæga viðskiptavinum Eimskips og tryggja áframhaldandi „frið“ við Eimskip.

<sup>2563</sup> Mgr. 1335 – 1337 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 754 og áfram og 799 – 805 í athugasemdum Samskipa við AII.

<sup>2564</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]/Samskip HF. „300 stærstu“, síðast vistað 22.04.2009, kl. 14:02. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] „Upplýsingar um 300 stærstu viðskiptavinum innflutnings“, dags. 03.04.2009, kl. 09:52 og 14:17. Doc. ID. 0.7.33.735694.



5570. Þann 17. apríl 2009 sendi (S)forstj tölvpóst til sjálfs síns. Í honum kom þetta fram: „Skrýsamkeppnistefna, lykilafríð”.<sup>2565</sup> Minnti (S)forstj sig þannig á mikilvægi þess að Samskip hefðu skýra stefnu í samkeppni gagnvart m.a. Eimskip. Samkeppnisstefna innflutningsdeildar Samskípa var síðan áréttuð nokkrum dögum síðar í glærुकynningu (S)forstö-innfl1. Hún var sú sama og áður.
5571. Um var að ræða glærुकynningu (S)forstö-innfl1 frá 24. apríl 2009 sem ber heitið: „Innflutningur uppgjör mars 2009”. Þar kom aftur fram framangreind áhersla og stefna um að keppa ekki við Eimskip. Á síðustu glæru segir:
- „Áherslur næstu vikur*
- Verja stærri viðskiptavinum okkar*
- Vífelfell*
- ekki sækja, hækka verð*
- Átak í minni viðskiptavinum*
- Aukin viðskipti, vöruhúsaþjónusta”.<sup>2566</sup>*
5572. Eins og önnur gögn sýna frá árinu 2009 voru áherslur Samskípa að keppa um viðskipti við minni viðskiptavinum í innflutningi og í vöruhúsaþjónustu (sem samráð Eimskípa og Samskípa tók almennt ekki til). Annað gildi um mikilvægu viðskiptavinum í innflutningi. Ekki skyldi sækja í stóra nýja viðskiptavinum heldur hækka verð gagnvart þeim sem fyrir væru í viðskiptum hjá Samskip. Þessi samkeppnisstefna eða áherslur endurspeglast í öðrum gögnum sem stafa frá stjórnendum Samskípa. Má þar í dæmaskyni nefna að í júní 2009 gaf sem (S)forstj fyrirmæli í samræmi við þetta. Á þeim tíma hafði framkvæmdastjóri Jóna, (S)frkvstj-Jóna, áhyggjur af því að samkeppni gæti verið að aukast. Viðbrögð (S)forstj koma fram í tölvpósti hans frá 22. júní 2009 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Boðaði (S)forstj til fundar samdægurs og gaf jafnframt þessi fyrirmæli:
- „Heyri á (S)frkvstj-Jóna að samkeppni er að aukast á markaði, í mínum huga á strategían hjá okkur að vera að:*
- missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum*
- ekki sækja heldur á ný mið*
- Ræðum vel og förum yfir stöðuna almennt.”<sup>2567</sup>*
5573. Í þessu gagni áréttaði (S)forstj samkeppnisstefnu Samskípa á þessum tíma. Ekki skyldi „sækja”. Með öðrum orðum átti ekki með samkeppni að reyna að ná viðskiptavinum Eimskípa í viðskipti til Samskípa.
5574. Hér má einnig horfa til gagns Eimskípa frá 14. apríl 2009. Fyrir liggur glærुकynning sem (E)forstö-útfli, forstöðumaður útflutningsdeildar, sendi (E)frkvstj-Eimísl. Titill kynningarinnar var: „EXP vinnslan 2009 Hver er staðan, hvar erum við stödd og hvert skal haldið”.<sup>2568</sup> Á glæru nr. 4 í kynningu (E)forstö-útfli er svokölluð SWOT greining. Athygli vekur að undir liðnum „Ógnanir” voru Samskip ekki nefnd sem ógn heldur „Samkeppnisstofnun”. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist forsendur

<sup>2565</sup> Afritaður tölvpóstur frá Samskipum. Frá [...] til sjálfs síns, dags. 17.04.2009, kl. 09:17. Doc. ID. 0.7.33.592219.

<sup>2566</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...] „kynning mars.ppt” með titlinum „Innflutningur uppgjör mars 2009”, vistað 22.04.2009, kl. 17:43. Doc. ID. 0.7.33.19422.

<sup>2567</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...] „samkeppnin”. [...] Doc. ID. 0.7.33.752438.

<sup>2568</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „EXP vinnslan\_2009.ppt”. Viðhengi við afritaðan tölvpóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.147261.





eða skýringar á því að Eimskip taldi stjórnvald á sviði samkeppnismála vera ógn fyrir útflutningsrekstur fyrirtækisins.

5575. Á sömu glæru er undir liðnum „Tækifæri“ m.a. talin upp „lækkun á áframflutningi erlendis“. Í glærinni er ekki fjallað um hvort og hvernig Eimskip ætli að nýta þessa lækkun en hér skal hafa í huga að umrædd glærukynning var meðfylgjandi annarri kynningu „Torg\_2009.ppt“ í tölvupósti (E)forstö-útfl til (E)forstj í júlí 2009, sbr. kafla 14.11.5. Í því skjali Eimskips kom fram að ekki ætti að lækka verð til að bregðast við minnkandi eftirspurn og að verðsamkeppni við Samskip myndi hafa alvarlegar afleiðingar í för með sér.

5576. Hvergi er minnst á í þessum skjölum að lækkun í áframflutningi erlendis myndi skapa samkeppnisforskot Eimskips á Samskip og möguleika Eimskips til að laða að sér nýja viðskiptavinum með lægri gjaldtöku. Þvert á móti átti ekki að lækka verð til viðskiptavina.

5577. Eins og lýst verður eru önnur gögn málsins í samræmi við framangreint. Sýna þau að það var skýr stefna hjá stjórnendum Samskipa og Eimskips að fyrirtækin myndu halda að sér höndum, ekki ætti að keppa um mikilvæga viðskiptavinum og hækka verð gagnvart þeim. Nefna má hér sem dæmi gögn frá nóvember 2009:

- Í kafla 14.9.2 er gerð grein fyrir skjali frá október 2009 sem tengdist vinnu Samskipa í svokölluðu kreppuhópi (nefndur „Kreppan og samkeppnin – ógnir og tækifæri“) en í honum sátu m.a. stjórnendur sem höfðu ríka aðkomu að samráðinu við Eimskip (m.a. stjórnendur sjóflutninga og landflutninga, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl). Til undirbúnings fundinum hafði verið sent út skjal innan hópsins með hugmyndum um ýmis konar verðhækkanir og gjaldtöku af viðskiptavinum. Þar er m.a. spurt eftirfarandi spurninga og ljóst að stjórnendur voru í „naflaskoðun“ með áherslu á að gæta að því að samráðið við Eimskip myndi halda:

„Núverandi markaðsplan okkar:

*Við erum að halda okkar hlut og sækja smá.... eða Höfum við komið í veg fyrir verðhækkanir? Höfum við hugsanlega verið leiðandi í verðstríði? Erum við sá aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta?*

*Þurfum að fara í nákvæma naflaskoðun á okkar eigin aðferðarfræði. Hvað viljum við í raun, hverju erum við að reyna að ná fram? Er mögulegt að við höfum komið í veg fyrir að komist friður á?*

*Þurfum að skoða og setja fram eigin aðferðarfræði og engar afsakanir“*

- Stuttu síðar, 4. nóvember 2009, funduðu lykilstjórnendur Samskipa og stjórnarmenn ((S)stjform-S stjórnarformaður, (S)stjórnarm-fjarmstj stjórnarmaður, (S)forstj og (S)frkvstj-fjarm) og þar lét (S)stjform-S eftirfarandi ummæli falla um samkeppnina og veruleg áhrif þess á EBITDA Samskipa á Íslandi ef „menn droppa verðum“, sbr: „Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. [...] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA.“, sbr. kafla 14.2. Stjórnendur Samskipa töldu því mikið undir fyrir rekstrarafkomu fyrirtækisins að Samskip færi ekki „út af sporinu“ og héldi áfram virða samráðið við Eimskip.
- Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips kom fram að á fundi 8. nóvember 2009 hafi framkvæmdastjórinn sem bar ábyrgð á sjóflutningum Eimskips, (E)frkvstj-sala/þj, „lagt línuna“ og sagt að ekki ætti að lækka verð heldur frekar að „hífa upp“ verð. Jafnframt kom fram í fundargerðinni að magn „í skipum mætti vera meira“. Hins vegar átti ekki að reyna að auka flutningsmagn með samkeppnisaðgerðum gagnvart Samskipum heldur átti sem fyrr segir að hækka verð.
- Í tölvupósti (S)forstj frá 16. nóvember 2009 kemur skýrt fram að markaðsaðgerðir Samskipa eigi að beinast gegn „minni“ viðskiptavinum, sbr. kafla 14.9.4.



- Í sama kafla er lýst tölvupóstum **(S)forstö-innfl1** frá 17. og 20. nóvember 2009. Í þeim er m.a. lagt fyrir undirmann að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, Aðföngum, ekki hagstætt verð þar sem slík samkeppni myndi torvela Eimskip að hækka verð gagnvart Aðföngum og Samskipum að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum innflytjenda á matvörum, Nathan & Olsen. Spurningu um hvort Samskip ætluðu að reyna að ná til sín öðrum mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, IKEA, svaraði **(S)forstö-innfl1** neitandi. Rök hans voru þessi:

*„Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó<sup>2569</sup>, Húsa<sup>2570</sup> og ÍSAM<sup>2571</sup>.“*

5578. Aðilar á markaði urðu óhjákvæmilega varir við þennan skort á samkeppni milli Samskipa og Eimskips. Gagn frá 12. nóvember 2009 er dæmi um það. Um er að ræða tölvupóst sem óháður flutningsmiðlari og viðskiptavinur sendi **(E)frkvstj-sala/þj**. Í honum sagði m.a.:

*„Ef þið hafið ekki áhuga á nýjum kúnum og viljið vopnahlé við keppinautanna þá er betra að segja svona gömlum hundi eins og mér hvernig málin eru, hreint út. Það sparast mikið við það.“*

5579. Ástæða þessarar kvörtunar var áhugaleysi Eimskips á að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Samskipa samkeppnishæft verð, sbr. kafla 14.9.3.

5580. Í sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að *„alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“ glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008.“* Hluti þessara aðgerða var samráð við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum“* og *„um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð og viðskiptaupplýsingum“*.

5581. Framangreind gögn frá m.a. apríl 2009 eru skýr birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips. Ólögmet markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók til mikilvægra viðskiptavina en miklu mun síður til smærri viðskiptavina (minni fyrirtæki og einstaklingar). Framangreind fyrirmæli **(S)forstö-innfl1** og **(S)forstj** um að sækja ekki endurspeglu að „friður“ átti að ríkja milli Samskipa og Eimskips um hina stærri viðskiptavinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna þessi gögn fyrirkomulag og framkvæmd ólögmetrar markaðsskiptingar og að með innanhússkipulagi og fyrirmælum um hegðun m.a. viðskiptastjóra var reynt að tryggja að samráðið yrði áfram virt. Með því var unnt framkvæma þau fyrirmæli **(S)forstö-innfl1** að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips. Í því sambandi má benda á að á rannsóknartímabilinu var Eimskip með laust rými í skipum fyrirtækisins, sbr. t.d. ummæli **(E)frkvstj-sala/þj** á fundi með innflutningsdeild Eimskips í nóvember 2009, sbr. einnig ummæli í trúnaðarskjali **(E)forstö-útf1** til **(E)forstj** 7. júlí 2009 vegna innflutnings: *„Capacity in the market more than the market is offering cargo“*, sbr. kafla 14.11.5.<sup>2572</sup> Við slíkar aðstæður hefði mátt búast við óvissu um þrýsting á verð og sókn á mikilvæga viðskiptavinum, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 33.

5582. Framangreint birtist einnig með skýrum hætti þegar framangreind samtímagögn Eimskips eru virt saman. Fyrirmæli **(E)frkvstj-sala/þj** um að hækka verð, umfjöllunin í glærum **(E)forstö-útf1** og kvörtun flutningsmiðlara yfir *„vopnahlé“* er í samræmi við þau alvarlegu brot sem Eimskip hefur viðurkennt.

5583. Eru þessi gögn til stuðnings því mati Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér markaðsskiptingu og annað samráð á þessum tíma.

<sup>2569</sup> Rúmfatalagerinn.

<sup>2570</sup> Húsasmiðjan.

<sup>2571</sup> Íslensk-Ameríska.

<sup>2572</sup> Þetta á sér líka stoð í afhentum gögnum Eimskips um nýtingu flutningakerfisins, sbr. afhent skjal Eimskips dags. 29.11.2017 „M-S aðferð (2).xlsx“.



### 14.3. Vífilfell og Ölgerðin óska tilboða

5584. Ölgerðin Egill Skallagrímsson (ÖES) var stór innflytjandi á vörum til Íslands. Einnig hefur fyrirtækið flutt út vörur og nýtt sér landflutninga hér á landi. ÖES hafði verið lengi í viðskiptum við Eimskip og verið einn af stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins. Nánar tiltekið var ÖES annar stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi á mat- og drykkjarvörum árið 2008 og fimmti stærsti viðskiptavinurinn í innflutningi það ár.<sup>2573</sup>
5585. Vífilfell hafði aftur á móti verið í viðskiptum við Samskip og verið þeirra stærsti viðskiptavinur í innflutningi á mat- og drykkjarvörum og þriðji stærsti viðskiptavinur í heildarinnflutningi árið 2008.
5586. Á árinu 2009 voru samningar um flutninga lausir hjá bæði Vífilfelli og ÖES og bæði þessi fyrirtæki óskuðu eftir tilboðum frá Samskipum og Eimskip. Sökum yfirstandandi ólögmeats samráðs Eimskips og Samskipa gerðu Eimskip ekki raunhæfa tilraun til þess að ná Vífilfelli í viðskipti til sín og hið sama á við um tilboð Samskipa til ÖES. Skal þetta rökstutt nánar.
5587. Í köflum 8.16 og 8.17 er rökstutt að í tengslum við „Nýtt upphaf“ verkefnið hafi, haustið 2008, verið settar fram hugmyndir um skiptingu á mikilvægum viðskiptavinum milli Samskipa og Eimskips. Voru viðskipti við ÖES hluti af þeirri athugun. Þar er gerð grein fyrir skjölum (S)frkvstj-millilandasv frá 4. og 6. september og 6. október 2008. Í þeim var fjallað um samráð Samskipa við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfum og lagt til grundvallar að Samskip myndu fá viðskipti Eimskips við Byko og að viðskiptin við Elkem á Grundartanga færðust frá Samskipum til Eimskips. Einnig kom fram að „stóra spurningin“ væri hvað ætti að gera með viðskipti við mikilvæga viðskiptavini Eimskips eins og ÖES. Einnig var tveimur valkostum stillt upp í áætluðu flutningamagni fyrir árið 2009 þar sem m.a. flutningar fyrir ÖES voru annaðhvort taldir með flutningum Samskipa eða ekki.
5588. Eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. glærukynninguna um „Verkefnið Nýtt upphaf“ frá 8. og 9. júní 2008, gripu Eimskip og Samskip til aðgerða sem m.a. fólu í sér samráð um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu. Seinni hluta árs 2008 hækkuðu Samskip og Eimskip ítrekað verð og verulega. Þessar verðhækkningar tóku m.a. til ÖES og Vífilfells. Samtímagögn frá þessum tíma endurspeglar hvernig samráðið hafði raskað æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna og enginn ótti um að verðhækkunum yrði svarað með samkeppnislegum viðbrögðum frá keppinautum.
5589. Í dæmaskyni um vinnu Eimskips og Samskipa að verðhækkunum gagnvart ÖES og Vífilfelli má rifja upp eftirfarandi:
- Á verkefnalista (S)forstö-landfl frá 18. ágúst 2008 var m.a. verkefnið „Sala“. Þar féll undir m.a. „Tala við [forstjóra Vífilfells]“ og „Setja upp rök fyrir hækkunum“, sbr. kafla 8.15.7.1.
  - Þann 1. september 2008 hækkuðu Samskip gjaldskrár og þjónustugjöld verulega. Samhliða því var einnig unnið innan Samskipa við hækkun á verði gagnvart stórum viðskiptavinum, fella eða lækka afslætti, þ.á m. gagnvart Vífilfelli, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra innflutnings þennan dag. (S)forstö-innfl1 sendi annan tölvupóst vegna hækkana og gaf fyrirmæli um að það væri einnig markmið „að troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn.“, sbr. kafla 8.15.10.
  - Í október 2008 unnu Samskip einnig að því að „leiðrétt“ verð viðskiptavina sem voru með samninga í íslenskum krónum með því að leggja á gengisálag, svokallað CAF gjald (e. Currency Adjustment Factor) á viðskiptavinina.<sup>2574</sup> Þessar aðgerðir tóku m.a. til Vífilfells, sbr. umfjöllun Samskipa um „CAF hækkun“ gagnvart m.a. Vífilfelli í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)forstj,

<sup>2573</sup> Afhent gögn frá Eimskip. Afhent þann 23.3.2015 (fylgiskjal 5). Listi yfir 50 stærstu viðskiptavini Eimskips í innflutningi árin 2008 og 2009. Við rannsóknina hefur fundist gagn í afrituðum gögnum Eimskips frá desember 2009 þar sem fram kemur að [...] standi undir 5,00% af heildartekjum Eimskips af innflutningi. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Import Business plan 2010 10.des 2009.docx“, sbr. töflu bls. 6. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.344420.

<sup>2574</sup> Sbr. mgr. 48 og mgr. 1160 í athugasemdum Samskipa við AI.



(S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl dags. 16. október 2008, sbr. einnig tölvuskjal (S)forstö-innfl1 frá 28. október 2008, sbr. kafla 8.19.4 og 10.4.7.

- Í október 2008 unnu Eimskip að verulegum verðhækkunum, þ.á m. gagnvart ÖES. Samkvæmt fundargerð frá innflutningsdeild Eimskips var rætt á fundi deildarinnar 24. október 2008 m.a. eftirfarandi: „Ölgerðin – verið er að boða á þá mikla hækkun á sjóflutningsverð í ISK og færa síðan samninginn yfir í EUR. Hefur ekki farið vel í þá og ef þessu verður haldið til streitu þá munu þeir fara í verðkönnun. [...]”, sbr. kafla 10.4.1. og 10.4.7. Voru þessar aðgerðir Eimskips gagnvart ÖES hluti af viðamiklum hækkunum gagnvart flestum viðskiptavinum Eimskips og tengdust myntbreytingu samninga (ISK í EUR). Þessar breytingar fólu í sér allt að 80% hækkun sem komu til viðbótar við aðrar verðhækkanir fyrirtækisins á þessum tíma. Tilkynnti Eimskip um þessar hækkanir í desember 2008.
- Í byrjun árs 2009 hækkaði Eimskip þjónustugjöld í höfnum í Evrópu og tók upp ný gjöld. Hækkunin náði m.a. til ÖES. Um var að ræða umtalsverðar hækkanir, sbr. kafla 10.6.4 og 10.6.5.

#### 14.3.1. Eimskip hækkar verð verulega gagnvart ÖES

5590. Sem fyrr segir tók í janúar 2009 gildi verðhækkun hjá Eimskip á þjónustugjöldum í höfnum í nokkrum Evrópuríkjum. Fól það í sér hækkun fyrir bæði íslenska inn- og útflytjendur. Leiddi þetta m.a. til verulegrar verðhækkunar hjá ÖES ofan á aðrar hækkanir Eimskips seinni hluta árs 2008, sbr. framanrakið.
5591. Eins og fram kemur í kafla 10.6.5 er ljóst að ÖES taldi þessar verðhækkanir Eimskips afar óeðlilegar. Kemur þetta skýrt fram í tölvupósti ÖES frá 11. janúar 2009, sbr. nánar hér á eftir. Í innanhússamskiptum hjá Eimskip kom fram að þetta væri „mikil hækkun“ á verði ÖES („27% að meðaltali“) og að hún væri ekki heimil samkvæmt gildandi samningi við þennan mikilvæga viðskiptavin. Samt sem áður ætlaði Eimskip sér „að standa fast á“ þessari verðhækkun gagnvart ÖES.
5592. Hefur hér talsverða þýðingu að Eimskip taldi sig geta „staðið fast“ á því að verð ÖES myndi hækka umfram það sem samningurinn við fyrirtækið gerði ráð fyrir. Ber og að hafa í huga að ÖES er öflugt fyrirtæki sem hafði ávallt þann valkost að snúa sér til Samskipa. Ekki verður séð að kostnaður hjá ÖES væri mikill við að skipta um flutningsaðila ef hagstæðara verð væri í boði. Samkvæmt mati ÖES var skiptikostnaður við að færa flutningana til Samskipa ásamt auknum birgðahaldskostnaði metinn á um þrjár milljónir króna.<sup>2575</sup> Er það ekki umfangsmikill kostnaður í samanburði við heildarflutningskostnað fyrirtækisins.
5593. Skýringin á því að Eimskip hafði í þessu tilviki ekki áhyggjur af samkeppni frá Samskipum er hið ólögmeata samráð fyrirtækjanna. Í sáttinni við Samkeppniseftirlitið viðurkennir Eimskip að í alvarlegum brotum fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hefði falist samráð „við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.“ Af þessu leiddi að Eimskip gat haldið verði uppi eða hækkað verð gagnvart stórum viðskiptavinum án þess að óttast að Samskip myndu bjóða betur og ná viðkomandi viðskiptavini yfir til sína.

#### 14.3.2. Eimskip býður ÖES „fáránlegt“ verð í landflutningum

5594. Í lok janúar 2009 óskaði ÖES eftir tilboði frá Eimskip í akstur frá Reykjavík til Akureyrar og aftur tilbaka með hveiti og hveitidælingu. ÖES hafði rúmu ári áður óskað eftir verði í þetta tiltekna verkefni. Hafði (E)rekstj-aksturst þá svarað því til að Eimskip myndi: „Gera þetta á hagkvæmasta hátt, ykkur til hagsbóta.“ Í þetta skiptið, í janúar 2009, svaraði (E)rekstj-aksturst samdægurs og sagðist ætla

<sup>2575</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.775135.



að senda ný verð og útfærslu. Ljóst væri að síðustu verðhugmyndir væru orðnar árgamlar og kostnaður hefði hækkað mikið.

5595. Í framhaldinu sendi (E)rekstj-aksturst verðtilboð til ÖES í umræddan akstur. Vísaði hann til þess að kostnaður Eimskips frá fyrra verðtilboði hefði hækkað um 28% „miðað við okkar „flutningavísitölu““ og sagði að verðið væri komið í 298.000 kr. án vsk. en hafði árið áður verið 235.000 kr.
5596. ÖES brást ekki vel við umræddu verðtilboði og sagði þetta „slæmar fréttir“. Sagði m.a. eftirfarandi í tölvupósti fyrirtækisins:
- „Hvernig má það vera þegar hækkun á vísitölu á þessu sama tímabili er um 20% og eldsneytisverð hefur hækkað um 23% á þessu sama tímabili? Ekki hafa laun hækkað á tímabilinu heldur lækkað hjá ykkur ef marka má fréttir. Ég næ þessu bara ekki heim og saman.“*
5597. Í öðrum tölvupósti frá ÖES var sett fram frekari gagnrýni á tilboð Eimskips: „þetta er fáránlegt og endurspeglar ekki raunveruleikann – við erum líka með menn í dreifingu og 28% hækkun er ekki raunverulegt.“
5598. (E)rekstj-aksturst svaraði því til að það væru „einfaldlega miklar kostnaðarhækkunir á þessu tímabili“ og að það væri væntanlega einnig hægt að finna sambærilega útgefnar verðbreytingar hjá öðrum aðilum sem rækju flutningabifreiðar.
5599. ÖES sagði á ný að þetta gengi ekki upp með nokkru móti og vísaði til þess að gjaldskrá Eimskips hefði hækkað um 21% frá 1. ágúst 2007 en ekki 28% og að (E)frkvstj-innanl hafi sagt að gjaldskráin hefði náð að halda í við kostnaðarhækkunir. (E)rekstj-aksturst kvað umrædda 28% hækkun vera eðlilega að teknu tilliti til hækkunar á olíuverði. ÖES gafst ekki upp og svaraði því til að útreikningar (E)rekstj-aksturst stemmdu ekki þar sem hækkun á gjaldskrá Eimskips hefði verið 21% og olíuverð hefði hækkað um 23%. Spurði hann því hvernig Eimskip fengi út 28% hækkun og sagði í öðrum tölvupósti að útreikningar (E)rekstj-aksturst gengju ekki upp.
5600. Það vekur athygli Samkeppniseftirlitsins að á sama tíma og mjög mikilvægur viðskiptavinur Eimskips kvartaði undan ekki aðeins háu verðtilboði heldur einnig „fáránlegum“ útreikningum sem ekki gengju upp, virtist Eimskip ekki íhuga að endurmeta tilboðið eða leita leiða til að lækka það. Þvert á móti bað (E)rekstj-aksturst ÖES í sama samtali tvisvar um upplýsingar um akstur ÖES á SV-horninu sem ÖES sá á þeim tíma um sjálf. Eimskip hafði sem sagt áhuga á að gera tilboð í umræddan akstur og vildi meina að ÖES gæti náð „góðum árangri varðandi raunsparnað í samvinnu við okkur.“ Þetta bað (E)rekstj-aksturst um á sama tíma og ÖES reyndi að fá lægra verð í umrædda hveitiflutning, án nokkurs árangurs.
5601. Viðbrögð ÖES voru eftirfarandi:
- „Þetta er mikil speki hjá þér. Ef ég er að selja gosflösku sem kostar 100 kr og tappinn hækkar um 5% og flaskann [svo] um 10% þá smkvæmt [svo] þessu á ég að hækka gosflöskuna um 15% - þetta er bara bull*
- Ekki láta ykkur detta í huga [svo] að ég nenni að auka viðskiptin við ykkur umfram það sem nauðsyn krefur.“*
5602. (E)rekstj-aksturst áframsendi þessi samskipti sín við ÖES til (E)frkvstj-innanl þann 28. janúar 2009. Daginn eftir framsendi (E)viðskstj3 síðan umrædd samskipti til (E)forstö-innfl með skilaboðunum „Þér til upplýsingar og skemmtunar“.<sup>2576</sup>

<sup>2576</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti [...] Doc. ID: 0.7.33487287.



5603. Þann 2. febrúar 2009 sendi ÖES tölvupóst til (E)rekstj-aksturst og spurði hvort Eimskip hefði skoðað málið frekar „eftir að við ræddum málið í síma síðustu viku“. (E)rekstj-aksturst svaraði daginn eftir og sagðist hafa farið yfir málið með (E)frkvstj-innanl sem virtist skilja málið á sama máta.<sup>2577</sup> Nokkrum dögum síðar óskaði ÖES eftir því að (E)frkvstj-innanl myndi hringja í sig sem (E)frkvstj-innanl kvaðst myndi gera.<sup>2578</sup>
5604. Fyrir liggur þannig að í janúar/febrúar 2009 var ÖES afar ósátt við verðlagningu Eimskips á bæði innflutnings- og landflutningaþjónustu. Eins og lýst verður hér á eftir ákvað ÖES síðar á árinu 2009 að bjóða út alla flutninga sína.

### 14.3.3. Vífilfell óskar tilboða

5605. Í janúar 2009 var tilkynnt um verðhækkun hjá Samskipum. Um var að ræða hækkun á sjófrakt og á þjónustugjöldum bæði erlendis og hér á landi. Vakti þessi verðhækkun mikla óánægju hjá ýmsum viðskiptavinum Samskipa, sbr. kafla 10.6. Líkt og áður greinir unnu Samskip að því að hækka verð gagnvart Vífilfelli seinni hluta árs 2008 sbr. umfjöllun hér að framan.
5606. Þann 4. febrúar 2009 sagði Vífilfell upp flutningasamkomulagi við Samskip frá 18. apríl 2005 og átti samkomulagið að falla úr gildi 18. júní 2009.<sup>2579</sup> Í kjölfarið átti Vífilfell í viðræðum við bæði Eimskip og Samskip um flutninga.
5607. Eins rakið verður ætluðu Samskip sér að hækka verð gagnvart Vífilfelli, líkt og fyrirtækið hafði unnið að síðastliðna mánuði.
5608. Í byrjun mars 2009 var í undirbúningi fundur milli Samskipa og Vífilfells. Í því samhengi er rétt að vekja athygli á tveimur tölvupóstum sem sendir voru á milli starfsmanna Samskipa af þessu tilefni:
- Tölvupóstur frá (S)viðskstj4 til (S)forstö-innfl1 þann 4. mars 2009 sem bar heitið „*Vífilfell-samningsdrög*“. Þar kom fram að starfsmaður Vífilfells væri tilbúinn að hitta Samskip daginn eftir. Þessi starfsmaður Vífilfells verði „*fronturinn í þessum samningaviðræðum segir hann. Þeir funduðu um þetta í gær og eru með ákveðna punkta sem hann vill leggja fram á fundinum. Hann sagði jafnframt að þeir væru með ákveðnar hugmyndir um nýjan samning og væru með ýmsar þælingar í gangi. Hvort hann meinti að þeir væru búnir að opna fyrir viðræður við EÍ [Eimskip] veit ég ekki. Sendi út fundarboð á okkur tvo og [starfsmaður Vífilfells].*“<sup>2580</sup>
  - Tölvupóstur frá (S)forstö-innfl1 17. mars 2009 til (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl, (S)viðskstj4 og (S)forstö-vöruh: „*Við [(S)viðskstj4] hittum [...] hjá Vífilfell áðan. Það var gott hljóð í honum og við stefnum á að hitta hann aftur í vikunni. Það er oft erfitt að lesa í [...] og því ómögulegt að vita hversu mikið Eimskip er að hræra í þeim. Hann var ánægður með fundinn sem þeir áttu með landflutningum varðandi aksturinn. Þeir eru að reikna og finnst frekar erfitt að kynngja hækkunum. [...] er enn að bíða eftir að heyra frá vöruhúsinu. [(S)forstö-vöruh] getur þú haft samband við hann sem allra fyrst. Það þarf að koma þeim umræðum af stað.*“<sup>2581</sup>
5609. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins má ráða af þessum tölvupóstum að (S)forstö-innfl1 hafi þótt ómögulegt að átta sig á af samskiptum við Vífilfell hvort Eimskip væri virða markaðsskiptinguna og ekki að „*hræra í*“ viðskiptavininum. Jafnframt er ljóst að Samskip lögðu áfram áherslu á verðhækkun gagnvart Vífilfell líkt og reyndin hafði verið seinni hluta árs 2008, sbr. það orðalag (S)forstö-innfl1 að Vífilfelli finnist „*frekar erfitt að kynngja hækkunum*“.
5610. Sé sjónum beint að viðbrögðum Eimskips við tilboðsumleitan Vífilfells þá ber að rifja upp að í áætlunum Eimskips fyrir árið 2009 voru markaðsaðgerðir fyrirtækisins þær að ná ekki í mikilvæga

<sup>2577</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.33.56625.

<sup>2578</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.33.317287.

<sup>2579</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.716870.

<sup>2580</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.727999.

<sup>2581</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.731289.



viðskiptavini frá Samskipum á árinu 2009, sbr. kafla 14.1.1. Viðbrögð Eimskips gagnvart umleitan Vífilfells á árinu 2009 voru í samræmi við þá stefnumörkun.

5611. Með tölvupósti, 26. mars 2009, sendi (E)viðskstj1, viðskiptastjóri hjá Eimskip, til (E)forstö-innfl tilboðsform í innflutning Vífilfells ásamt vinnuskjali með sundurliðun þjónustugjalda. Skömmu síðar sendi (E)viðskstj1 aftur lítillaga breytt skjal til (E)forstö-innfl.<sup>2582</sup> Af fyrirbyggjandi gögnum verður ekki séð að (E)forstö-innfl hafi gert athugasemdir eða sýnt viðbrögð við skjalinu frá (E)viðskstj1 eða að aðrir helstu stjórnendur Eimskips hafi komið að þessum þætti mögulegs tilboðs til Vífilfells.
5612. Þá verður ekki séð af gögnum að (E)forstö-innfl eða aðrir yfirmenn innflutnings hafi eftir þetta komið að tilboðsgerð til Vífilfells eða sýnt því máli áhuga þrátt fyrir að um mikilvægan viðskiptavin væri að ræða.
5613. Til marks um takmarkaðan áhuga Eimskips við gerð tilboðs til Vífilfells er tölvupóstur frá (E)frkvstj-innanl til (E)forstö-landfl2, dags. 31. mars 2009, „Innanlandsflutningar 2009 – Target.xls“. Meðfylgjandi er skjal yfir m.a. viðskiptavini Samskipa. Vífilfell er efst á lista en þar er í dálki „Halda/sleppa/ná“ merkt „+/-“:<sup>2583</sup>

Viðskiptavinur		Síðast á markaði	Staða á samningi	Heildarmagn tonn		Norðurland/Ryk tonn		Vöru-samsetning kg/m <sup>3</sup>	Gámafl. v/imp	Halda/sleppa/ná
				til	frá	til	frá			
Samskip	Vífilfell								Já	+/-
Samskip	MS								Já	Já
Samskip	Norðlenska	2004								Nei
Samskip	Búr									Nei
Samskip	Samkaup									Nei
Samskip	Kaldi									Já
Samskip	Bústólpi									Já
Samskip	Promens									Já
Eimskip	Ólgerðin	2004	okt.09							H
Eimskip	Aðföng	2006	jan.10							H
Eimskip	SS/Reykjagarður	2008 ?							Já	H
Eimskip	Kjarnafæði									H
Eimskip	Brim	2009	3m							H
Eimskip	Samherj	2009	3m							H
?	Sandblástur&Málmbúðun									

5614. Merkingar við önnur fyrirtæki í skjalinu sem voru í viðskiptum við Samskip eru ýmist „Já“ eða „Nei“. Verður eðli málsins samkvæmt að ætla að þessar merkingar ættu við um að „ná“ í viðskipti þar sem um viðskiptavini Samskipa var að ræða. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir þessi merking takmarkaðan áhuga framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips á því að reyna að fá Vífilfell í viðskipti.
5615. Þann 2. apríl 2009 sendi (S)viðskstj4 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og kvaðst hafa boðið Vífilfelli „eftirfarandi lágmark, núverandi til samanburðar“. Hann sagði Vífilfell hafa verið sátt við viðleitnina og að allt liti vel út. (S)viðskstj4 sagði einnig að Vífilfell hefði spurt út í BAF og hver ákvarðaði það gjald og hafi minnst á að hinir væru að bjóða afslátt af því og væri þess vegna að velja þessu fyrir sér.<sup>2584</sup> Samdægurs sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst með heitinu „Eimskip“ til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þar sem aðeins eftirfarandi kemur fram:

„Vildi láta ykkur vita að Eimskip eru farnir að bjóða afslátt af BAF. Þeir eru að bjóða Vífilfell það!!!“

<sup>2582</sup> Afrituð tölvuskjal frá Eimskip. „Vífílfell Mars 2009.doc“. Viðhengi við afritaða tölvupósta frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.517153/0.7.33.516990.

<sup>2583</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Innanlandsflutningar 2009 – target.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.59233.

<sup>2584</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.735309.



5616. (S)forstj svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 mínútu síðar og sagði: „ertu á kontor, gætirðu litið á mig..“<sup>2585</sup>
5617. Samkvæmt þessu vakti það undrun hjá (S)forstö-innfl1 annars vegar að Eimskip væri að bjóða afslátt af BAF og hins vegar að Eimskip væri að bjóða umræddum viðskiptavini Samskipa slíkan afslátt. Þrjú upphrópunarmerki í tölvupóstinum og orðalag hans sýna þetta skýrlega. Hröð viðbrögð (S)forstj benda til þess að hann hafi tekið þessar upplýsingar frá (S)forstö-innfl1 alvarlega.
5618. Gögn málsins sýna að Samskip hafa innheimt fullt BAF og FAF hjá Vífilfelli á árinu 2009.<sup>2586</sup> Eimskip veitti ÖES hins vegar 50% afslátt af BAF árið 2009.<sup>2587</sup> Þá innihélt tilboð Eimskips til Vífilfells einnig fullt BAF.<sup>2588</sup> Ekki kom því til þess að Eimskip byði þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa afslátt af BAF. Var það í samræmi við stefnumörkun skv. samráði fyrirtækjanna sem tók til innheimtu á fullu BAF („allir“ viðskiptavinir greiði fullt BAF), sbr. kafla 14.55.
5619. Allt framangreint rennir stoðum undir það að Samskip og Eimskip hafi rætt um það sín á milli að bjóða ekki afslátt af BAF og því hafi upplýsingar um að Eimskip væri að bjóða Vífilfelli afslátt af BAF komið Samskipum á óvart.

#### 14.3.4. Samskip halda Vífilfelli

5620. Eimskip bauð ekki afslátt eða önnur hagstæð kjör sem leiddu til þess að Vífilfell ákvæði að skipta um flutningafyrirtæki á árinu 2009.
5621. Þann 16. júní 2009 undirrituðu Samskip og Vífilfell samning um inn- og útflutning og um forflutninga í Evrópu vegna innflutnings.<sup>2589</sup> Þann 14. maí 2009 hittust (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á veitingastað og þann 22. maí 2009 var sameiginlegt árlegt golfmót Eimskips og Samskipa haldið.
5622. Eins og fram kemur í kafla 13.3.2 áttu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips í ítrekuðum samskiptum á brotatímabilinu. Vegna atvika á þessum tíma árið 2009 má geta þess að þann 14. maí 2009 hittust (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á veitingastað og þann 22. maí 2009 var sameiginlegt árlegt golfmót Eimskips og Samskipa haldið, sbr. nánari umfjöllun í áður nefndum kafla 13.11
5623. Ljóst er af gögnunum að Eimskip sóttist ekki eftir að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskipum. Birtist það t.a.m. í því að það var ekki fyrr en í tölvupósti 4. ágúst 2009 til Vífilfells, tæplega tveimur mánuðum eftir undirritun samnings Vífilfells og Samskipa, sem (E)viðskstj1 spurðist loks fyrir um lok málsins. Í framhaldinu upplýsti (E)viðskstj1 m.a. yfirmann sinn (E)frkvstj-sala/þj um að Vífilfell hafi samið við Samskip. Ljóst er af svörum (E)frkvstj-sala/þj að þetta kom honum ekki á óvart og lýsti hann ekki yfir vonbrigðum sínum. Framangreind viðbrögð Eimskips eru í samræmi við önnur gögn málsins þ.e. að Eimskip hafi ekki sótt á að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskipum og samfelld markaðsskipting hafi verið virt.<sup>2590</sup>
5624. Til frekara marks um að Eimskip hafi ekki sótt á að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskip er gagnlegt að bera saman, annars vegar skjal Eimskips með tilboði í flutninga Vífilfells, líklega frá 25. mars 2009, og hins vegar samning um flutninga sem Eimskip gerði við ÖES, dags. 5. nóvember 2009. Til nánari

<sup>2585</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.587844.

<sup>2586</sup> Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10. apríl 2015. „Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Vífilfells hf.“, undirritaður 16. júní 2009.

<sup>2587</sup> Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19. febrúar 2016. „Flutningaþjónustusamningur“ milli ÖES og Eimskips, undirritaður 5. nóvember 2009.

<sup>2588</sup> Afrituð tölvuskjal frá Eimskip. „Vífilfell Mars 2009.doc“. Viðhengi við afritaða tölvupósta frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.33.517153 og 0.7.33.516990.

<sup>2589</sup> Afhent gögn frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015, liður 8.2. „Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Vífilfells hf.“ dags. 16.06.2009.

<sup>2590</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.260272. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.289499.





glöggvunar má bera verð í framangreindum skjölum saman með eftirfarandi hætti, þ.e. annars vegar verðtilboðsskjal Eimskips í flutninga Vífilfells frá mars 2009 og hins vegar endanlegt verð Eimskips í flutninga ÖES í nóvember 2009:

Tafla 3: Verðtilboð Eimskips í flutninga Vífilfells frá mars 2009 og endanlegt verð Eimskips í flutninga ÖES í nóvember 2009.  
Heimild: Afhent gögn frá Eimskipi.

	20 ft.	40 ft.	Tonn	Rúmmetri	Uppsk. 20 ft.	Uppsk. 40 ft.	BAF
Vífilfell	450 €	600 €	90 €	40 €	25.000 kr	35.000 kr	100%
ÖES	250 €	312 €	33 €	18 €	15.000 kr	25.000 kr	50%

5625. Líkt og sjá má er verulegur munur á framangreindum sjóflutningsgjöldum. Af samtímagögnum er ráðið að um hafi verið að ræða sambærilega flutninga að ræða fyrir tvo stóra viðskiptavinum.<sup>2591</sup> Þessi mikli verðmunur hjá Eimskip gagnvart Vífilfelli og ÖES er í samræmi við önnur gögn sem sýna að Eimskip virti hin ólögsmætu markaðsskiptingu á þessum tíma.
5626. Vegna umleitan Vífilfells til Eimskips árið 2009 þá skal einnig nefna að gögn Eimskips sýna að það var vannýtt flutningsgeta í flutningakerfi Eimskips til Íslands, sbr. t.d. ummæli (E)frkvstj-sala/þj á fundi með innflutningsdeild Eimskips 8. nóvember 2009 („Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana“), sbr. trúnaðarskjal (E)forstö-útfli til (E)forstj frá 7. júlí sama ár þar sem var m.a. fjallað um innflutning til Íslands og „Capacity in the market more than the market is offering cargo.“, sbr. kafla 14.11.5.<sup>2592</sup> Sýnir þessi samanburður algert áhugaleysi Eimskips á að ná Vífilfelli í viðskipti og er í samræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum.
5627. Til að setja þetta í enn skýrara samhengi er gagnlegt að bera saman verð fyrir sjóflutninga frá Evrópu til Íslands, annars vegar í samningi Samskipa við Vífilfell frá 16. júní 2009 og hins vegar í samningi Eimskips við ÖES frá 5. nóvember 2009. Að mati Samkeppniseftirlitsins er hér um að ræða sambærileg viðskipti. Samningur Samskipa er í ISK en Eimskips í EUR og notað er sölugengi Seðlabanka Íslands 5. nóvember 2009 við breytingu í ISK.
5628. Í samningi Samskipa við Vífilfell frá júní 2009 er verð fyrir sjóflutning á 20ft gámi 52.000 ISK, fyrir 40ft gám 62.000 ISK, fyrir tonn 6.000 ISK og fyrir rúmmetra 4.000 ISK. Í samningi Eimskips við ÖES sama ár er verð fyrir sjóflutning á 20ft gámi 46.250 ISK, fyrir 40ft gám 57.720 ISK, fyrir tonn 6.105 ISK og fyrir rúmmetra 3.330 ISK, sbr. eftirfarandi tafla til samanburðar:

Tafla 4: Verð Samskipa á sjóflutningi fyrir Vífilfell og verð Eimskips á sjóflutningi fyrir ÖES, 2009.  
Heimild: Afhent gögn frá Eimskipi og Samskipum.

	20 ft.	40 ft.	Tonn	Rúmmetri
Samskip - Vífilfell	52.000 kr	62.000 kr	6.000 kr	4.000 kr
Eimskip - ÖES	46.250 kr	57.720 kr	6.105 kr	3.330 kr

5629. Ljóst er því að Eimskip lagði ekki áherslu á gerð tilboðs í flutninga Vífilfells vorið 2009. Sem fyrr segir má merkja það m.a. af því að í gögnum málsins kemur ekki fram að helstu stjórnendur fyrirtækisins hafi haft afskipti af tilboðsgerðinni nema (E)frkvstj-innanli framkvæmdastjóri innanlandsflutninga vegna landflutninga. Skiptir þetta afskiptaleyssi máli ekki síst vegna stærðar Vífilfells í innflutningi og flutningum innanlands í mat- og drykkjarvörum. Var Vífilfell þriðji stærsti viðskiptavinur Samskipa árin 2008 og 2009. Verðlagning Eimskips í tilboðinu til Vífilfells undirstrikar þetta áhugaleysi fyrirtækisins.

<sup>2591</sup> Sbr. einnig mgr. 62 – 63 í bréfi Samskipa dags. 31.08.2022, bls. 14.

<sup>2592</sup> Sem á sér einnig stoð í afhentum gögn frá Eimskipi. Afhent dags. 29.11.2017.



5630. Eru þessar aðgerðir og aðgerðarleysi stjórnenda Eimskips í fullu samræmi við önnur gögn þess efnis að fyrirtækin hafi látið stóra viðskiptavinum hvors annars í friði á rannsóknartímabilinu. Samkeppniseftirlitið fær því ekki séð, byggt á gögnum málsins, að Eimskip hafi veitt Samskipum samkeppnislegt aðhald í tilboði gagnvart Vífilfelli árið 2009. Hið sama má ráða af atvikum og gögnum í tengslum við útboð ÖES síðar á árinu 2009, sbr. umfjöllun hér síðar. Þar eru færð fyrir því rök að Samskip hafi, á grundvelli markaðsskiptingar fyrirtækjanna, ekki lagt áherslu á að reyna að ná ÖES í viðskipti í umræddu útboði.
5631. Er framangreint í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Í sáttinni viðurkennir Eimskip að í alvarlegum brotum fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hafi falist samráð „við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.“

#### 14.3.5. Útboð ÖES

5632. Þann 1. október 2009 tilkynnti ÖES Eimskip og Samskipum að fyrirtækið hygðist bjóða út alla flutninga fyrir fyrirtækið.<sup>2593</sup> Daginn eftir var útboðslýsing send fyrirtækjunum.<sup>2594</sup> Sama dag áttu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv fund þar sem umræðuefnið var „Ölgerðin strategía.“<sup>2595</sup> Ríftað skal upp í upphafi árs 2009 var ÖES verulega ósátt við verðlagningu Eimskips í bæði innflutnings- og landflutningaþjónustu, sbr. t.d. umfjöllun hér að framan.
5633. Frestur Eimskips og Samskipa til þess að skila tilboðum til ÖES var til mánudagsins 19. október 2009. Bauð ÖES út flutninga vegna inn- og útflutnings fyrirtækisins auk landflutninga hér á landi.
5634. Þann 5. október 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þar sem kom fram að Samskip hygðust hækka, þann 15. október 2009, þjónustugjöld sín í höfnum í Árósum í Danmörku og Varberg í Svíþjóð til samræmis við hækkun hjá Eimskip.<sup>2596</sup> (S)forstj svaraði með tölvupósti til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv og sagði; „taktu endilega saman verðtöflur okkar, þjónustugjaldskrár, og ræðum frekar í lok fundar um Ölgerðina.“<sup>2597</sup>
5635. (S)forstö-innfl1 sendi þann 7. október 2009 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-útf1, (S)forstö-landfl og (S)starfsm. Gerði hann grein fyrir efni viðræðna við ÖES um útboðsskilmála. Kom fram það mat hans að það yrði „að muna töluvert miklu“ til að ÖES „hreyfi sig frá Eimskip.“ (S)forstö-útf1 og (S)forstö-landfl myndu hefja undirbúning að tilboði „og síðan tókum við ákvörðun í næstu viku hvernig verðlagningin verður.“<sup>2598</sup>
5636. Eins og lýst verður í kafla 14.10 var á þessum tíma unnin rekstraráætlun fyrir árið 2010 hjá Samskipum. (S)starfsm veitti (S)forstö-innfl1 aðstoð við undirbúning rekstraráætlunar fyrir innflutningsdeild Samskipa. Hann sendi þann 10. október 2009 tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa, þ.m.t. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv (afrit m.a. til (S)forstö-innfl1). Meðfylgjandi honum var skjalið „Rekstraráætlun Innflutningsdeildar 2010 [(S)forstö-innfl1]“. Í því segir að í áætlun fyrir 2010 geri Samskip ráð fyrir því að „halda öllum“ núverandi viðskiptavinum sínum í innflutningi. Einnig kemur fram að nokkur;

„ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavinum á árinu 2009, en nokkur óvissa ríkir um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi.“

<sup>2593</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2594</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.429332. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.773890.

<sup>2595</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.773349.

<sup>2596</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.650533.

<sup>2597</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774772.

<sup>2598</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.651921.



5637. Jafnframt segir í þessu skjali Samskipa að gert sé ráð fyrir hækkun á bæði sjóflutnings- og þjónustugjöldum á árinu 2010.<sup>2599</sup> Aðeins var minnst á tvo nýja viðskiptavinum á árinu 2009, N&O og Fóðurlönduna. (S)forstj svaraði þessum tölvupósti 12. október 2009 með því að senda póst til (S)forstö-innfl1. Í honum gerði (S)forstj ekki athugasemdir við umfjöllun og forsendur í skjalinu.<sup>2600</sup>
5638. Athygli vekur að þrátt fyrir að staðið hafi yfir útboð hjá mjög mikilvægum kaupanda að flutningsþjónustu, þ.e. ÖES, var ekki á nokkurn hátt fjallað um það í rekstraráætluninni að möguleiki gæti verið á því að Samskip næðu ÖES til sín í viðskipti á árinu 2010. Ber að hafa í huga að ÖES hafði um árabíl verið í viðskiptum við Eimskip og um var að ræða einn verðmætasta flutningskaupanda hér á landi. Það að ÖES hafi farið með viðskipti sín í útboði fól því í sér viðskiptatækifæri fyrir Samskip. Þar að auki kom fram í skjalinu að Samskip væru með ónýtta flutningsgetu í innflutningi. Í stað umfjöllunar um sókn á markaði var áherslan í skjalinu lögð á að Samskip héldi öllum sínum viðskiptavinum og að verð yrði hækkað.
5639. Sem fyrr segir var (S)forstö-innfl1 einn þeirra sem falið var að undirbúa tilboð Samskipa til ÖES. Í fyrrgreindum tölvupósti hans frá 7. október 2009 sagði að það þyrfti að ákveða í næstu viku „hvernig verðlagningin verður“ í tilboðinu. Ljóst er að þann 13. október 2009 (6 dögum áður en tilboðsfrestur ÖES rann út) var enn ekki komin niðurstaða um hvernig bregðast ætti við í útboði ÖES. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv þennan dag en í honum segir:
- „Við þurfum að ákveða strategiu gagnvart Ölgerðinni sem fyrst. Er að vinna gögnin og það er óþægilegt að vinna þau án þess að vita hver stefnan er.“<sup>2601</sup>*
5640. Blásir við af samhenginu og efni tölvupóstsins að stjórnendur Samskipa voru, á þessum tímapunkti, enn að meta hvort virða ætti hið samfelld samráð Eimskip eða hvort bjóða ætti góð kjör með það að markmiði að ná viðskiptunum.
5641. Sjá má af gögnum málsins að Samskip og Eimskip voru bæði að meta aðgerðir vegna tilboðsgerðar til ÖES næstu daga. Gögnin sýna að þetta útspil ÖES, þ.e. að fara í allsherjarútboð með flutninga sína, setti stjórnendur Samskipa, þ.á m. þá sem höfðu haft ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna frá miðju ári 2008, í þá stöðu að þurfa að meta hvort áfram ætti að virða samráðið, um að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavinum hvors annars, eða hvort taka ætti upp virka samkeppni á ný með hættu á að flutningsverð myndu „droppa“ sem hefði „mjög miki“ áhrif á rekstrarafkomu flutningafyrirtækjanna, sbr. t.d. ummæli (S)stjform-S á fundi með lykilstjórnendum, (S)forstj, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-fjárm, 4. nóvember 2009,; „Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. [...] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA.“. Samtímagögn vegna atvika tengdum m.a. Vífilfelli og ÖES endurspeglar vel hvernig fyrirtækin virtu samfelld samráð áfram, líkt og þau höfðu ráðgert árið 2008 í áætlunum sínum fyrir árið 2009, sbr. umfjöllun í kafla 14.1. Jafnvel útboð eins mikilvægasta flutningskaupanda hér á landi leiddi ekki til þess að fyrirtækin viku frá samráðinu.
5642. Ljóst er að (E)frkvstj-innannl gegndi mikilvægu hlutverki í undirbúningi tilboðs Eimskips til ÖES. Þann 14. október 2009 sendi hann tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj með heitinu „Ölgerðin“ þar sem hann skipulagði fund og undirbúning fyrir tilboðsgerð.<sup>2602</sup>
5643. (E)frkvstj-sala/þj og ritari (E)forstj svörðu þessum tölvupósti og var fundur ákveðinn kl. 09:00 föstudaginn 16. október 2009 til að undirbúa tilboð til ÖES.

<sup>2599</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Innflutningur Rekstraráætlun 2010.doc.“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.652468.

<sup>2600</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.652747.

<sup>2601</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.776505.

<sup>2602</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.296660.



5644. Klukkan 15:00 þann 15. október 2008 átti (S)forstö-innfl1 fund með (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstj og (S)frkvstj-innanl þar sem fundarefnið var „Ölgerðin – yfirfara“.<sup>2603</sup> Um kvöldið sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Í honum segir:

*„Ég reyndi að setja tölu á það hvað myndi gerast ef við tækjum ÖES á 100.000 kr per 40ft og 70.000 kr per 20ft. Segjum að Eimskip myndi hefna hressilega og lækka verðin hjá 13 af 35 stærstu kúnnunum okkar niður í þessi verð. Áhrifin yrðu um 200 mkr á ári bara af FCL flutningnum. Heildaráhrifin yrðu líklega nær 300 mkr.*

*Ræðum á morgun*

*Legg til að við hittumst fyrir hádegi til að ræða þetta frekar.*<sup>2604</sup>

5645. Samkvæmt framangreindu var (S)forstö-innfl1 falið að meta hversu hagstætt verð Samskip þyrftu að bjóða til að eiga möguleika á því að ná til sín viðskiptunum við ÖES og hvaða áhrif það hefði ef fyrirtækið yrði hlutskarpast í útboðinu. Í tölvupósti sínum setti (S)forstö-innfl1 því fram lýsingu á því hvaða áhrif það myndi hafa ef Samskip myndu rjúfa „friðinn“ við Eimskip og bjóða ÖES samkeppnishæf verð, þ.e. verð sem myndi duga til að eiga möguleika á að ná viðskiptum ÖES til Samskipa. Ljóst er að (S)forstö-innfl1 gerði sér grein fyrir að því fylgdi veruleg áhætta að hverfa frá hinni ólögmatu markaðsskiptingu, þ.e. rjúfa „friðinn“ og taka stóran og verðmætan viðskiptavin frá keppinautnum. Eimskip gæti mætt því með samkeppni um aðra viðskiptavini Samskipa og flutningsverð gætu þá lækkað til viðskiptavina. Samráðið yrði sett í uppnám. Til nánari glöggvunar er gagnlegt að rýna í þær verðtillögur sem (S)forstö-innfl1 lagði til í framangreindum tölvupósti sínum. Vísast hér til vinnuskjals (S)forstö-innfl1 vegna útboðsins sem dagsett er sama dag, 15. október 2009.<sup>2605</sup> Eru í skjalinu þrjár síður (sheet) með eftirfarandi heitum: „Innflutningur“, „Gengi & BAF“ og „Fullur Grænendingur“. Undir síðunni „Innflutningur“ er stillt upp tillögu að tilboði til ÖES fyrir tiltekna kostnaðarpætti á grundvelli flutningsmagns á tveimur árum, gengis og BAF. Í skjalinu er einnig skilgreint og reiknað út hvað þessi tillaga skilar upp í fastan kostnað Samskipa vegna flutninganna frá Evrópu. Það sem vekur sérstaka athygli er síðan „Fullur Grænendingur“ sem er önnur tillaga með sama flutningsmagni og gengisforsendum, 50% afslátt af BAF og lægra verði fyrir sjóflutninga. Í kafla 6.7.6.1 er fjallað um tvö skjöl sem (S)forstö-innfl1 vistaði hjá sér þann 13. maí 2008. Annað þeirra var glærुकyning sem var nefnd „Grænenskir dagar“. Þar segir einnig að í öðrum gögnum frá Samskipum megi sjá fyrirtækið nota hugtökin „Grænland“ eða „Grænendinginn“ í tengslum við að bjóða samkeppnishæf verð eða lágt tilboð til viðskiptavinar. Er sá skilningur á merkingu þessara hugtaka staðfestur m.a. með því að (S)frkvstj-millilandasv sagði við skýrslutöku hjá lögreglu að þetta hugtak þýddi að „fara í útsölugírinn“/„tax free dagar“/„bjóða lág verð til að ná i meira magn“.<sup>2606</sup> Er þetta í samræmi við samtímagögn.

5646. Í umræddu skjali (S)forstö-innfl1 frá október 2009 kemur fram mikill munur milli þessara tveggja tillagna (þ.e. verð skv. „Fullur Grænendingur“ í samanburði við verð á síðunni „Innflutningur“). Útreikningur (S)forstö-innfl1 sýnir að tillaga hans undir síðunni „Innflutningur“ skili um 522 m.kr. upp í fastan kostnað fyrir sjóflutning á tveimur árum en tillagan í „Fullur Grænendingur“ skili um 310 m.kr. upp í fastan kostnað fyrir sama tíma. Í báðum tilvikum skilgreindi (S)forstö-innfl1 uppskipun sem fastan kostnað. Eigið mat Samskipa á framlegð lægra tilboðsins upp í fastan kostnað sýnir að Samskip sjálf mátu það svo að forsendur hafi verið til þess hjá fyrirtækinu að ná ÖES í viðskipti. Í tillögunni „Fullur Grænendingur“ er gert ráð fyrir að verð fyrir sjóflutninga með heimakstri til ÖES sé 68.900 krónur fyrir 20 feta gám og 100.336 krónur fyrir 40 feta gám. Er þetta í samræmi við verðhugmynd (S)forstö-innfl1 í framangreindum tölvupósti frá 15. október 2009 (þ.e. sama dag og

<sup>2603</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.776787.

<sup>2604</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.777129.

<sup>2605</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...] . „Vinnuskjal vegna ÖES útboðs.xls“, vistað 15.10.2009. Doc. 0.7.33.15977.

<sup>2606</sup> Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 72-73.



skjalið er unnið til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl, sbr. „[...] ef við tækjum ÖES á 100.000 kr per 40ft og 70.000 kr per 20ft.“

5647. Líkt og fram kemur hér á eftir var það verð sem (S)forstö-innfl1 tiltók í tölvupóstinum 15. október 2008, og kallaði eftir umræðum um, ekki lagt til grundvallar í tilboði til ÖES heldur verulega hærra verð. Þannig sýna samtímagögn að endanlegt tilboð Samskipa til ÖES hafi verið sýndartilboð, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.
5648. Sem fyrr segir var frestur Eimskips og Samskipa til þess að skila tilboðum til ÖES til mánudagsins 19. október 2009. Eftirfarandi fundir áttu sér stað hjá Eimskip og Samskipum fyrir hádegi föstudaginn 16. október 2009:
- Milli klukkan 08:00 og 09:00 hittust (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl2 og (E)sölustj-innanl3 til þess að fjalla um landflutningahluta tilboðs Eimskips til ÖES.
  - Klukkan 9:00 hittust (E)forstj, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-sala/þj til að ræða tilboð Eimskips í heild sinni (bæði sjó- og landflutninga).
  - Klukkan 10:00 hittust (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 til þess að ræða tilboð Samskipa til ÖES.
5649. Rétt eftir framangreindan fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 eða kl. 10:38 var (S)forstö-innfl1 ennþá að meta hvaða „strategíu“ Samskip ætluðu að viðhafa í útboði ÖES en þá vistaði hann hjá sér skjalið „Áhrif ef við tökum ÖES“.<sup>2607</sup> Nafnið á skjalinu er lýsandi fyrir atburðarrásina sem talin er að átti sér stað á þessum tíma. Innihald skjalsins ber sömuleiðis með sér að Samskip hafi verið að meta áhrif þess og áhættu á að virk samkeppni myndi hefjast að nýju, ef Samskip sæktu ákveðið eftir viðskiptum við ÖES. Þar eru n.t.t. reiknuð áhrif þess á tekjur af FCL-flutningum hjá tilteknum viðskiptavinum ef verð pr. gám myndi lækka í 100.000 kr. fyrir 40 feta og 70.000 kr. fyrir 20 feta gáma frá því verði sem viðkomandi fyrirtæki greiddu. Virðast Samskip þannig hafa gert ráð fyrir að afleiðing af því að velja samkeppnisleiðina og bjóða fyrrgreind verð í útboði ÖES yrðu þau að samkeppni hæfist um tiltekin önnur fyrirtæki og þyrftu Samskip einnig að lækka verð sitt í sömu fjárhæðir til þeirra til að halda viðskiptunum. Verðlækkunin var tilgreind í skjalinu allt að 50 – 65%. Framangreint endurspeglar það að þarna hafi fyrirtæki í samráði verið að vega það og meta hvort það ætlaði að hverfa frá samráðinu og þar með eiga í hættu á að missa ábata samráðsins fyrir afkomu fyrirtækisins, sbr. einnig áður nefnd ummæli (S)stjform-S 4. nóvember 2009.
5650. Klukkan 16:57 þennan sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sem bar heitið „Verðskjal fyrir ÖES“. Í tölvupóstinum segir:
- „Hér er skjalið. Þið mellið þetta og við ræðum á barnum.*
- Ég er að velta fyrir mér hvort að við eigum ekki að hækka þessi FCL verð aðeins (50-100 EUR per gám).“<sup>2608</sup>*
5651. Meðfylgjandi var excel skjalið „Tilboð Samskipa 19. okt 2009“ og samkvæmt því var m.a. miðað við að bjóða tæplega 742 milljónir kr. í innflutning fyrir ÖES. Hér vekur athygli að ummæli (S)forstö-innfl1 höfðu breyst frá því hann sendi tölvupóst 13. október til (S)frkvstj-millilandasv og kallaði eftir „strategíu“ og stefnu gagnvart tilboði til ÖES. Núna virtist línan vera ljós. Einnig vekur athygli að hvorki í þessum samskiptum né öðrum gögnum verður séð að þessir æstu stjórnendur Samskipa hafi metið eða látið meta kostnaðarlegar forsendur fyrir tilboðinu til ÖES. Hvergi í gögnum Samskipa er fjallað um að hærra verð til ÖES hafi byggt á kostnaðarlegum forsendum heldur var hærra verð

<sup>2607</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]. „Áhrif ef við tökum ÖES.xls“, vistað dags. 16.10.2009, kl. 10:37. Doc. ID. 0.7.33.19172.

<sup>2608</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.777540.



sett fram til að koma í veg fyrir að samkeppni myndi hefjast að nýju og að flutningsverð á markaðnum myndu „*droppa*“. Með þessu var markaðsskiptingu við Eimskip viðhaldið og samráðið virt.

5652. Rétt er að áréttta að umrædd gögn frá stjórnendum Samskipa sýna hvergi vafa eða umfjöllun um að Samskip gætu ekki annast sjóflutningsþörf ÖES á þessum tíma, t.d. vegna skorts á flutningsframboði. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2010 kom fram að fyrirtækið væri með ónýttta flutningsgetu í innflutningi. Er það í samræmi við afhent gögn Samskipa sem sýnir vannýtt flutningsframboð í flutningakerfi fyrirtækisins til Íslands.<sup>2609</sup>

5653. Klukkan 18:03 þann 16. október 2009 sendi (E)sölustj-innanl2 tölvupóst til yfirmanna sinna, þeirra (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl3 og (E)rekstj-aksturst, sem varðaði undirbúning fyrir landflutningahluta í tilboði Eimskips til ÖES. Bar hann heitið „ÖES- staða“ og í honum sagði:

*„Hér er „næstum“ lokastaðan eftir að við erum búnir að velta okkur upp úr þessu fram og til baka í allan dag, og einnig búnir að taka stöðuna á stærstu verktakaleiðum. Nú erum við farnir að sveiflast frá því að missa og þess skjóta yfir markið ... sem segir okkur að við hljótum að vera nærri því sem við sættum okkur við að senda.*

*[...] í Vöruleiðum<sup>2610</sup> sagði m.a. að tónninn í stelpunni hjá Landfl væri að þetta væri lítið áhugavert, veit nú ekki hvort hún dregur vagninn í þessu frekar en [...] því skv tölum frá RÁ þá var hann [...] kannski að gefa okkur óþarflega lág verð en línan væntanlega kominn eftir samtalið frá [...] í því ...*

*Liggjum á þessu yfir helgina, tökum stöðuna strax á mánudagsmorgun.“*

5654. Vörumiðlun og „RÁ“/„Á“ (Ragnar og Ásgeir) eru landflutningafyrirtæki sem voru í samstarfi við Eimskip. Önnuðust þau akstur fyrir Eimskip á tilteknum flutningaleiðum hér á landi. Samkvæmt samningum sem þá voru í gildi annaðist Vörumiðlun akstur fyrir Eimskip milli Reykjavíkur og Sauðárkróks/Hvammstanga/Blönduóss/Skagastrandar og Ragnar og Ásgeir akstur milli Reykjavíkur og Snæfellsness. Flutningar á þessum leiðum voru hluti af útboði ÖES. Í samningum við bæði þessi fyrirtæki skuldbatt Eimskip sig til þess að vera í „samráði“ við þau í „tilboðsgerð“, sbr. 4. gr. beggja samninganna.<sup>2611</sup> Blasir við að þau samskipti við Vörumiðlun og Ragnar og Ásgeir, sem (E)sölustj-innanl2 vísaði til í tölvupóstinum, voru hluti af þessu „samráði“. Vörumiðlun var einnig í samstarfi við Samskip á þessum tíma.<sup>2612</sup>

5655. Ekki er fyllilega ljóst hver sá starfsmaður Samskipa var sem (E)sölustj-innanl2 kaus að vísa til sem „stelpunnar“ hjá Landflutningum. Gögn málsins sýna hins vegar að (S)viðskstj, viðskiptastjóri hjá Landflutningum, kom að undirbúningi tilboðs Samskipa. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)viðskstj sendi (S)forstö-innfl1 kl. 15:57 þennan sama dag.<sup>2613</sup> Gögn málsins benda ekki til þess að annars starfsmaður hafi komið að undirbúningi tilboðsins hjá Samskipum. Framangreind gögn sýna að samstarfsaðili Eimskips á landflutningamarkaði, Vörumiðlun, hafi átt í samskiptum og upplýsingaskiptum við starfsmann hjá Landflutningum Samskipa, um samkeppnislega viðkvæm málefni. Þessum upplýsingum var síðan miðlað til Eimskips frá Vörumiðlum. Þessi samskipti um viðskiptatengd málefni voru ekki í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta. Jafnframt endurspeglar þau hin nánú tengsl sem víðtækt og reglubundið samstarf á landflutningamarkaði skapaði, sbr. nánari umfjöllun í kafla 13 og 17.

<sup>2609</sup> Afhent gögn frá Samskipum 02.01.2018, viðauki 2.

<sup>2610</sup> Samkeppniseftirlitið telur að hér sé um misritun að ræða. Hér sé átt við fyrirtækið Vörumiðlun. Fornafn starfsmannsins sem vísað er til er það sama og fornafn framkvæmdastjóra Vörumiðlunar.

<sup>2611</sup> Afhent gögn frá Eimskip. Afhent þann 31.05.2010. Samningur Eimskips við Ragnar og Ásgeir ehf., dags. 28. mars 2008. Samningur Eimskips við Vörumiðlun ehf., dags. 5. október 2006.

<sup>2612</sup> Afhentur samningur frá Samskipum. Afhentur þann 10. apríl 2015. Samningur Samskipa við Vörumiðlun, dags. 4. mars 2005 og samningur Samskipa við Vörumiðlun, dags. 13. maí 2010.

<sup>2613</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.777515.



5656. Sem fyrr sagði lýsti (S)forstö-innfl1 því yfir eftir að ÖES hafði farið í útboð að það myndi þurfa „að muna töluvert miklu“ til að ÖES „hreyfi sig frá Eimskip.“ Samskip yrðu því að bjóða vel til að eiga möguleika á að fá viðskiptin, sbr. framangreindan tölvupóst hans frá 7. október 2009. Í tölvupósti hans frá 15. október 2009 tilgreindi hann verð sem hann taldi raunhæft, í því skyni að ná viðskiptunum. Miðaði hann þar við 100.000 kr. fyrir 40 feta gám og 70.000 kr. fyrir 20 feta gám.
5657. Í framangreindu skjali „Tilboð Samskipa 19. okt.“, sem hann sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj með tölvupósti kl. 16:57 16. október 2009 var verðið hins vegar mun hærra. Þar var miðað við 181.000 – 191.000 kr. fyrir 40 feta gám og 131.000 – 141.000 fyrir 20 feta gám.

#### 14.3.6. Eimskip heldur ÖES

5658. Bæði Eimskip og Samskip lögðu fram tilboð til ÖES mánudaginn 19. október 2009. Séu áðurnefnd gögn metin heildstætt sýna þau að tilboð Samskipa til ÖES hafi verið sýndartilboð. Samskip hafi með háttsemi sinni reynt að tryggja að fyrirtækið myndi ekki ná þessum viðskiptum frá Eimskip.
5659. Til stuðnings framangreindu ber að líta til tölvupósts sem (S)frkvstj-millilandasv sendi í kjölfar þess að ÖES hafði opnað tilboðin. Nánar tiltekið var um að ræða eftirfarandi tölvupóst frá (S)frkvstj-millilandasv til yfirstjórnar (þ.m.t. (S)forstj og (S)frkvstj-innanl) og afrit til (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl og (S)forstö-landfl:<sup>2614</sup>

**From:** [REDACTED]/Samskip  
**Sent:** 19. október 2009 14:35  
**To:** Yfirstjórn  
**Cc:** [REDACTED]  
**Subject:** ÖES - opnun tilboða

Sælir

Eimskip buðu lægra en við í alla pakkana -8% í Innflutning - 35% í Útflutning og > -20% í Innanlandsflutninga, sjá nánar í töflunni að neðan:

	Eimskip	Samskip	munur	
Inn- og útflutningur ÖES	699.603.072	760.246.507	-60.643.435	-8,0%
Útflutningur - Iceland Spring	245.648.150	376.652.516	-131.004.366	-34,8%
Innanlandsflutningar *	175.477.104	212.698.061	-37.220.957	-17,5%

\* Tölur Samskipa eru án FAF en tölur Eimskips eru með FAF

Frávík Eimskips voru þessi:

Innflutningur: Greiða ekki sektargjald fyrir ranga reikninga, greiðslufrelstur mán + 60d, þjónustugjöld önnur en upp- og útskipun taka gjaldskrárbreytingum, flutningsfyrirmæli berist fyrir tiltekinni tíma.

Útflutningur: Sömu fyrirvarar og í innflutningi

Landflutningar: Bulk verð á AKU miðast við lágmark 4 tonn pr. sendingu, olíuálag reiknast á 3ja mánaða fresti þannig að 1% hækkun olluverðs hækkar frakt um 0,32%. Grunnverð samnings eru 149 kr/l og FAF aldrei < 0, fyrirvari um verðhækkunar vegna opinberra gjalda, fyrirvari vegna bretti á móti bretti, gjaldfrestur mán + 60d.

Keppnin fór svona: Inn- og útflutningur ÖES - [REDACTED] næst tilboði EÍ, Útflutningur og Innanlandsflutningar - [REDACTED] næst tilboði EÍ.

	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Inn- og útflutningur ÖES	690	620	710	670	695
Útflutningur - Iceland Spring	250	290	280	210	195
Innanlandsflutningar *	170	190	195	200	180

Best regards / Kær kveðja,

<sup>2614</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.913958.



5660. Þessi tölvupóstur sýnir að Samskip buðu hærra verð en Eimskip í alla flutningaliði í útboði ÖES. Þá vekur niðurlag tölvupóstsins, þar sem (S)frkvstj-millilandasv gefur upp úrslit í því sem hann kallar „keppnin“, sérstaka athygli. Þessi „keppni[...]“ var augljóslega háð fyrir opnun verðtilboða og á milli æðstu stjórnenda Samskipa. Sýnir þetta að umræddir stjórnendur Samskipa höfðu, áður en tilboð ÖES voru opnuð, lagt til grundvallar að Eimskip myndi bjóða lægra verð heldur en Samskip í öllum þáttum útboðsins. Spennan/keppnin hjá stjórnendum Samskipa var því hver af þeim hefði giskað á rétt tilboðsverð frá Eimskip en ekki hvort Samskip næðu viðskiptum ÖES.
5661. Það vekur einnig athygli hversu miklu munar á tilboðunum. Það vekur jafnframt eftirtekt að ágiskun (S)forstj er nánast rétt fyrir alla liði tilboðsins og er munurinn í heild aðeins 11 milljónir króna af 1.121 milljóna króna heildartilboði Eimskips. Er þessi nákvæmni sérkennileg í ljósi þess að heildartilboð Samskipa var 1.350 milljónir króna. Hafi Samskip verið að bjóða sitt besta verð vekur það athygli að engin undrun virðist koma fram hjá umræddum stjórnendum Samskipa við tilboði Eimskips. Ekki verður séð að svo hafi verið enda hlutfallslega lítið frávik í spám þeirra allra. Þegar horft er til þess að sambærilegur viðskiptavinur, Vífilfell, er og hafði lengi verið í viðskiptum við Samskip og með hliðsjón af stöðu og reynslu Samskipa á þessum markaði verður ekki séð að tilboð fyrirtækisins til ÖES hafi verið trúverðugt, enda kemur það fram að ÖES undraðist mjög tilboð Samskipa, sbr. umfjöllun hér á eftir.
5662. Af þessu má sjá að stjórnendur Samskipa hafi lagt það til grundvallar, áður en tilboð voru opnuð, að fyrirtækið myndi ekki og vildi ekki fá þessi viðskipti. Er það í samræmi við framangreind fyrirmæli (S)forstj frá júní 2009;
- „ekki sækja heldur á ný mið.“<sup>2615</sup>*
5663. Er þetta einnig í samræmi við rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009, sem útbúin var haustið 2008, og undirbúning rekstraráætlunar fyrir árið 2010, sbr. kafla 14.10.
5664. Heildarverðtilboð Eimskips til ÖES var um 17% lægra en tilboða Samskipa. Rétt er að benda á að allar forsendur í útboðinu, ásamt síðari skilgreiningum, eru skýrar bæði hvað varðar magn og flutningaleiðir á sjó og landi ásamt flestum öðrum þáttum sem máli skipta. Sérstaklega eru allar forsendur skýrar varðandi innanlandsflutninga og fyrirtækin með sambærilegt flutninganet og þjónustustig. Þrátt fyrir það er tilboð Samskipa í þann þátt 21% hærra en tilboð Eimskips og þó í raun meira því FAF var ekki innifalið í tilboði Samskipa. Er þessi mikli munur á tilboðum til þess fallinn að styrkja niðurstöðu um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma og hún hafi verið virt.
5665. Málsatvik urðu síðan þau að ÖES hélt áfram viðskiptum við Eimskip. Ljóst er að ÖES varð fyrir vonbrigðum með tilboð Samskipa og velti því fyrir sér af hverju fyrirtækið hefði ekki boðið betur í heildarútboðinu. Þetta kemur fram í tölvupósti frá 21. október 2009 þar sem starfsmaður Eimskips lýsti fundi með ÖES fyrir (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj. Í tölvupóstinum er þetta haft eftir ÖES:
- „Hann [starfsmaður ÖES] velti fyrir sér af hverju Samskip bauð ekki betur og að það hafi verið vonbrigði og skapaðist nokkur umræða um það.“<sup>2616</sup>*
5666. Eftir að skrifað hafði verið undir samninginn við ÖES kom (E)frkvstj-sala/þj þann 8. nóvember 2009 á fund innflutningsdeildar Eimskips. Í fundargerð segir:
- „[(E)frkvstj-sala/þj] kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. [...] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta*

<sup>2615</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.752438.

<sup>2616</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.301671.





akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi.<sup>2617</sup>

5667. Þegar framangreind gögn eru öll virt saman telur Samkeppniseftirlitið að samráð Samskipa og Eimskips hafi tekið til þess að Samskip myndu ekki reyna að ná ÖES í viðskipti til sín og Eimskip myndi ekki reyna að ná Vífilfelli til sín af Samskipum. Hafi það verið í samræmi við markaðsskiptingu og samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna um að keppa ekki um stóra viðskiptavinum og skapa þess í stað möguleika á því að halda uppi verði eða hækka verð.
5668. Framangreind fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj frá 8. nóvember 2009 eru birtingarmynd hins samfellda samráðs á þessum tíma. Ekki skyldi örva eftirspurn með verðlækkun og stuðla þannig að meira magni í skipin heldur þess í stað hækka verð. Jafnframt skyldi virða samráðið við Samskip um 50% hámarks afslátt, sbr. umfjöllun í kafla 14.56.

#### 14.3.7. Samantekt

5669. ÖES var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Í upphafi ársins 2009 lá fyrir að samningur ÖES við Eimskip myndi renna út síðar á árinu. Þrátt fyrir það taldi Eimskip sig, í byrjun janúar 2009, geta náð fram „mikilli“ verðhækkun gagnvart ÖES, þrátt fyrir mikla óánægju ÖES og það sjónarmið að gildandi samningur leyfði ekki þessa hækkun. Í lok janúar 2009 setti Eimskip fram verðtilboð í landflutninga sem ÖES taldi „fáránleg“ og setti ítrekað fram rökstudda gagnrýni á verðlagningu Eimskips. Þessi gagnrýni ÖES hafði ekki áhrif á framgöngu Eimskips gagnvart ÖES og var framsend innanhúss m.a. „til skemmtunar“.
5670. Kemur því ekki á óvart að ÖES hafi síðar á árinu 2009 ákveðið að bjóða út alla flutninga fyrir fyrirtækið.
5671. Eftir að samráð fyrirtækjanna hófst eftir mitt ár 2008 vann Samskip einnig að verðhækkunum gagnvart Vífilfelli. Í febrúar 2009 sagði Vífilfell upp samningum við Samskip og leitaði eftir tilboðum frá Eimskip og Samskipum.
5672. Framganga og tilboð Eimskips til Vífilfells sýnir að fyrirtækið sóttist ekki eftir að ná þessum viðskiptum frá Samskipum. Með því virti Eimskip markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að var til staðar á þessum tíma.
5673. Tilboð Samskipa til ÖES, „keppnin“ og önnur framangreind gögn sýna saman að Samskip virti einnig markaðsskiptinguna.
5674. Með þessu ólögmeita samráði gátu Samskip og Eimskip eftir atvikum varist kröfum mikilvægra viðskiptavina um betri kjör og einbeitt sér að því að halda verði upp eða hækka það. Eru framangreind fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj frá 8. nóvember 2009 skýrt dæmi um þetta. Hið sama á við um t.d. rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2010 sem unnið var að á sama tíma og útboð ÖES stóð yfir.
5675. Í mgr. 1398 og áfram í athugasemdum við AI mótmæla Samskip því að framangreind atvik vegna Vífilfells og ÖES séu merki um ólögmeitt samráð við Eimskip.<sup>2618</sup> Líkt og fjallað er um í kafla 26.6 er með vísan til framangreinds ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Eimskip hefur sem fyrr segir viðurkennt, í sátt dags. 16. júní 2021, að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins með því að hafa m.a. haft samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.
5676. Í athugasemdum sínum virðast Samskip halda því fram að framangreind atvik sýni að virk samkeppni hafi ríkt um viðskiptin. Stangast það á við þær skýringar Samskipa sem jafnframt koma fram í

<sup>2617</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð Innflutningsdeildar vika 45 2009“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.315416.

<sup>2618</sup> Sbr. einnig mgr. 1416 – 1417 í athugasemdum Samskipa við AI.



athugasemdunum um að á vormánuðum 2009 hafi verið lögð áhersla á að verja fengna stöðu og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavin, sem gæfu af sér hærri framlegð.<sup>2619</sup> Þar segir jafnframt að Samskipum hafi verið það fullljóst að fyrirtækið myndi tapa í verðstríði við Eimskip og hefðu því neyðst til að treysta á „ró“ á markaðnum í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð.

5677. Í þessu samhengi skal einnig haft í huga að gögn frá Eimskip og Samskipum frá árinu 2009 sýna að bæði fyrirtækin hafi á þessum tíma verið með „ónýttu flutningsgetu í innflutningi“, sbr. kafla 14.11.5 og 14.10.2 Vísast hér t.a.m. til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.3.5 þar sem vakin er athygli á því að í rekstrarætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið fjallað um að „ró [hafi] verið yfir samkeppni um viðskiptavinum á árinu 2009, en nokkur óvissa [ríki] um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýttu flutningagetu í innflutningi.“ Hvorki samtímagögn Samskipa né Eimskip, þ. á m. sem tengjast tilboðsumleitun ÖES og Vífilfells, sýna að framangreint hafi skapað þrýsting á verðsamkeppni milli fyrirtækjanna. Samráð fyrirtækjanna kom í veg fyrir þetta.

#### 14.4. German Seafood Fish óskar tilboða

5678. Í júní 2009 var flutningasamningur German Seafood Fish (GSF) laus hjá Samskipum en um var að ræða afar mikilvægan viðskiptavin Samskipa í sjóflutningi á sjávarafurðum. Samkvæmt rekstraráætlun, sem (S)forstö-útl sendi m.a. (S)forstj þann 3. desember 2009, var GSF á árunum 2008 og 2009 sjötti stærsti viðskiptavinur Samskipa í útflutningi á frosnum fiski.<sup>2620</sup>
5679. Þann 1. apríl 2009 sneri GSF sér til (S)forstö-útl og bað um að fyrirtækinu yrði sent tilboð frá Samskipum vegna framlengingar á samningnum. Vildi GSF að búið yrði að skoða samningamálin fyrir sjávarútvegssýningu í Brussel, sem fór fram í lok apríl árið 2009.<sup>2621</sup>
5680. Stuttu eftir framangreinda tilboðsbeiðni sendi (S)forstö-útl tölvupóst til GSF með tilboði Samskipa í flutningsviðskiptin. Í svarpósti GSF við tilboði Samskipa kemur eftirfarandi fram:

„Sæll [(S)forstö-útl].

Jú með óbreyttum samningi – Framlengingu á þeim gamla.

Ekki tilbúinn í allar þessar hækkningar. Flækjustigið eykst og við myndum þurfa að ráða „annan Mark“ til að fara yfir og vakta reikninga.

Ef við getum ekki framlengt eldri samning fyrir Brüssel þá yrðum við að bíða eftir nýjum / öðrum tilboðum og fundarhöldum með öðrum birgjum og partners til að skoða betur möguleikana á bulk skipum. Viljum þá eyða meiri tíma í að finna framtíðarlausn og nota Brussel til að setjast betur yfir þau mál. Við höfum verið að hugsa um að taka 2-3 skip inn á sama tíma og með samvinnu við aðra gætu skapast möguleikar á að vera með brettaskip á x vikna fresti. Væri það [(S)forstö-flutnstj] hjá ykkur sem gæti gefið mér tilboð eða eruð þið ekki með nein eigin skip í slík verkefni?

Hlakka til að heyra frá þér. <sup>2622</sup>

5681. Gögn málsins sýna að GSF óskaði einnig eftir tilboði frá Eimskip. Þann 28. apríl 2009 héldu (E)forstj og (E)deildstj-útl fund með GSF á sjávarútvegssýningunni í Brussel til að ræða flutningsviðskipti.<sup>2623</sup> Í kjölfarið útbjó (E)deildstj-útl minnisblað þar sem fjallað var um fundinn og hvort Eimskip ætti að sækjast eftir að ná viðskiptum GSF af Samskipum. Í niðurstöðu minnisblaðsins segir m.a.:

<sup>2619</sup> Sjá mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

<sup>2620</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.679375.

<sup>2621</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.876702.

<sup>2622</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.869206.

<sup>2623</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. „German Seafood“. [...] Doc. ID. 0.7.33.462057.



„For us to reduce the ratings, would affect the whole market.“<sup>2624</sup>

5682. Sýnir þetta að Eimskip hafi vegið og metið áhrif þess að rjúfa markaðsskiptinguna í þessu tilviki. Var niðurstaðan sú að ef GSF yrði boðið lægra verð myndi það hafa áhrif á allan markaðinn, þ.e. koma af stað samkeppni á markaðnum. Með öðrum orðum yrði friðnum ógnað.

5683. Gögn málsins sýna að Eimskip ákvað að virða hina ólögmetu markaðsskiptingu og koma þannig í veg fyrir samkeppni á markaðnum. Sýna gögnin annars vegar talsverð samskipti og fundi milli Eimskips og GSF á þessum tíma og hins vegar innanhúsumræður Eimskips um GSF.<sup>2625</sup> Þrátt fyrir þetta hafa við rannsókn málsins ekki fundist gögn sem sýna undirbúning að hugsanlegu tilboði Eimskips eða að Eimskip hafi lagt fram tilboð til GSF. Verður því að leggja til grundvallar að Eimskip hafi ekki orðið við beiðni GSF um tilboð. Er það í samræmi við þau brot sem Eimskip hefur viðurkennt í sáttinni við Samkeppniseftirlitið. Er framangreint til stuðnings hinni ólögmetu markaðsskiptingu með sama hætti og gögn frá (S)forstö-[innfl1](#) sem varða t.d. Aðföng , sbr. kafla 14.9.4, og eftirfarandi gögn sem varða útboð mikilvægs viðskiptavinar Samskipa í landflutningum (Norðenska), sbr. kafla 14.8.

5684. Sem fyrr segir var GSF ekki sátt við þá verðhækkun sem fram kom í upphaflegu tilboði Samskipa. (S)forstö-[útf1](#) sendi þann 12. maí 2009 eftirfarandi tölvupóst til GSF: „Það var leitt að þú skildir ekki hafa tíma til að sitja með okkur í Brussel til að fara yfir framhaldið.

*Við Samskipamenn erum búnir að liggja yfir þessum málum hér og erum tilbúnir að bjóða ykkur eftirfarndi [svo]. Núverandi samningstilboð stendur en við erum tilbúnir að veita ykkur 300 EUR afslátt per fluttan gám. Þessi eftirágreiddi afsláttur yrði gerður upp á ársgrundvelli og útfærsla á þessum afslátti yrði settur inn í núverandi tilboð sem viðauki. Miðað við þetta tilboð okkar þá tel ég að Samskip sé mjög samkeppnisfært í verðum gagnvart GSF. Ég er þess fullviss að þau verð sem þið yrðuð á eru mjög samkeppnisfær miðað við hvað stæðstu [svo] útgerðir hér heima eru að greiða í fraktgjöld frá Íslandi.“<sup>2626</sup>*

5685. GSF sendi tölvupóst til (S)forstö-[útf1](#) þann 13. maí 2009: „En þið vilduð hækka um 600-800 EUR ef ég man rétt en það er út úr korti og getur ekki gengið upp hjá okkur.

*Hvaða raunhækkun ertu að tala um eftir 300 EUR afslátt?*

*Við getum því miður ekki samþykkt neina hækkun. Það hefur komið skýrt fram og er því miður ennþá staðan og það mun ekki breytast.*

*Við erum á fullu í öðrum lausnum eins og þú veist og ég reikna með að vera búinn að ganga frá þeim málum fyrir vikulok.“<sup>2627</sup>*

5686. Þann 25. júní 2009 gerðu Samskip flutningaþjónustusamning við GSF.<sup>2628</sup> Gögn málsins sýna að í honum náðu Samskip fram hækkun á sjófrakt. Hún var hins vegar minni en fólst í upphaflegu tilboði Samskipa.<sup>2629</sup> Ber hér að líta til þess að (S)forstö-[útf1](#) leit svo á að náðst hefði verðhækkun á árinu 2009 í útflutningi á öllum vöruflokkum (þ.m.t. frosnum fiski), að ferskum fiski undanskildum. Þannig segir í rekstraráætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010, frá desember 2009:

<sup>2624</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „OSF90016.docx“. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.135203.

<sup>2625</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.136575. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.239287. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.153867. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.243882. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.245407.

<sup>2626</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.875194.

<sup>2627</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.876100.

<sup>2628</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.887956. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.890869.

<sup>2629</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.603379.



„Sjóflutningsverð helstu vörflokka hækkuðu á síðastliðnum 12 mánuðum, bæði við endurnýjun fyrri samninga og eins við öflun nýrra viðskipta. Sú hækkun náði þó ekki til ferskfisks sem hefur gefið eftir í verðum sökum mikillar samkeppni í þessum vörflokk.“<sup>2630</sup>

5687. GSF var áfram í samskiptum við Eimskip og gefa gögn málsins til kynna að fyrirtækið hafi aftur reynt að bæta flutningskjör sín með ósk um tilboð frá Eimskip. Þannig var í nóvember 2009 innan Eimskips áfram fjallað um hugsanleg viðskipti við GSF. Við það tilefni má sjá framkvæmdastjóra Eimskips í Þýskalandi ((E)frkvstj-Þýskal) tilgreina m.a. eftirfarandi í tölvupósti:

„[...] Hann [GSF] er jú með samning við samskip en við sýnum lit með því að gefa honum verð sem hann getur notað ef okkar sýngaleið virkar betur í e-jum tilfellum. Er að vinna í honum í REEF og gætt að sýna lit með því amk að bjóða upp á Íslandsþjónustuna.“

5688. Í sömu samskiptum sagði sami stjórnandi Eimskips m.a.: „[...] við skulum ekki fara í einhvern leðjuslag með hann [GSF] vs Samskip“.<sup>2631</sup>

5689. Hér ber að horfa til þess að (E)frkvstj-Þýskal var í nánum tengslum við (S)forstj, (S)forstö-útfli og (S)forstö-innfl1. Í kafla 14.15 hér á eftir er lýst þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að (E)frkvstj-Þýskal hafi komið að ólögmætum upplýsingaskiptum milli Samskipa og Eimskips í nóvember 2009. Í lok október og í nóvember 2009 áttu eftirfarandi samskipti sér stað á milli Samskipa og Eimskips, sbr. yfirlit í kafla 13.3:

- (S)forstö-innfl1 greindi þann 20. október 2009 frá samskiptum við (E)forstö-innfl.
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi fagnefndar flutningasviðs SVÞ 22. október 2009.
- (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 22. október 2009.
- (S)forstj og (E)rekstj-aksturst boðuðu báðir mætingu á skipulagðan gleðskap fyrrum skólafélaga 23. október 2009.
- (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj áttu í samskiptum á tímabilinu 12. – 16. nóvember 2009 og skipulögðu að hittast þann 16. nóvember 2009.
- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-Jóna snæddu saman á veitingastað 17. nóvember 2009.
- (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hittust í Bandaríkjunum í kringum 24.-28. nóvember 2009 þegar (S)frkvstj-N-Am afhenti (E)forstj mun til að færa (S)forstö-útfli.
- (E)forstj og (S)forstö-útfli hittust þann 29. nóvember 2009 þegar (S)forstö-útfli kom til að sækja mun sem (E)forstj flutti fyrir hann frá Bandaríkjunum.

5690. Ekkert tilboð kom frá Eimskip sem leiddi til þess að GSF tæki ákvörðun um að skipta um flutningsaðila. Þvert á móti lagði (S)forstö-útfli það til grundvallar í framangreindri áætlun fyrir árið 2010 að GSF yrði áfram í viðskiptum við Samskip.

5691. Í mgr. 828-832 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þá staðreynd að Eimskip vildi ekki bjóða GSF samkeppnishæft verð. Er því haldið fram að Eimskip hafi verið að gæta þess að fara ekki gegn 11. gr. samkeppnislaga með undirboðum eða sértækri undirverðlagningu.

5692. Samkeppniseftirlitið bendir á að í athugasemdum Eimskips, fram að gerð sáttarinnar, var ekki sett fram sú skýring að tilboðsbeiðni GSF hafi ekki verið sinnt vegna þess að það hefði brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga. Sé litið til óánægju GSF með þá hækkun sem Samskip buðu fyrirtækinu með

<sup>2630</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.679375.

<sup>2631</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.195477 og 0.7.33.404632.



nýjum samningi er enda ósennilegt að Eimskip hefði ekki geta sett fram samkeppnishæft tilboð án þess að um undirverðlagningu eða sértæka verðlækkun hefði verið að ræða eða að öðru leyti farið gegn stöðu Eimskips á markaði.

5693. Samkvæmt framangreindu vildi Eimskip ekki í maí 2009 bjóða GSF samkeppnishæft verð. Er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að til grundvallar þeirri afstöðu Eimskips lá vilji til þess að vernda „friðinn“ við Samskip. Vildi Eimskip ekki „*rugga bátnum*“ eða skapa hættu á því að „*verðsamkeppni hefjist á ný*“, sbr. umfjöllun hér á eftir um sams konar atvik þegar samningar Prómens og Norðlenska voru lausir. Er þetta til stuðnings hinni ólögmætu markaðsskiptingu á þessum tíma sem viðurkennd er í sátt Samkeppniseftirlitsins og Eimskips.
5694. GSF var auðsýnilega ekki fyllilega sátt við kjör Samskipa og leitaði aftur til Eimskips. Eimskip vildi „*sýna lit*“ og bjóða í einstaka flutninga GSF, án þess að „*fara í einhvern leðjuslag*“ um GSF við Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessi gögn frá Eimskip í fullu samræmi við önnur gögn málsins um ólögmæta markaðsskiptingu fyrirtækjanna, þ.e. „*friðinn*“ sem Samskip og Eimskip sköpuðu á flutningamarkaðnum. Hér má auk þess vísa til sýndartilboðs Samskipa og atvika í tengslum við útboð Ölgerðarinnar sama ár, sbr. umfjöllun í kafla 14.3.5 og atvika í tengslum við Öskju árið 2010 („*Tökum vertu á vappi trykkið*“), sbr. kafla 14.30.

#### 14.5. Fyllt í skarðið með Nathan & Olsen

5695. Eins og áður segir tók aukið samráð Samskipa og Eimskips til aðgerða sem gripið var til eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Þær aðgerðir fólu m.a. í sér samráð um skiptingu á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum en jafnframt tók samráðið til álagningar gjalda og afsláttarkjara í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verðupplýsingum. Stóð hið samfellda samráð yfir frá miðju ári 2008 þar til það fór að draga úr því á árinu 2013.
5696. Eins og fram hefur komið var ein birtingarmynd hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips sú að mikilvægir viðskiptavinir færðust ekki á milli fyrirtækjanna um langt árabíl. Á hinn bóginn liggur fyrir að einn mikilvægur viðskiptavinur fór á milli þeirra árið 2009. Það var fyrirtækið Nathan & Olsen (N&O). Við rannsókn á samfellu hinnar ólögmætu háttsemi fyrirtækjanna var lagt mat á það hvort tilfærsla N&O, milli Eimskips og Samskipa, hefði falið í sér frávik frá samráði fyrirtækjanna. Eins og rökstutt verður hér á eftir var ekki um að ræða frávik frá hinu samfellda samráði.
5697. Samhengisins vegna verður í upphafi að horfa til atvika á árinu 2008 sem varða viðskipti Samskipa og Eimskips við þrjá innflytjendur á matvörum, Aðföng, Innes og N&O.

##### 14.5.1. „Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir“ - Atvik á árinu 2008

5698. N&O var einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi á matvöru.<sup>2632</sup>
5699. Innes var að sama skapi einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi á matvörum.<sup>2633</sup>
5700. Aðföng voru jafnframt umfangsmikill innflytjandi á matvörum og voru í viðskiptum við Samskip á fyrri hluta ársins 2008. Gögn málsins sýna að Aðföng færðu viðskipti sín til Eimskips í apríl 2008 eftir

<sup>2632</sup> Samkvæmt upplýsingum frá Eimskip nam innflutningur N&O 1314 TEU á árinu 2008, nánar tiltekið 885 teus (67%) frá Evrópu og 429 teus (33%) frá USA. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Nathan Olsen 2007-8.xlsx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.480246.

<sup>2633</sup> Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 4, „*Ýmis gögn*“. „*Viðskiptasagan*“, sbr. leiðrétt skjal afhent frá Eimskip 01.11.2016 „*Viðskiptasagan\_Þróun Net Value öll ft. í 15. flokkum*“. Innes var fjórði stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi á matvöru. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent rafrænt 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*“, „*1. Almenn matvara*“. Í heildina var Innes áttundi stærsti viðskiptavinur í innflutningi hjá Eimskip (að undanskyldu TVG-Zimsen). Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*“, „*B liður 1-Innflutningur*“. Í innanlandsflutningum var Innes t.d. meðal 50 stærstu viðskiptavina Flytjanda fyrstu átta mánuðina árið 2010.



að hafa aflað tilboða frá báðum fyrirtækjunum.<sup>2634</sup> Gerðist þetta þannig áður en „Nýtt upphaf“ verkefni Samskipa og Eimskips hófst í byrjun júní 2008.

5701. Í tölvupóstum (S)forstö-innfl1, frá apríl og maí 2008, til starfsmanna Samskipa erlendis útskýrði hann þessar breytingar og tilfærslu Aðfanga til Eimskips með eftirfarandi hætti:
- Í tölvupósti hans frá 25. apríl 2008 sagði: „[...] Aðföng has signed with Eimskip. They will start shipping with Eimskip on July 1st. Since this happend we have started to look around for another customer. We will get something back.“<sup>2635</sup>
  - Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 6. maí 2008 sagði: „[...] Aðföng/Baugur/Hagkaup has signed a 3 year contract with Eimskip. Their contract with us will expire on 1.7.2008, and then they will start shipping with Eimskip. We have been suspecting this for some time. We are currently working on some Eimskips customers. I will make sure that Aðföng gets replaced with a similiar customer(s).“<sup>2636</sup>
5702. Samkvæmt þessu lagði (S)forstö-innfl1 upp með og ætlaði að tryggja að Samskip myndu fá sambærileg viðskipti „til baka“. („get something back“/“I will make sure that Aðföng gets replaced with a similiar customer“). Það gekk eftir í byrjun árs 2009, sbr. nánar hér á eftir.
5703. Aukið samráð Samskipa og Eimskips, sem hófst um mitt ár 2008, gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð verulega og ítrekað. Þessar aðgerðir fyrirtækjanna tóku m.a. til hækkana gagnvart stórum viðskiptavinum, þ.á m. hækkunar gagnvart N&O, Innes og Aðföngum.
5704. Má hér í dæmaskyni nefna að í fundargerð Eimskips frá fundi framkvæmdastjórnar fyrirtækisins, dags. 13. ágúst 2008, kom m.a. fram að (E)forstö-innfl1 færi á fund með m.a. N&O og að: „[h]ækka þ[yrfti] verð á Ísafold og Nathan Olsen og innleiða BAF á þessa aðila.“, sbr. kafla 8.15.4. Í kafla 8.16.2.1 er gerð grein fyrir fundargerð vegna fundar stjórnenda Eimskips 2. september 2008. Í fundargerð er þetta haft eftir (E)forstö-innfl1: „Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkunar. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkunar með þeim. Einnig að hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning.“
5705. Í september 2008 vann Eimskip áfram að hækkunum á verði Innes, sbr. tölvupóst (E)sölustj til (E)forstö-innfl1, dags. 23. september 2008, þar sem fjallað var um breytingar á samningi við Innes og með þeim átti að „nást veruleg hækkun“. <sup>2637</sup>
5706. Í nóvember 2008 vann Eimskip áfram að hækkunum á verði N&O, en í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 11. nóvember 2008 kemur fram að (E)viðskstj3 væri að fara að hitta N&O síðar þann dag „til að opna á verðhækkunar“, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.4.
5707. Þann 12. nóvember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 til ritara framkvæmdastjórnar Samskipa.<sup>2638</sup> Fjallað var um áætlunina á framkvæmdastjórnarfundi daginn eftir. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 kemur fram að gert sé ráð fyrir miklum samdrætti í innflutningi. Var miðað við að „flutningsmagn árið 2009 minnki um 51,8% samanborið við árið 2008“. Þetta var hins vegar ekki talið í skjali (S)forstö-innfl1 leiða til hættu á aukinni verðsamkeppni. Þessi í stað var þetta lagt til grundvallar:

<sup>2634</sup> Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 19.02.2016, fskj. 5, samningar G-K. Samningur Eimskips við Haga (m.a. f.h. Aðfanga), undirritaður 28.04.2008.

<sup>2635</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.620180.

<sup>2636</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.626068.

<sup>2637</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.422574.

<sup>2638</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.688333.



„Gert er ráð fyrir að sjóflutningsgjöld hækki um 5% og þjónustugjöld innanlands um 8% 1. febrúar. Reiknað er með annarri hækkun á þjónustugjöldum innanlands sem og þjónustugjöldum í erlendum höfnum sem nemur 8,0% 1. júlí.“

5708. Einnig var fjallað um hvernig samkeppni hefði verið um viðskiptavinum á árinu sem var þarna að líða undir lok ásamt því hvað væri framundan árið 2009:

- Á bls. 4 segir: „Í áætlun fyrir árið 2009 er gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum, auk þess sem gert er ráð fyrir að nýr stór viðskiptavinur í matvöru bætist við. Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavinum 2007<sup>2639</sup>, en nokkur óvissa ríkir um árið 2009, einkum vegna óvissu um fjárhagslegt ástand helsta samkeppnisaðila Samskipa.“
- Á bls. 52 er fjallað nánar um aðstæður í innflutningi á matvörum og um áætlun um viðbrögð Samskipa við brotthvarfi Aðfanga fyrr á árinu 2008: „Áætlað að samdráttur verði í þessum flokki fyrst og fremst veg[na] brotthvarfs Aðfanga. [...]. Nýr viðskiptavinur (7000 tonn) er áætlaður inn í þennan flokk. Þessi viðskiptavinur er annað hvort Nathan & Olsen eða Innes.“<sup>2640</sup>

5709. Framangreindar lýsingar í skjali Samskipa endurspegla það samráð sem fyrirtækin náðu saman um eftir fundinn 6. júní 2008 og hvernig gripið var til aðgerða til að sporna gegn virkri samkeppni. Var tilgreint að „[n]okkur ró“ hafi verið yfir samkeppninni og að Samskip hafi hækkað verð verulega seinni hluta árs 2008. Áætlunin sýnir að Samskip ætluðu að hækka verð enn frekar á árinu 2009 og gátu lagt til grundvallar að fyrirtækið myndi ekki þurfa að mæta samkeppni frá Eimskip. Samskip ætluðu að sama skapi ekki að sækja á mikilvæga viðskiptavinum Eimskips nema einn viðskiptavinur í matvöru, annað hvort N&O eða Innes, sem tengdist áður nefndum atvikum sem áttu sér stað fyrr á árinu 2008, þ.e. áður en samráðið hófst, þegar viðskipti Aðfanga færðust frá Samskipum til Eimskips.

5710. Ekki var útskýrt í áætluninni hvers vegna Samskip myndu aðeins sækjast eftir viðskiptum við annan þessara innflytjanda (N&O eða Innes) en ekki við þá báða eða þess vegna fleiri stóra aðila. Hér ber að minnast þess að innflutningur til Íslands hafði á þessum tíma dregist verulega saman vegna áhrifa efnahagskreppunnar og áður en samráð fyrirtækjanna hófst höfðu áform Samskipa gert ráð fyrir að ná magni frá Eimskip í innflutningi til að mæta samdrættinum.

5711. Þá ber áætlunin skýrt með sér að Samskip hafi ekki talið hættu á samkeppnisaðgerðum Eimskips ef fyrirtækið myndi ná til sín öðrum af þessum mikilvægu viðskiptavinum Eimskips.

5712. Þann 8. nóvember 2008 svaraði Innes fyrrgreindum hækkunartillögum Eimskips og óskaði eftir að fyrirtækið myndi endurskoða tillögurnar. Í tölvupósti Innes til (E)forstö-innfl þann dag kom þannig m.a. fram: „Ef þið haldið því til streitu óttast ég að þið séuð ekki samkeppnishæfir og verðum við því að áskilja okkur allan rétt að leita annað hvað Evrópu varðar.“<sup>2641</sup>

5713. Í nóvember 2008 sýna gögn málsins að á meðan Eimskip vann að verðhækkunum gagnvart Innes var Innes í samskiptum við Samskip um flutningsþjónustu. Fyrir liggur að (S)forstö-innfl1 sendi Innes tilboð í flutningsviðskipti 8. nóvember 2008 og aftur 21. nóvember sama ár og þá með hagstæðara tilboðsverði en í fyrra skiptið. Þessi tilboð Samskipa til Innes virðast hafa verið hagstæð og í samræmi við áður nefnda stefnumörkun fyrirtækisins að ná til sín í viðskipti nýjum mikilvægum innflytjanda á matvöru eftir brotthvarf Aðfanga. Fyrirtækin voru í kjölfarið áfram í samskiptum.<sup>2642</sup>

<sup>2639</sup> Af samhenginu verður ráðið að um misritun sé að ræða og að átt sé við árið 2008.

<sup>2640</sup> Rekstraráætlun innflutningsdeildar 2009. Haldlögð á starfsstöð Samskipa við húslit 10.09.2013, haldlagningar nr. SE-G506.

<sup>2641</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.450868.

<sup>2642</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Innflutningur Samningur – nóv 2008.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „Re: Innes ehf.“, dags. 08.11.2008, kl. 18:48. Doc. ID. 0.7.33.686275. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Innes – Heildarflutningsgjöld frá FOB til Door Reykjavík.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.692436. Verðið sem Samskip buðu 8.11.2008 m.a. í sjóflutning fyrir Innes var í íslenskum krónum og var 43.000 kr. fyrir 20 feta gám og 65.000 kr. fyrir 40 feta gám vegna flutninga til Íslands frá Evrópu. Sé verðið umreiknað í evrur miðað við skráð sölugengi evru (166,46) hjá Seðlabanka Íslands þann 7.11.2008 samsvaraði verðtilboðið í



---

sjóflutning 258 evrum fyrir 20 feta gám og 390 evrum fyrir 40 feta gám á þeim tíma. Hins vegar átti Innes ekki að greiða BAF fyrir innflutning frá Evrópu, en á þeim tíma var BAF Samskipa samkvæmt gjaldskrá 210\$ pr. 20 feta gám. Gögnin sýna að [...] sendi Innes nýtt og lægra tilboð í Norður-Ameríku flutninga fyrirtækisins 21.11.2008 með niðurfellingu á BAF á þeirri flutningaleið.

<sup>2643</sup> Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, fskj. 5, Samningar G-K. „Samkomulag“ dags. 27.11.2008. Sjá hér einnig afrituð tölvupóstsamskipti um aðdraganda hækkana í innanlandsflutningum. [...] Doc. ID. 0.7.33.276440.

<sup>2644</sup> Endanlegt heildarflutningsverð í endurnýjuðum samningi Innes hjá Eimskip fór úr 66.000 í 94.000 kr. fyrir 20 feta gám og úr 85.000 kr. í 120.000 kr. fyrir 40 feta gám.

<sup>2645</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Heildarsamningur Nathan\_Ekran.PDF“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.462049.

<sup>2646</sup> Miðað við heilgámaflutninga. Miðað er við gengi sölugengi evru og bandaríkjadals eins og það var skráð hjá Seðlabanka Íslands þann 01.12.2008. Var sölugengi evru 187,52 og sölugengi bandaríkjadals 148,12. Miðað er við flutning á 20 og 40 feta þurrgámum en þáverandi verð N&O fyrir flutning á þurrgámum frá Bandaríkjunum er tilgreint í eftirfarandi exel-skjali frá Eimskip. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Nathan\_ekran útreikningur 19\_nóvember samanb.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „Nathan\_ekran útreikningur 19\_nóvember samanb.xls“, dags. 19.11.2008, kl. 17:46. Doc. ID. 0.7.33.458113.

<sup>2647</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.699621.

<sup>2648</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.700914.

<sup>2649</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.700319.





tölvupósti sínum frá 10. desember 2008. Eins og rökstutt er í kafla 14.55 tók þetta samráð m.a. til BAF, sbr. einnig sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

5719. Áfram var fjallað um möguleg viðskipti við N&O hjá stjórnendum Samskipa undir lok árs 2008. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 16. desember 2008. Kvaðst hann vera sammála því að Samskip ættu að „keyra á“ m.a.: „Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir“. Tiltók (S)forstj eftirfarandi: „Náum þessu heim og saman, verðum að ná upp í það skarð sem myndast hefur á undanfögnu“.<sup>2650</sup>
5720. Í þessum tölvupósti (S)forstj var þannig áréttuð þau áform að Samskip ættu að reyna að ná til sín annað hvort N&O eða Innes, sbr. orðalagið að taka „einn þeirra yfir“. Ekki átti að sækja á aðra mikilvæga viðskiptavinum Eimskips. Er það í samræmi við áform í áður nefndri rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009, þar sem gert var ráð fyrir að einungis einn „nýr stór viðskiptavinur“ myndi bætast við og kom það til vegna brotthvarfs Aðfanga fyrr á árinu 2008, og að sá viðskiptavinur yrði „annað hvort Nathan & Olsen eða Innes“.
5721. Þann 19. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til N&O: „Ég var að reyna að hringja í þig. Ætlaði að heyra í þér varðandi flutningamálin. [(S)frkvstj-N-Am] okkar maður í USA hefur verið að vinna töluverða undirbúningsvinnu varðandi General Mills flutningana og ég verð að segja að það lítur mjög vel út. Við höfum fengið mjög skörp verð frá okkar samstarfsaðila í þessa flutninga alla leið frá verksmiðju dyrum. Hringdu endilega í mig við tækifæri.“<sup>2651</sup>
5722. Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am: „[...] Staðan á Nathan er þessi. Það er klárt að þeir munu flyta þetta TAS. General Mills eru búnir að gefa Nathan verð alla leið Íslands. Þeir taka gámana með Mearsk [svo] frá USA til Evrópu, en [N&O] vissi ekki hvort að þeir ætli að flytja með okkur eða Eimskip frá Evrópu til Reykavíkur. Líklega er það Eimskip, því við höfum ekki fengið neina fyrirspurn um þetta frá Mearsk. Hefur þú heyrt eitthvað? Láttu mig vita því ef þetta er með Eimskip þá mun ég hringja í [Maersk] eftir helgi. [N&O] ætlar að bera okkar verð saman við þessi verð sem hann hefur fengið frá General Mills. Eimskip á líka eftir að senda verð í þetta. Það er hætt við því að það þau verð sem GM hefur frá Mearsk séu mjög góð, því þar er örugglega einhver stór samningur í gangi. Átt þú ekki fund með APL<sup>2652</sup> fljótlega. Getur þú ekki pressað eitthvað meira á hann. Þeir eru þarna í beinni samkeppni við Mearsk um þessa gáma. Heyri í þér.“<sup>2653</sup>
5723. Ljóst er að á þessum tímapunkti mat (S)forstö-innfl1 það svo að það verð sem Samskip myndu bjóða N&O yrði að taka mið af því að fyrirtækið væri einnig í samkeppni við Maersk um viðskiptin en ekki aðeins við Eimskip og hætt væri við því að verð Maersk væru „mjög góð“.

#### 14.5.2. Samskip semja við Nathan & Olsen

5724. Í samræmi við áður nefnd áform Samskipa árið 2008 var fyrirtækið í samskiptum við N&O í janúar 2009. Sýna gögn málsins að Samskip sendu N&O m.a. verðtilboð í flutninga til Íslands frá Bandaríkjunum.<sup>2654</sup>
5725. Þann 19. janúar 2009 áttu (E)viðskstj3, (E)forstö-innfl, og (E)frkvstj-EimÍsl fund með N&O.<sup>2655</sup> Eftir fundinn sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)starfsm, (E)starfsm og (E)forstj þar sem hún tilkynnti að

<sup>2650</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.701557.

<sup>2651</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.703549.

<sup>2652</sup> APL stendur fyrir American President Lines sem er skipafélag, dótturfyrirtæki franska flutningafyrirtækisins CMA CGM Group.

<sup>2653</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.703670.

<sup>2654</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.705509. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „USA flutningar 1912.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.706310. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „USA flutningar 1912.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] til N&O. „RE: USA flutningar“, dags. 09.01.2009, kl. 01:23. Doc. ID. 0.7.33.707222. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.708782. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „USA flutningar 1912.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.709394. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.709891.

<sup>2655</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.477779.



N&O hefðu sagt upp samningi sínum við Eimskip. Þar segir nánar tiltekið: „Hi Nathan and Olsen have cancelled the contract with Eimskip with three month notice (Europe and USA ) (E)frkvstj-Eimísl and (E)viðskstj3 met them today and they informed that they have competitive rate from both Samskip and General Mills via Europe. Can you pls look into this further. 1 ) Update the ocean freight rate from USA to Europe. 2) Check if we can offer cheaper EXW rate via different ports f.ex from Kansas – Houston – RTM . 3) Update the transport rate Pls look into ASAP We have to send them new contract rate in end of this week.” (E)forstj svaraði: „I thought you had finalized this already”.<sup>2656</sup>

5726. Daginn eftir að N&O sögðu upp flutningsamningnum við Eimskip sendi (S)forstö-innfl1 drög að flutningasamningi og samningsverð til N&O.<sup>2657</sup>
5727. Þann 20. janúar 2009 upplýsti (E)viðskstj4, viðskiptastjóri hjá Eimskip, (E)forstö-innfl um að Innnes væri óánægt með verðhækkunir Eimskips.<sup>2658</sup> Í kjölfarið tilkynnti Innnes (S)forstö-innfl1 að fyrirtækið ætlaði að færa flutninga á hveiti frá USA til Samskipa til reynslu. Jafnframt lagði Innnes til fund til að ræða hvort Samskip gætu ekki „fundið einhverja varanlega lausn á [þeirra] málum.”<sup>2659</sup> Þessar umleitanir Innnes áttu ekki eftir að skila árangri.
5728. Á þessum tíma vann viðskiptastjóri hjá Eimskip að nýju verðtilboði til N&O og kom fram í tölvupósti viðskiptastjórans til (E)forstj að N&O hafi upplýst að Samskip væru að gefa N&O „mjög gott verð”.<sup>2660</sup> Að sama skapi kom fram í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 23. janúar 2009 að það verð sem Samskip hafi boðið N&O hafi verið miklu lægra en það sem Eimskip bauð og að Eimskip þyrfti að vera mjög gagnrýnið á verðið.<sup>2661</sup> Dagana 24.-26. janúar 2009 sýna gögn í málinu að innan Eimskips var áfram unnið að því að senda N&O nýtt verðtilboð.<sup>2662</sup> Í tölvupósti (E)viðskstj3 til (E)frkvstj-Eimísl, afrit til (E)forstö-innfl, „Nathan – Samningsverð” frá 26. janúar 2009 var fjallað um nýtt tilboð til N&O. Þar kom fram að nýtt tilboð Eimskips fæli í „16% hækkun á 20 ft og 24% á 40 ft” vegna Evrópuflutninga. Vegna flutninga frá Bandaríkjunum kom fram eftirfarandi: „USA verðin með okkar skipi eru sett upp m.v 23% hækkun. [...] Spurning hvort við ættum að lækkað aðeins til að gera þennan kost samkeppnishæfari”. Daginn eftir var sent nýtt tilboð til N&O þar sem verð fyrir flutninga frá Bandaríkjunum ýmist hækkaði eða lækkaði frá fyrra tilboði Eimskips 1. desember 2008, sbr. hér að framan, en þó var búið að bæta við BAF í tilboðið.<sup>2663</sup> Fól nýtt tilboð jafnframt í sér hækkun frá þáverandi heildarverði N&O hjá Eimskip frá Evrópu.<sup>2664</sup>
5729. Þann 28. janúar 2009, átti (S)forstö-innfl1 fund með N&O og næsta dag þar á eftir sendi (S)forstö-innfl1 upp færðan samning til N&O með lægra verði.<sup>2665</sup>

<sup>2656</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.411815.

<sup>2657</sup> Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. „Flutningasamningur 1912 og Samskipa – janúar 2009.doc” og „Samningsverð.xls”. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.711074. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] ID. 0.7.33.711105.

<sup>2658</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.484726.

<sup>2659</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.714753.

<sup>2660</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.413720.

<sup>2661</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð vika 04.doc”. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.484043.

<sup>2662</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.414792. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.414812. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.415183. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.90833. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.483809.

<sup>2663</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.483971.

Afrituð tölvuskjal frá Eimskip. „Heildarsamningur – N&O \_ Ekran JAN09.PDF” og „Nathan EXW til CIF USA\_Jan09.xls”. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.485385.

<sup>2664</sup> Miðað er við verð N&O fyrir flutning frá Evrópu þann 01.12.2008 en verðið kemur fram í samningnum sem [...] sendi á N&O þann dag. Var verðið fyrir flutning á þurrgámum samkvæmt þágildandi samningi kr. 84.121 (20') og kr. 113.556 (40') en verðið fyrir flutning á kæligámum (RF) var þá kr. 98.070 (20') og kr. 122.121 (40'). N&O hafði haft sjóflutningsverð í íslenskum krónum hjá Eimskip. Í tilboðum Eimskips í lok árs 2008 var verði breytt í evrur.

<sup>2665</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.713449. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Flutningasamningur 1912 og Samskipa – janúar 2009 – version 2.doc”. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.714780.

5730. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 30. janúar 2009 segir: „*Nathan & Olsen mögulega að fara, mest öll vikan fór í vinnu í kringum samningaviðræður við þá*“.<sup>2666</sup>
5731. Þann 2. febrúar 2009 sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)starfsm, (E)starfsm og (E)starfsm.<sup>2667</sup> Í tölvupóstinum sagði: „*Hi, I have bad news, N&O have decided to get on with Samskip:- (Samskip offered them contract rate from Europe to Reykjavik in ISK and no BAF and much lower rate than we did!! We offered rate in EUR and full BAF (our operation cost is all in EUR and therefore is important to offer rate in EUR) Our rate from US via Europe was according to them very similar to the Samskip's rate. N&O is shipping 1000 teus from Europe and 500 teuse from USA. So porbably N&O will start to use Samskip in March both from Europe and US.*“
5732. Þann 6. febrúar 2009 var undirritaður samningur milli Samskipa og N&O.<sup>2668</sup> Var verðið sem samið var um fyrir innflutning frá Evrópu lægra en þáverandi verð N&O hjá Eimskip, sbr. einnig tölvupóstsamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-Eimísl frá 7. og 8. febrúar 2009, þar sem kom fram að verð Samskipa hafi verið lægra og Eimskip hafi misst flutningana vegna „*undirboða*“ frá Samskipum.<sup>2669</sup>
5733. Í byrjun febrúar 2009 höfðu Samskip samkvæmt framansögðu náð til sín einum mikilvægum viðskiptavini frá Eimskip með því að bjóða samkeppnishæf verð gegn Eimskip. Samtímagögn sýna að þetta kom stjórnendum Eimskips á óvart. Gögn málsins sýna hins vegar ekki að með þessu hafi fyrirtækin látið af hinu samfellda samráði sem hafði hafist um mitt ár 2008. Þessi tilfærsla N&O milli fyrirtækjanna leiddi ekki til þess að fyrirtækin tóku aftur upp virka samkeppni á flutningamarkaði. Þvert á móti. Skal þetta rökstutt.

#### 14.5.3. Tilfærsla Nathan & Olsen raskaði ekki samráðinu

5734. Í málinu er að finna verkefnalista (E)forstj frá því í lok febrúar 2009.<sup>2670</sup> Einn liður hans var þessi:

11	Tapadir vidskiptavinir	Nathan-Olsen		
		Alcan		
		Plastprent		
		Atlantsskip		
		Inn hafa komið Hagar		

5735. (E)forstj var ábyrgðarmaður á þessum þætti verkefnalistans. Voru þarna augljóslega taldar upp þær breytingar á viðskiptum sem einhverju máli þóttu skipta á þessum tímapunkti. Yfirlit Eimskips frá 21. apríl 2009 skiptir hér einnig máli. Þann dag sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Með honum var að finna skjalið „*Náð vs Misst 2008\_2009*“.<sup>2671</sup> Eins og heiti skjalsins ber með sér var í því að finna upplýsingar um viðskiptavini sem innflutningsdeild Eimskips hafði annaðhvort misst eða náð í viðskipti á umræddu tímabili.<sup>2672</sup> Er þar að finna eftirfarandi yfirlit sem miðast við viðskiptavini sem fluttu meira en 100 Teus og því tekur yfirlitið ekki eingöngu til stórra viðskiptavina:

<sup>2666</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð vika 5.doc*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.488285.

<sup>2667</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.424743.

<sup>2668</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.717712. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]. „*Flutningasamningur 1912 og Samskipa - janúar 2009 - version 2.doc*“, vistað 06.02.2009, kl. 11:04. Doc ID. 0.7.33.14978.

<sup>2669</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.424784.

<sup>2670</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Verkefni 24 Feb 2009(2).doc*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.124066.

<sup>2671</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Náð vs Misst 2008\_2009.xls*“, viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.528539.

<sup>2672</sup> Með hliðsjón af tilvist þessa gagns og annarra sambærilegra í afrituðum tölvugögnum frá Eimskip vekur athygli synjun fyrirtækisins um að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um að afhenda upplýsingar um misst og fengin viðskipti, sbr. umfjöllun í kafla 23.



Viðskiptavinir yfir ca. 100 teus

Náð			Misst		
Dags	Fyrirtæki	Teus	Teus	Fyrirtæki	Dags
Feb-08	Múrbúðin	300	1000	Búr	Sep-07
Mai 08	Ingvar Helgas / BL	1200		Alcan	
	Samhentir VGI	800			
Jul-08	Aðföng	1900	345	Áltak	Jun-08
			270	Saltkaup	Jul-08
			200	Plastprent	Sep-08
Sept	Bernhard ( Peugeot )	100	500	OPM ( Kappa Sviþjóð)	Oct-08
Dec-08	Búr	800			
Feb-09	Saltkaup (Noregur)	144	250	Alcoa	Mar-09
Mar-09	Ísfell	130			
April 09	Papco	180	1500	Nathan/Ekran	April 09
April 09	Vallá Búid				
			330	Fóðurblandan	May-09
		5554	4395		

5736. Til að setja þennan tilflutning, sem lýst er í yfirliti (E)viðskstj3, milli fyrirtækjanna í samhengi þá nemur hann á árinu 2008 og til maí 2009 5.554 TEU frá Samskipum til Eimskips og 4.395 TEU frá Eimskip til Samskipa eða samtals tæplega 9.000 TEU. Af því eru a.m.k. 4.400 TEU sem fluttust milli fyrirtækjanna áður en „Nýtt upphaf“ verkefni Samskipa og Eimskips hófst. Umfjöllun Samskipa í áðurnefndri rekstraráætlun fyrir árið 2009 um að „nokkur ró“ hafi verið yfir samkeppni árið 2008 er í samræmi við framangreint, þ.e. af þessu má leiða að „ró“ hafi komið yfir samkeppni á markaðnum eftir að samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008.

5737. Þá er rétt að horfa til þeirra viðskiptavina sem tilgreindir eru í yfirlitum (E)forstj og (E)viðskstj3 og skoða hvort tilflutningur þeirra sé til vitnis um virka samkeppni milli Samskipa og Eimskips og að ekki hafi verið um ólögmæta markaðsskiptingu að ræða á þessum tíma:

- Viðskiptin við Alcan fóru ekki frá Eimskip til Samskipa heldur til Wilson/Thorship.
- Plastprent sneri sér að eigin frumkvæði til Samskipa í kjölfar umfjöllunar í fjölmiðlum í október 2008 um mjög erfiða fjárhagsstöðu Eimskips, sbr. kafla 8.18. Kom fram í tölvupósti Plastprents til Samskipa að það hefði verulegar áhyggjur af stöðu Eimskips og ætlaði sér að flytja öll viðskipti sín til Samskipa til að „ *tryggja rekstraröryggi.*“
- Atlantsskip áttu á þessum tíma í verulegum vandræðum. Hafði fyrirtækið hætt siglingum um mitt ár 2008 og samið við Eimskip um flutninga fyrir sína viðskiptavini. Varð fyrirtækið gjaldþrota síðar á árinu 2009.
- Með Högu er í yfirliti (E)forstj átt við Aðföng en það fyrirtæki annast allan innflutning fyrir systurfélög sín (Hagkaup og Bónus, nefnt Aðföng í yfirliti (E)viðskstj3). Hafa ber í huga að Aðföng skrifuðu undir samning við Eimskip 30. apríl 2008, þ.e. áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst.



- Bifreiðaumboðið Ingvar Helgason/BL flutti einnig viðskipti sín til Eimskips áður en „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst. Hið sama á við um Samhenta.
- Fjallað er um atvik tengt því viðfangsefni „Nýtt upphaf“ verkefnis Samskipa og Eimskips sem tók til flutninga á grænmeti og ávöxtum frá Rotterdam til Íslands (fyrir BÚR) í kafla 9.12.3. Þar er fjallað um skjalið sem (S)forstj fékk sent kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Þar var ábati Eimskips af samráði við Samskip varðandi takmörkun á flutningsgetu m.a. talinn geta falist í því að annast „fyrir Samskip“ innflutning á grænmeti og ávöxtum (flutningar fyrir BÚR) sem Samskip sinntu ekki eftir breytingu á siglingakerfi og -áætlun. Hvað sjóflutning á grænmeti og ávöxtum varðar urðu atvik þau að með breytingu Samskipa á siglingakerfi í lok október 2008 (fækkað úr fjórum í þrjú skip og viðkomu hætt í Reykjavík á Leið 2) þá felldu Samskip niður „Rotterdam express“ leiðina. Eftir ólögmet samskipti Samskipa og Eimskips m.a. um BÚR flutninga varð sú útfærsla „Nýtt upphaf“ verkefnisins valin að sjóflutningsviðskipti BÚR færðust til Eimskips frá Samskipum.
- Fóðurblandan var ekki viðskiptavinur af sömu stærðargráðu og t.d. N&O og aðrir mikilvægir viðskiptavinir. Flutningsmagn Fóðurblöndunnar var aðeins um fimmtungur af flutningsmagni N&O. Samtímagögn sýna að samráð Samskipa og Eimskips tók síður til meðalstórra og minni viðskiptavina.

5738. Þetta yfirlit Eimskips ber einnig að virða í samhengi við framangreindan tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 16. desember 2008. Yfirlit (E)viðskstj3 sýnir að varðandi viðskiptin við Saltkaup gekk það eftir sem (S)forstj mælti fyrir um í tölvupóstinum, þ.e. að Samskip tækju aðeins yfir hluta viðskiptanna við það fyrirtæki, sbr. „Saltkaup- náum öllu nema Noregi. [...]“. Samkvæmt fyrirmælum (S)forstj áttu Samskip ekki að bera sig eftir Noregs hluta viðskiptanna sem samkvæmt yfirlitinu féll í hendur Eimskips.

5739. Þegar framangreint er virt er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að tilflutningur framangreindra mikilvægra viðskiptavina sé ekki til vitnis um virka samkeppni milli Samskipa og Eimskips eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008. Þá þarf að taka afstöðu til þess hvort hið sama gildi um þau atvik þegar N&O færði viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa í febrúar 2009 en samkvæmt magntölunum í yfirliti (E)viðskstj3 var N&O stærsti viðskiptavinurinn sem Eimskip missti eftir júní 2008.

5740. Við mat á þýðingu brotthvarfs N&O frá Eimskip ber fyrst að líta til þess að í umræddum tölvupósti (S)forstj frá 16. desember 2008 beindi hann eftirfarandi til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 varðandi Innes og N&O: „Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir“. Sagði (S)forstj m.a. í tölvupóstinum að með þessu myndu Samskip fylla upp í það „skarð“ sem myndast hefði. Var þetta og í samræmi við áður nefnda tölvupósta (S)forstö-innfl1 frá apríl og maí 2008 og rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa frá nóvember 2008 fyrir árið 2009 þar sem aðeins var gert ráð fyrir einum nýjum viðskiptavini í innflutningi á matvöru á árinu 2009 og að þessi „viðskiptavinur er annað hvort Nathan & Olsen eða Innes.“

5741. Eins og áður sagði var samningur Samskipa við N&O undirritaður 6. febrúar 2009. Gögn málsins sýna að í kjölfarið var enginn áhugi hjá Samskipum á að reyna ná Innes í viðskipti enda fyrirliggjandi efnislega skýr fyrirmæli frá (S)forstj um að ekki ætti að sækjast eftir því fyrirtæki eftir að N&O var komið í viðskipti til Samskipa. Í næsta kafla er lýst tilboðinu sem Samskip sendu Innes 24. júní 2009 sem leiddi til þess að Innes hélt áfram viðskiptum við Eimskip.

5742. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að í gögnum stjórnenda Eimskips sem tengjast brotthvarfi N&O er má sjá óánægju með missi viðskiptanna en á hinn bóginn er þar ekki að finna neinar áætlanir um að bregðast við missi þessa mikilvæga viðskiptavinar með samkeppni gagnvart Samskipum. Þvert á móti. Var þetta í samræmi við það sem fram kemur í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa frá nóvember 2008 fyrir árið 2009. Ber sú áætlun með sér að Samskip hafi ekki talið hættu á samkeppnisaðgerðum Eimskips ef fyrirtækið myndi ná til sín annaðhvort N&O eða Innes. Þvert á



móti lagði Samskip til grundvallar í áætluninni að þrátt fyrir þetta gæti fyrirtækið hækkað verð og haldið sömu viðskiptavinum á árinu 2009.

5743. Önnur gögn Samskipa frá árinu 2009 styðja þetta. Í kafla 14.2 er gerð grein fyrir tölvupósti sem (S)forstj sendi sjálfum sér 17. apríl 2009. Þar minnti hann sig á eftirfarandi: „*Skyr samkeppnisstefna, lykil atríði*“. Nokkrum dögum seinna kom þessi stefna innflutningsdeildar Samskipa fram í glærुकynningu (S)forstö-innfl1:

„*Áherslur næstu vikur*

*Verja stærri viðskiptavinum okkar*

*-Vífílfell*

*-ekki sækja, hækka verð*“.

5744. Sýnir þetta m.a. að eftir að hafa náð samningi við N&O héldu Samskip áfram að leggja áherslu á að sækja ekki á stóra viðskiptavinum Eimskips heldur verja sína eigin viðskiptavinum og í senn hækka verð. Þetta hafa Samskip jafnframt staðfest í athugasemdum sínum við AI.<sup>2673</sup> Var þetta í samræmi við hið samfellda samráð sem hófst eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og tók m.a. til markaðsskiptingar og álagningu flutningsgjalda og afsláttarkjara, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

5745. Í kafla 14.2 er lýst tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna 22. júní 2009. Kom þar aftur skýrt fram að ekki ætti með samkeppni að reyna að ná viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til Samskipa (ekki ætti að sækja „á ný mið“). Tilboðið sem Samskip sendu Innnes 24. júní 2009 var í samræmi við þessi fyrirmæli (S)forstj.

5746. Þessi gögn (S)forstö-innfl1 og (S)forstj frá apríl og júní 2009 staðfesta einnig að Samskip áttu ekki von á því að Eimskip myndi mæta missi N&O og með því að efna til samkeppni um mikilvæga viðskiptavinum að nýju. Endurspeglar þetta hina ólögsmætu markaðsskiptingu.

5747. Í fyrrgreindri rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009 kom fram að „[n]okkur ró“ hefði verið yfir samkeppninni á árinu 2008 og að á árinu 2009 gæti fyrirtækið hækkað verð og haldið sömu viðskiptavinum. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir gögnum frá m.a. september og október 2009 sem tengjast undirbúningi fyrir gerð næstu rekstraráætlunar Samskipa þ.e. fyrir árið 2010. Rétt er að nefna þrennt sem þessu tengist:

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv, dags. 10. september 2009, kveðst hann hafa skoðað það „*hvernig innflutningurinn mun enda fyrir 2009*“. Síðan segir að miðað við „*grunninn í dag erum við að spá um 7000 tonna aukningu á milli ára og það er einqöngu vegna Nathan*.“ (S)frkvstj-millilandasv svaraði og spurði hvort að þetta væri ekki í samræmi við það sem talið væri raunhæft. Í svari (S)forstö-innfl1 sagði hann svo vera.<sup>2674</sup>
- Í skjali (S)forstö-innfl1 „*innflutningur Rekstraráætlun*“ sem sent var yfirstjórn Samskipa 10. október 2009 segir: „*Í áætlun fyrir 2010 er gert ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum. Tveir nýjir [svo] viðskiptavinir koma inn að fullu á árinu, en það eru Nathan & Olsen og Fóðurblandan. Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavinum á árinu 2009 [...]*“<sup>2675</sup>
- Í glærुकynningu (S)forstj frá 27. nóvember 2009 voru þessar meginforsendur („*Main assumptions*“) m.a. lagðar til grundvallar fyrir árið 2010: (1) Markaðshlutdeild Samskipa hf. verði í aðalatriðum óbreytt, (2), almenn verðhækkun í ársbyrjun 2010 og síðan aftur í júní eða júlí og (3) verð muni almennt hækka og draga muni úr samkeppni miðað við árin á undan (e. „*It is*

<sup>2673</sup> Sjá t.d. mgr. 1378-1381 og 1393-1395 í athugasemdum Samskipa við AI.

<sup>2674</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.769232.

<sup>2675</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur Rekstraráætlun 2010.doc*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.652468.



*expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years.”)*

5748. Samkvæmt framansögðu taldi innflutningsdeild Samskipa í október 2009 að, líkt og í nóvember 2008, að „[n]okkur ró“ hefði ríkt á markaðnum. Voru viðskiptin við N&O talin vera markverðasta breytinguna á árinu 2009. Þó Fóðurblandan væri mun minni viðskiptavinur var hún einnig nefnd í þessu samhengi.
5749. Sem fyrr segir lýsti (S)forstö-innfl1 því yfir að Samskip myndu fá sambærileg viðskipti „til baka“ eftir að fyrir lá að Aðföng færðu sig til Eimskips í apríl 2008. Eins og framangreint yfirlit frá Eimskip ber með sér námu flutningar fyrir Aðföng 1900 Teus. Flutningar fyrir nýju viðskiptavinina sem (S)forstö-innfl1 tilgreindi í rekstraráætlun innflutningsdeildar (N&O og Fóðurblandan) námu 1830 Teus. Ljóst er að með þessum nýju viðskiptum var fyllt upp í það „skarð“ sem myndaðist við brotthvarf Aðfanga frá Samskipum. Þrátt fyrir þessa tilfærslu á viðskiptavininum töldu Samskip eftir sem áður vera áframhaldandi „ró“ yfir samkeppni um viðskiptavinum á árinu 2009. Aukin samkeppni hafði ekki brotist út og (S)forstj gerði ráð fyrir því að árinu 2010 myndi sú „ró“ halda áfram og Samskip geta áfram, án ótta um viðbrögð Eimskips, hækkað verð.
5750. Þá ber að árétta hér að þegar Samskip höfðu náð N&O í viðskipti í febrúar 2009 var enginn áhugi lengur til staðar hjá stjórnendum Samskipa að ná einnig viðskiptum Innnes frá Eimskip. Breytti engu þó að Innnes hefði áhuga á slíkum viðskiptum og kallaði eftir samkeppnishæfum tilboðum frá Samskipum, sbr. nánari umfjöllun í næsta kafla. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu.
5751. Eftir tilfærslu viðskipta N&O í febrúar 2009 reyndu Samskip ekki að sækja frekari viðskipti frá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Samanburður á háttsemi Samskipa gagnvart N&O við háttsemi fyrirtækisins út rannsóknartímabilið er þannig frekar til þess fallinn að styrkja þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að samráð fyrirtækjanna hélt áfram og var samfelld fram á árið 2013.
5752. Allt framangreint staðfestir að tilfærsla á hinum mikilvæga viðskiptavinum, N&O, sýnir ekki að Samskip og Eimskip hafi látið af hinu ólögmæta samfellda samráði. Þvert á móti sýna samtímagögn að samráðið hélt áfram og að virk samkeppni hófst ekki að nýju á milli fyrirtækjanna.
5753. Telur Samkeppniseftirlitið að samningur Samskipa við N&O á árinu 2009 feli ekki í sér frávik frá hinu ólögmæta samfellda samráði um markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á árinu 2009. Þessi tilfærsla var ekki skilgreind sem birtingarmynd samkeppni af hálfu Samskipa heldur sem einhvers konar „leiðrétting“ vegna þeirrar ákvörðunar Aðfanga að færa viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips í apríl 2008, þ.e. áður en samráð fyrirtækjanna hófst. Þá skal ítreka eftir að þessi „leiðrétting“ átti sér stað fór enginn mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi milli fyrirtækjanna á næstu árum.
5754. Þá vísast hér einnig til þess að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt samfelld samráð við Samskip, þ. á m. á árinu 2009. Nánar tiltekið er viðurkennt „að alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“ glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:

[...]

*1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).“*

5755. Samskip setja fram athugasemdir vegna atvika sem tengdust N&O og tilfærslu stórra viðskiptavina í kjölfarið í athugasemdum við AI og mótmæla ályktunum Samkeppniseftirlitsins um þau atvik og gögn. Er því mótmælt að það hafi verið samráð milli Samskipa og Eimskips og byggt á því að ekkert samkomulag hafi verið milli fyrirtækjanna um tilfærslu N&O. Segja Samskip að við brotthvarf stórs



viðskiptavinar, líkt og Aðfanga, losni um flutningsgetu sem brýnt sé að fylla og að það hafi verið skýr ásetningur að sækja ný viðskipti í stað Aðfanga. Fjallað er ítarlega um þessar athugasemdir Samskipa í kafla 26.4. Í athugasemdum fyrirtækisins kemur ekkert fram sem hróflar við þeirri niðurstöðu að um var að ræða samfelld brot Samskipa og Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og fram á árið 2013 sem m.a. tók til markaðsskiptingar á stórum viðskiptavinum. Líkt og Samskip víkja að í athugasemdunum tengdist tilfærsla N&O atvikum sem komu til áður en samráðið hófst, þ.e. því að Aðföng fóru til Eimskips í apríl 2008. Á hinn bóginn kemur ekkert fram í sjónarmiðum Samskipa sem sýnir að fyrirtækin hafi látið af hinni ólögmatu háttsemi á þessum tíma eða tilfærsla N&O hafi falið í sér frávik frá samráði þeirra.

#### 14.6. Samskip „flæma“ Innnes í burtu

5756. Sem fyrr segir var Innnes mikilvægur viðskiptavinur Eimskips þegar samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008.
5757. Gögn málsins sýna að samráð fyrirtækjanna gerði þeim kleift að hækka ítrekað verð gagnvart viðskiptavinum án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Á seinni hluta árs 2008 tóku verðhækkanir Eimskips m.a. til Innnes, sbr. kafla 10.4. Samkvæmt samtímagögnum var Innnes óánægt með verðhækkanirnar og haustið 2008 leitaði fyrirtækið til Samskipa eftir tilboði í viðskipti, sbr. kafla 14.5.
5758. Eins og áður segir gáfu Samskip Innnes verðtilboð 8. nóvember 2008. Í því samhengi er mikilvægt að rifja upp að viðbrögð Samskipa á þessum tíma við umleitun Innnes voru ekki frávik frá samráðinu við Eimskip. Hjá Samskipum var, í samræmi við samráð fyrirtækjanna, ekki ráðgert að sækja á mikilvæga viðskiptavinum Eimskips. Á hinn bóginn sýna gögn Samskipa frá árinu 2008 að fyrirtækið ráðgerði að sækja á einn stóran viðskiptavin Eimskips í matvöru og það yrði „*annað hvort Nathan & Olsen eða Innnes.*“ Með þessu ætluðu Samskip að fylla í „*skarðið*“ fyrir missi á viðskiptum Aðfanga yfir til Eimskips áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst. Kom þetta m.a. fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009 og tölvupósti (S)forstj 16. desember 2008 til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þar sem fram kom m.a. að (S)forstj væri sammála því að Samskip ættu að „*keyra á*“ m.a.: „*Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir*“. Samskip sendu Innnes aftur tilboð 21. nóvember 2008.
5759. Sex dögum síðar, þ.e. þann 27. nóvember 2008, endurnýjaði Eimskip samkomulag við Innnes með verulegri verðhækkun og með þeim fyrirvara að Innnes gæti leitað til annarra flutningsaðila með flutninga sína á samningstímabilinu fengi Innnes betri kjör: „*Aðilar eru sammála um að Innnes er frjálst að flytja inn með öðrum aðilum fá félagið betri kjör frá öðrum flutningaaðilum*“. Var samkomulagið í formi viðauka við flutningasamning fyrirtækjanna frá 2005 og með gildistíma út árið 2009. Í samkomulaginu kom jafnframt fram að endurskoðun á forsendum samnings færi fram í mars 2009: „*Aðilar eru sammála um að hittast í lok mars 2009 og ræða forsendur þessa samning sem gildir fyrir næstu 3 mánuði á eftir.*“
5760. Í lok janúar 2009 ákvað Innnes að prufa að færa flutninga sína á hveiti frá Bandaríkjunum til Samskipa til reynslu og lagði til fund með Samskipum til að ræða frekari viðskipti.<sup>2676</sup> Hafði Innnes þannig fært afmarkaðan hluta flutningaviðskipta sinna frá Eimskip til Samskipa til reynslu og gefið skýrlega til kynna að fyrirtækið hefði áhuga á mögulegum auknum viðskiptum.
5761. Þegar hér var komið við sögu höfðu Samskip gert heildarflutningasamning við N&O til að fylla í „*skarðið*“ fyrir Aðföng en sá samningur var undirritaður 6. febrúar 2009, sbr. kafla 14.5. Þar með höfðu Samskip „leiðrétt“ stöðuna eftir að hafa misst Aðföng og áhugi á sókn á viðskipti Innnes hvarf. Ekki var sótt á Innnes frekar en aðra mikilvæga viðskiptavinum Eimskips. Þessi viðsnúningur Samskipa gagnvart umleitun Innnes endurspeglast vel í fyrirliggjandi samtímagögnum. Rétt er að víkja að þessu

<sup>2676</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.714753.





enda endurspeglar þau gögn að samfelld ólögsmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskip hafi í tilviki Innnes verið virt.

5762. Í apríl 2009 fór fram áðurnefnd endurskoðun á verði Innnes hjá Eimskip fyrir næstu þrjá mánuði í samræmi við ákvæði í áðurnefndu samkomulagi fyrirtækjanna frá 27. nóvember 2008. Af þessu tilefni gerði Innnes þann 2. apríl 2009 athugasemdir við of háan erlenda kostnað í tengslum við Ameríkuflutninga fyrirtækisins og óskaði eftir því að Eimskip færi vandlega yfir þann erlenda kostnað; „með það að leiðarljósi að bjarga þessum viðskiptum.“<sup>2677</sup>
5763. Gefur þetta ljóslega til kynna áframhaldandi óánægju Innnes með verðlagningu Eimskips.
5764. Sama dag, 2. apríl 2009, sendi Innnes drög að heildarflutningasamningi til (S)forstö-innfl1. Í tölvupóstinum óskaði Innnes eftir að (S)forstö-innfl1 myndi skoða „þessar tillögur og í framhaldinu náum við vonandi að loka þessu við fyrsta tækifæri.“<sup>2678</sup> Líkt og í flutningasamningi Innnes við Eimskip frá 27. nóvember 2008 var í þessum drögum til Samskipa m.a. ákvæði um að Innnes væri heimilt að flytja vörur sínar með öðrum flutningaaðila.
5765. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti Innnes daginn eftir og sagði m.a.: „Við vitum að þið hafið hugsað ykkur að nota bæði Eimskip og Samskip og það er í fínu lagi okkar vegna. Við vildum samt fá einhverja skuldbindingu af ykkar hálfu er varðar magnið. Getur þú tekið saman yfirlit yfir þá birgja eða hafnir ásamt magni sem myndi koma á þessum samningi.“<sup>2679</sup>
5766. Rúmum einum og hálfum mánuði síðar má sjá að Innnes var óánægt með verðlagningu Samskipa á flutningum sem fyrirtækið hafði þá þegar gert tilraun með að færa yfir til Samskipa, sbr. umfjöllun hér að framan. Óskaði framkvæmdastjóri Innnes, í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv 19. maí 2009, eftir leiðréttingu og tiltók að ella væru Samskip að flæma fyrirtækið úr viðskiptum. Áréttaði Innnes að „[v]erkefnið“ núna væri að fara yfir flutningamálin með það að „leiðarljósi að auka“ viðskiptin hjá Samskipum. Þrátt fyrir skýr vilji Innnes til frekari viðskipta við Samskip hafði legið fyrir svo vikum skipti er ljóst að Samskip ætluðu sér ekki sækja á að ná viðskiptum Innnes frá Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan. Dræm og sein viðbrögð Samskipa við umleitun Innnes eftir febrúar 2009 bera þessa skýrt merki enda höfðu Samskip þá náð viðskiptum N&O frá Eimskip og samkvæmt samtímagögnum var það skýrt að aðeins átti að ná einum viðskiptavin frá Eimskip.
5767. (S)frkvstj-millilandasv svaraði áðurnefndum tölvupósti Innnes viku síðar, 26. maí 2009. Þar minntist (S)frkvstj-millilandasv ekkert á heildarflutningasamning sem Innnes hafði sent til Samskipa 2. apríl sama ár, sbr. framangreint. (S)frkvstj-millilandasv spurði eingöngu hvort fyrirtækin ættu að setjast yfir þetta. Stuttu síðar áframsendi (S)frkvstj-millilandasv samskiptin við Innnes til (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 með skilaboðunum: „fyr“.<sup>2680</sup>
5768. Eins og fram kemur í kafla 13.3.2 áttu stjórnendur Eimskips og Samskipa í ítrekuðum samskiptum á rannsóknartímabilinu. Vegna atvika á þessum tíma má geta þess að þann 14. maí 2009 hittust (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á veitingastað og þann 22. maí 2009 var sameiginlegt árlegt golfmót Eimskips og Samskipa haldið.
5769. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 25. maí 2009, af fundi sem m.a. áðurnefndur (E)viðskstj2 sat, kemur fram að enn væri Innnes óánægt með verðhækkunir Eimskips. Seinna segir í fundargerðinni um Innnes: „Boltinn er hjá þeim“. Ætla má að Eimskip sé þar að vísa til þess að

<sup>2677</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.523977.

<sup>2678</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „04.01.2009 Samskip samningur doc.“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.735146.

<sup>2679</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.735581.

<sup>2680</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.747375.



fyrirtækið ætlaði ekki að lækka verð eða „ganga á eftir“ Innnes.<sup>2681</sup> Sýnir þetta að Eimskip hafði ekki áhyggjur af því að Samskip myndu bjóða þessum mikilvæga viðskiptavinum betri kjör.

5770. Sem fyrr sagði sendi (S)forstj 22. júní 2009 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Kom þar skýrt fram að ekki ætti með samkeppni að reyna að ná viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til Samskipa (ekki ætti að sækja „á ný mið“). Öll viðbrögð Samskipa gagnvart umleitan Innnes voru í samræmi við þessi fyrirmæli. Samskip ætluðu ekki að sækja á að ná viðskiptum frá Eimskip þ.á m. Innnes.
5771. Daginn eftir, þann 23. júní 2009, hittust (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 til að ræða verðlagningu.<sup>2682</sup> Þann dag áttu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv jafnframt fund með Innnes.<sup>2683</sup> Þá vistaði (S)forstö-innfl1 hjá sér skjal sama dag („Flutningasamningar í ISK – júní 2009.xls“).<sup>2684</sup> Þar var að finna upplýsingar um samninga viðskiptavina sem voru í íslenskum krónum. Einnig var þar að finna svokallað „viðmiðunarverð“ fyrir A, B, C og D flokk viðskiptavina en allir stærri og mikilvægari viðskiptavinir Samskipa teljast til flokks A. Þar má t.a.m. sjá að Samskip létu viðskiptavinum í flokki A njóta betri kjara en viðskiptavinir í flokki B. Ljóst er samkvæmt þessari flokkun hefði Innnes verið skilgreint sem viðskiptavinur í flokki A hjá Samskipum.
5772. Þann 24. júní 2009 greindi (S)frkvstj-Jóna (S)forstj frá samtali við (E)frkvstj-EimÍsl á golfvelli þar sem þeir ræddu um samdrátt og minnkun á flutningsgetu.<sup>2685</sup>
5773. Þann 24. júní 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til fyrirsvarsmanna Innnes með heitinu „Sjóflutningsverð“. Í viðhengi var skjal „Tilboð í flutninga Innnes júní 2009.doc“. Eina sem kom fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 var eftirfarandi: „Sælir Takk fyrir góðan fund í gær. Meðfylgjandi er tillaga mín að nýjum sjóflutningsverðum fyrir Innnes. Kíkið endilega á þetta og verðið í sambandi. Heyri í ykkur í vikunni“. Samskip lögðu með þessu fram tilboð í sjóflutninga Innnes vegna sjóflutninga frá Evrópu. Þetta tilboð Samskipa var áberandi, bæði að formi og efni, ólíkt því tilboði sem Samskip höfðu veitt fyrirtækinu í nóvember 2008.<sup>2686</sup> Verðið sem Samskip buðu í sjóflutning fyrirtækisins í þessu nýja tilboði var 400/700 evrur fyrir 20/40 feta gám auk greiðslu á BAF. Sé verðið í tilboðinu borið saman við viðmiðunarverð fyrir A, B, C og D viðskiptavinum í skjalinu sem (S)forstö-innfl1 vistaði daginn áður er ljóst að þetta verðtilboð Samskipa til Innnes var miðað við viðskiptavinum í flokki B. Þannig var í skjalinu gert ráð fyrir að viðskiptavinir í B flokki greiddu 400/600 evrur fyrir sjóflutning á 20/40 feta gám auk BAF. Jafnframt kemur þar fram að á þeim tíma hafi BAF verið \$145/\$290.
5774. Af þessu leiðir að um var að ræða 65% og 91% hækkun á sjóflutningsverði í evrum frá fyrra tilboði Samskipa til Innnes í lok nóvember 2008.<sup>2687</sup> Þar að auki gerði þetta tilboð ráð fyrir að Innnes greiddi fullt BAF en samkvæmt fyrra tilboðinu átti Innnes ekki að greiða BAF. Einnig var t.a.m. verð fyrir uppskipun heilgáma hærra en í fyrra tilboði Samskipa. Því var í raun um mun meiri hækkun að ræða frá fyrra tilboði Samskipa í nóvember 2008.
5775. Samskip biðu ekki með að lækka verð gagnvart Innnes (fyrir þá flutninga sem Innnes hafði þegar flutt til Samskipa til reynslu). Sex dögum eftir að (S)forstö-innfl1 hafði sent tilboðið til Innnes

<sup>2681</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð IMP, vika 22.doc“, bls. 2 og 3. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.542558.

<sup>2682</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.752706.

<sup>2683</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...]. „Innnes“. [...] Doc. ID. 0.7.33.752602. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.752612.

<sup>2684</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]. „Flutningasamningar í ISK – júní 2009.xls“, vistað 23.06.2009, kl. 16:08. Doc. ID. 0.7.33.17059.

<sup>2685</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.445448.

<sup>2686</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Tilboð í flutninga Innnes júní 2009.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.752996.

<sup>2687</sup> Verð fyrir sjóflutning í tilboði Samskipa 21 nóvember 2008 var 43.000 kr. fyrir 20 feta gám og 65.000 kr. fyrir 40 feta gám. Á þeim degi var sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands 177,49 kr. Sé verðið á þeim degi umreiknað í evrur samsvaraði það að sjóflutningur fyrir 20 feta gám væri 242 evrur og 366 evrur fyrir 40 feta gám. Í tilboði Samskipa 24. júní 2009 var verð fyrir sjóflutning 400 evrur fyrir 20 feta gám og 700 evrur fyrir 40 feta gám. Þann 24. júní 2009 var sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands 180,42 kr. Var því um að ræða 65% hækkun á verði sjóflutnings í evrum fyrir 20 feta gám og 91% hækkun á verði fyrir 40 feta gám frá tilboðinu 21. nóvember 2008.



áframsendi hann þannig tilboðið frá 24. júní 2009 til undirmanns síns og sagði: „*Getur þú sett þessi verð inn í Dorris [skráningakerfi hjá Samskip]. Athugaðu að Innnes á núna að byrja að greiða BAF skv. gjaldskrá.*”<sup>2688</sup> Atvik árið 2009 vegna Innnes voru í samræmi við önnur gögn málsins þ.á m. samtímagögn sem sýna að fyrirtækin sóttu ekki á mikilvæga viðskiptavinum hvors annars. Horft til samtímagagna Eimskips frá sama tíma var þar ekki að finna neinn ótta um samkeppnisleg viðbrögð Samskipa og sókn á að ná viðskiptum Innnes frá Eimskip, og það þrátt fyrir verulegar verðhækkningar og óánægju Innnes hjá Eimskip og laust rými í flutningakerfum fyrirtækjanna.

5776. Að mati Samkeppniseftirlitsins mátti stjórnendum Samskipa vera það ljóst að tilboð Samskipa til Innnes var ekki samkeppnishæft enda var það sambærilegt verðtilboðum sem Samskip veittu venjulega svokölluðum B viðskiptavinum. Það er því ljóst að ásetningur Samskipa stóð til þess að nýta ekki þetta tækifæri til að ná viðskiptum þessa mikilvæga viðskiptavinar af Eimskip. Endurspeglar framangreint hina samfelldu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og fyrirtækin hafi virt hana á þessum tíma árið 2009.
5777. Í mgr. 1198 – 1199 í athugasemdum Samskipa við AII eru gerðar athugasemdir sem tengjast umleitan Innnes eftir viðskiptum hjá Samskipum árin 2008 og 2009, sbr. einnig mgr. 109 – 112 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022, sbr. einnig mgr. 52 – 53 í bréfi fyrirtækisins frá 31. ágúst sama ár. Byggja Samskip á að samtímagögn sýni ótvírætt að reynt hafi verið að ná í viðskipti Innnes og ekkert samráð hafi verið við Eimskip um Innnes frekar en aðra viðskiptavinum. Að sögn Samskipa var verðtilboð fyrirtækisins Samskipa til Innnes í júní 2009 hærra en verðtilboð í heildarflutning Innnes í nóvember 2008 vegna þess að Innnes hefði aðeins verið að óska eftir verði í mjög takmarkaðan hluta af viðskiptum sínum. Að mati Samskipa byggja ályktanir Samkeppniseftirlitsins á skilningsleysi á rekstri skipafélaga, aðstæðum á mörkuðum á rannsóknartímabilinu og eðlilegum rekstrarákvörðunum.
5778. Eins og fram kemur í kafla 26.5 er ekki fallist á athugasemdir Samskipa vegna atvika sem tengjast Innnes. Af samtímagögnum má sjá að umleitan Innnes eftir flutningsviðskiptum hjá Samskipum tók til þess að fá betri kjör og auka flutninga hjá Samskipum, sem gat allt eins tekið til allra flutninga fyrirtækisins, sbr. t.a.m. tölvupóst Innnes til Samskipa 2. apríl 2009. Jafnvel þó það væri rétt hjá Samskipum að umleitan Innnes hafi eingöngu tekið til hluta flutningaviðskipta Innnes („*tiltölulega lítið magn*“ en ekki heildarflutninga) þá sýna samtímagögn skýrlega að eftir að Samskip höfðu náð viðskiptum N&O í febrúar 2009 átti ekki að sækja á viðskipti Innnes, hvorki að hluta eða heild. Skilaboð Samskipa til þessa umfangsmikla kaupanda flutningsþjónustu, Innnes, voru skýr og í samræmi við markaðsskiptinguna við Eimskip. Samskip voru árið 2009 að „*flæma*”<sup>2689</sup> Innnes í burtu og skapa skilyrði fyrir Eimskip til áframhaldandi hækkana. Þessu til stuðnings er einnig horft til þess að eftir að Samskip sendu Innnes tilboðið í júní 2009 sýna gögn málsins að viðræður fyrirtækjanna fjöruðu út og Innnes hélt áfram í viðskiptum við Eimskip út rannsóknartímabil þessa máls. Eimskip hélt þá, án ótta um viðbrögð helsta keppinutarins, áfram uppteknum hætti að hækka verð gagnvart Innnes út rannsóknartímabilið, sbr. umfjöllun í kafla 14.35.

## 14.7. Útboð Promens

5779. Árið 2009 átti fyrirtækið Promens tvö dótturfélög á Íslandi; Promens Dalvík ehf. og Promens Tempra ehf. (hér eftir Promens nema annað sé tiltekið).<sup>2690</sup> Promens sinnti plastframleiðslu fyrir margar tegundir iðnaðar hér á landi. Um var að ræða mikilvægan kaupanda á flutningsþjónustu hér á landi, bæði í sjóflutningi til og frá Íslandi og landflutningi.

<sup>2688</sup> Voru þessi nýju verð skráð inn í kerfi Samskipa 30.06.2009. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.754169.

<sup>2689</sup> Sbr. tölvupóst hér að framan frá Innness til Samskipa 19.05.2009.

<sup>2690</sup> Þessi fyrirtæki hétu áður Sæplast og Tempra. Á mbl.is 25. janúar 2007 var sagt frá þessu: „*Frá næstu mánaðamótum verður nöfnum Sæplasts á Dalvík og Tempru í Hafnarfirði breytt í Promens Dalvík og Promens Tempra. Sömu leiðis verður í kjölfarið breytt nöfnum á 20 verksmiðjum innan Promens-samstæðunnar erlendis en þær hafa verið reknar undir nöfnum Sæplasts, Bonar Plastics og EPI.*” Sjá frétt á mbl.is: „*Sæplast og Tempra taka upp nafnið Promens*”. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1125987/>.



5780. Fyrirtækið Prómens var viðskiptavinur Samskipa. Undirrituðu fyrirtækin flutningasamning 29. ágúst 2007 og gildi hann í tvö ár.<sup>2691</sup> Um var að ræða mikilvægan viðskiptavin Samskipa t.a.m. í útflutningi frá Íslandi.<sup>2692</sup>
5781. Þann 30. júní 2009 framkvæmdi Promens (fyrir bæði Promens Dalvík og Promens Tempra) verðkönnun/útboð.<sup>2693</sup> Tilboða var óskað bæði frá Eimskip og Samskipum í alla flutninga fyrirtækisins.

#### 14.7.1. „Svínsálagning“ í tilboði Samskipa

5782. Þann 10. ágúst 2009 voru Samskip að leggja lokahönd á tilboð fyrirtækisins til Promens. Þann dag sendi rekstrarstjóri innanlandssviðs Samskipa, (S)rekststj-landfl2, tilboðsdrög til (S)viðskstj2 og (S)viðskstj, afrit til (S)forstö-innfl1. Heiti póstsins er „Promens final?“ og þar segir:

„Þá lookar þetta svona með svínsálagningu ÚTFL á Noreg;“<sup>2694</sup>

5783. Tilboð Samskipa var síðar sama dag, 10. ágúst, sent til Promens (sem sagt með umræddri „svínsálagningu“).<sup>2695</sup> Að mati Samkeppniseftirlitsins blasir við að með orðalaginu „svínsálagning“ hafi starfsmaður Samskipa átt við að tilboð Samskipa í útflutningsviðskipti Promens hafi verið með afar hárrí álagningu.

5784. Þess ber að geta að á sama tíma lagði (E)frkvstj-sala/þj línur um það varðandi verðkönnun Promens að ekki ætti að „dumpa verðum niður“, sbr. umfjöllun hér á eftir.

5785. Hér er mikilvægt að hafa í huga að gögn frá Eimskip sýna að (E)forstö-útfli, forstöðumaður útflutnings Eimskips, hafi haft vitneskju í mars 2009 um að flutningasamningar Promens við Samskip væru að verða lausir (sem varð reyndin og Promens fór í útboðið). Þá taldi (E)forstö-útfli að viðskipti við Promens gætu falið í sér tækifæri og verið „góður pakki“ fyrir Eimskip.<sup>2696</sup> (E)forstö-útfli var einn af þeim starfsmönnum Eimskips sem undirbjó tilboð Eimskips til Promens í verðkönnun fyrirtækisins í lok júní 2009. Fljótlega fór (E)frkvstj-sala/þj á hinn bóginn að hafa beina aðkomu að málinu og stýrði hann tilboðsundirbúningi Eimskips gagnvart Promens. Áður en vikið er að þeim atvikum innan Eimskips ber að hafa í huga samskipti Eimskips og Samskipa frá þessum tíma þegar útboð Promens var í gangi. Samkvæmt yfirliti yfir samskipti fyrirtækjanna í kafla 13 áttu eftirfarandi samskipti sér stað á milli Samskipa og Eimskips á tímabilinu frá því Promens óskaði eftir tilboðum í lok júní 2009 og þar til (E)frkvstj-sala/þj kom að undirbúningi tilboðsins:

- (S)frkvstj-Jóna greindi (S)forstj þann 24. júní 2009 frá samtali við (E)frkvstj-Eimísl á golfvelli þar sem þeir ræddu um samdrátt og minnkun á flutningsgetu.
- (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf skipuleggja að hittast í hádegismat 7. júlí 2009.
- Á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj var vísað til „spjalls“ við (S)frkvstj-Jóna 23. júlí 2009.
- (S)rekststj-landfl2 kvaðst hafa rætt við (E)sölustj-innanl3 í ágúst 2009.

<sup>2691</sup> Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015. Samningur milli Samskipa og Prómens, dags. 29.08.2007.

<sup>2692</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.876782.

<sup>2693</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.353299. Meðfylgjandi voru skilmálar útboðsins. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.890601. Meðfylgjandi voru skilmálar útboðsins.

<sup>2694</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Samningsdrögnýtt-Promens 2009 vinnuskjal innfl og landfl og utfl.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.760153.

<sup>2695</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Samningsdrögnýtt-Promens 2009 ágúst.pdf“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.760504.

<sup>2696</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.129265.



5786. Þann 11. ágúst 2009 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-útfl og (E)viðskstj2, þar sem fram kom að hann yrði á Akureyri fimmtudaginn eftir og hann vildi kíkja á verðin til Promens, „*stingum saman nefjum þegar við finnum tíma*“.<sup>2697</sup>
5787. Daginn eftir, eða 12. ágúst 2009, var fundur innan Eimskips með heitinu: „*Promens: Umræða um næstu skref*“. Fundarmenn voru ásamt (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl, þau (E)viðskstj2, (E)sölustj-innan12, (E)sölustj-innan13 og (E)viðskstj.<sup>2698</sup> Um klukkustund eftir fund (E)frkvstj-sala/þj með undirmönnum sínum innan Eimskips sendi (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj eftirfarandi tölvupóst:<sup>2699</sup>
- „*Er á AKU á morgun og föstudag, BRIM, Samherji og GPG á morgun og svo Promens á föstudag erum að skila inn verðum í verðkönnun þar. Varðandi það þá geri ég mér ekki miklar vonir að ná því enda ekki viljað dumpa verðum niður fyrir það sem eðlilegt getur talist + það að innanlandsflutningur er stór hluti af þeim samning og ekki áhugi á að fara niður fyrir kostnaðarverð í því. En við viljum fylgja tilboðinu vel eftir og hittum Daða á Dalvík á föstudag. Það er tekið fram í tilboðinu að þeim er heimilt að nota aðra fyrir allt að 30% af magninu.*“
5788. Sé þetta dregið saman þá sýna gögnin að forstöðumaður útflutnings hjá Eimskip, (E)forstö-útfl, hafi áður lýst því yfir í mars 2009 að Promens yrði „*góður pakki*“ og tækifæri fyrir Eimskip. Næsti yfirmaður (E)forstö-útfl var (E)frkvstj-sala/þj. Viðbrögð (E)frkvstj-sala/þj voru ekki í samræmi við tækifærið sem undirmaður hans sá í því að ná viðskiptum Promens af Samskipum. Þvert á móti átti ekki að „*dumpa verðum niður*“. Eins og fram kemur hér síðar hjá (E)frkvstj-sala/þj átti að sækja á „*hluta*“ af viðskiptunum „*án þess að rugga bátnum*“ gagnvart Samskipum. Er það í samræmi við önnur samtímagögn og hina ólögmetu markaðsskiptingu.
5789. Þann 13. ágúst 2009 sendi (E)viðskstj tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl o.fl. Meðfylgjandi tölvupósti (E)viðskstj er excel-skjal með útreikningum vegna verðkönnunar Promens. Í tölvupóstinum vísar (E)viðskstj til fundarins (með m.a. (E)frkvstj-sala/þj) deginum áður:
- „*Búið er að slá inn útflutningsverð og lagfæra innflutningsverð samkvæmt fundi okkar í gær.*“<sup>2700</sup>
5790. Í samanburði við fyrri undirbúningsgögn Eimskips vegna útboðs Promens virðist (E)viðskstj í þessu nýja uppkasti lækka tilboð í sjófrakt vegna flutnings milli Íslands og Evrópu (t.d. úr 820 evrum í 640 evrur fyrir 40“ þurrgám). Þetta var síðan það tilboðsverð sem Eimskip sendi til Promens daginn eftir, sbr. umfjöllun hér á eftir. Á þessum tímapunkti höfðu Samskip þegar skilað inn tilboði til Promens.<sup>2701</sup> Umrædd „*lagfærð*“ innflutningsverð Eimskips til Promens (eftir fund með (E)frkvstj-sala/þj o.fl. 12. ágúst 2009) voru nær tilboðsverði Samskipa en þó hærrí. Eins og fram kemur hér síðar var lítil verðmunur á endanlegum tilboðum Eimskips og Samskipa til Promens.
5791. (E)sölustj-innan13, sölustjóri Eimskips á Norðurlandi, sendi tölvupóst til (E)frkvstj-innan1 13. ágúst 2009 með heitinu „*Promens Tempa*“. Þar fjallaði hann um undirbúning Eimskips að tilboði í landflutningshluta verðkönnunar Promens. Þar segir (E)sölustj-innan13 m.a. eftirfarandi:
- „*[...] Það er alveg ljóst að þetta eru lág verð en samt hugsanlega of há ef við eigum að eiga möguleika á þessu [...]*“.<sup>2702</sup>

<sup>2697</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.361410.

<sup>2698</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.774611.

<sup>2699</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.263976.

<sup>2700</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.164886.

<sup>2701</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *Samningsdrögnýtt-Promens 2009 ágúst.pdf*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.760504.

<sup>2702</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.401522.



5792. Er framangreint metið vera í samræmi við önnur samtímagögn frá Eimskip sem eru rakin í þessum kafla, þ.e. að Eimskip átti að fá hluta af viðskiptum Promens (Tempru-hlutann) frá Samskipum „*án þess að rugga bátnum*“ og verði til Promens yrði ekki „*dumpað niður*“.

#### 14.7.2. Eimskip vildi ekki „*rugga bátnum*“

5793. Þann 13. ágúst 2009 sendi Eimskip tilboðið til Promens og leiðréttingu daginn eftir.<sup>2703</sup> (E)frkvstj-sala/þj fylgdist sérstaklega með að verðtilboðið yrði sent til Promens.<sup>2704</sup> (E)forstö-útfli fór yfir og kynnti tilboð Eimskips á fundi með starfsmönnum Promens 14. ágúst 2009.

5794. Í kjölfarið hófu bæði Eimskip og Samskip samningaviðræður við Promens um tilboðin. Samtímagögn Eimskips frá þessum tíma sýna að Eimskip hafi sótt á þann hluta viðskipta við Promens sem tók til Promens-Tempru og þá „*án þess að rugga bátnum*“ gagnvart Samskipum sem héldu eftir öðrum viðskiptum við Promens, sbr. nánar hér á eftir.<sup>2705</sup>

5795. Þann 27. ágúst 2009 lá niðurstaða fyrir í verðkönnun Promens. Í tölvupósti frá (E)forstö-útfli til (E)frkvstj-innanli, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj o.fl. vegna þessa (tölvupóstur sendur rétt fyrir miðnætti þennan dag) er að finna söluskýrslu/fundargerð af fundi hans og (E)frkvstj-sala/þj með Promens. Þar kemur m.a. fram hjá (E)forstö-útfli að Promens hefði gengið til samninga við Samskip um þann hluta sem tók til Promens Dalvík (Sæplast). Eimskip gæti hins vegar „*fengið Tempru sé fyrir því áhugi og því þarf að svara öðru hvoru megin við helgina*“.<sup>2706</sup>

5796. Sama dag áframsendi (E)frkvstj-sala/þj framangreindan tölvupóst til (E)forstj ásamt skýrslunni um heimsókn til Promens. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj segir eingöngu eftirfarandi (punktaröð er úr tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj):

*„Þetta þar sem ég ætlaði ekki að ..... samt ótrúlega lítil munur ca. 5-6% við fyrstu skoðun og mjög jákvætt að við eigum kost á að ná 20-30% af þessu með Tempru hlutanum án þess að rugga bátnum.“*<sup>2707</sup>

5797. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj er ekki skýr og hann tiltekur ekki í honum hvað það væri sem hann ætlaði ekki að gera. Þá vekur eftirtekt að (E)forstj svaraði ekki tölvupóstinum og það (E)frkvstj-sala/þj um að skýra efni hans.

5798. Framangreint gefur til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi verið að fjalla um viðkvæmt málefni sem hann og (E)forstj þekktu báðir. Sökum þessa orðaði (E)frkvstj-sala/þj skilaboð sín ekki með skýrum hætti og sagði ekki berum orðum hvað hann hafi ekki ætlað að gera. Jafnframt vekur athygli að Eimskip „*standi til boða*“ að ná Prómens Tempru viðskiptunum „*án þess að rugga bátnum*“. Daginn eftir svarar (E)frkvstj-innanli hins vegar áðurnefndum tölvupósti frá (E)forstö-útfli um Promens: „*Við skulum taka Tempru [...]*“.<sup>2708</sup>

5799. Á svipuðum tíma í ágúst 2009 áttu sér stað eftirfarandi samskipti á milli Samskipa og Eimskips:

<sup>2703</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Promens\_Verðkönnun\_Eimskip\_13.08.2009.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.165004.

<sup>2704</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.164968. Sjá síðar einnig verkefnalista [...]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.181953. Þar stendur undir flípanum „Viðskiptatengsl“ í línu 28: „27.8.2009 Promens/Tempra [...] Eftirfylgni vegna útboðs“.

<sup>2705</sup> Í fundargerð frá Eimskip 31.08.2009 segir: „Promen Tempra í vinnslu mjög áhugavert fyrir okkur, hittum þá í vikunni með [...], t.d. sala á frauði til Brim 3-5 gámar á viku“. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð vika 36“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.569734. [...] lagði áherslu á að hafa samskipti við fjármálastjóra hjá Promens Tempru sérstaklega (ekki samstæðuna). Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.165144. Sjá síðan samskipti [...] í framhaldinu við fjármálastjóra Promens Tempru. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.165270. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.774586 / 0.7.33.167522 / 0.7.33.271641.

<sup>2706</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.167962.

<sup>2707</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.273001.

<sup>2708</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.167975.



- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 14. ágúst 2009.<sup>2709</sup>
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi fagnefndar flutningssviðs SVÞ 27. ágúst 2009.
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv funduðu ásamt Nesskipum og Olíudreifingu 28. ágúst 2009 vegna „SVÞ mála“.<sup>2710</sup>
- (S)forstö-innfl1 vísar til samskipta við (E)frkvstj-Þýskal „um helgina“ (29. eða 30. ágúst 2009).<sup>2711</sup>

5800. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að samráð fyrirtækisins við Samskip á þessum tíma hafi tekið til skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

5801. Þegar framangreind samtímagögn eru virt í samhengi við önnur gögn málsins er líklegasta skýringin á þessum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj að Eimskip hafi sökum samráðsins ekki ætlað að bjóða með þeim hætti í verðkönnun Promens að fyrirtækið fengi viðskiptin („ég ætlaði ekki að .....“). Þrátt fyrir þetta hafi verðmunurinn milli Eimskips og Samskipa verið minni en hann hefði átt von á („samt ótrúlega lítill munur“). Komið hafi hins vegar í ljós að Eimskip gæti fengið hluta þessara viðskipta „án þess að rugga bátnum“. Það orðalag getur ekki vísað til viðskiptavinarins heldur er hér án efa vísað til afstöðu Samskipa. Rökrétt skýring á orðum (E)frkvstj-sala/þj er því sú að hann væri að upplýsa (E)forstj um að það valdi ekki uppnámi í samráðinu við Samskip þó Eimskip annist hluta þessara viðskipta.

5802. Þann 8. september 2009 undirritaði Eimskip samning við Promens-Tempru<sup>2712</sup> og 10. september sama ár gerðu Samskip flutningasamning við Promens-Dalvík til tveggja ára.<sup>2713</sup>

5803. Tölvupóstur (S)forstj til (S)forstö-innfl1 frá 31. ágúst 2009 skiptir hér einnig máli. Þar kemur fram að (S)forstj sjái að (S)forstö-innfl1 sé skráður úr vinnu út september en það verði að fylgja sölustarfi eftir „þó markaður sé rólegur“.<sup>2714</sup> (S)forstö-innfl1 svaraði því að hann yrði í sambandi við (S)forstj varðandi sölustarfið og hann væri „búinn að leggja línurnar að nokkru leiti gagnvart strákunum“. Hann sé skráður „úti“ í fjórar vikur og muni vera í reglulegu sambandi varðandi sölu og áætlun. Með hliðsjón af öðrum gögnum úr rannsókninni telur Samkeppniseftirlitið þessi samskipti undirstrika aðkomu þessara stjórnenda að hinu ólöglega samráði og að hlutverk þeirra hafi m.a. verið að hafa gætur á því að friðurinn myndi haldast.

5804. Samkvæmt framangreindu taldi (S)forstj markaðinn rólegan í lok ágúst 2009. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir gögnum frá m.a. október 2009 sem tengjast undirbúningi fyrir gerð rekstraráætlana Samskipa fyrir árið 2010. Í skjali (S)forstö-innfl1 „innflutningur Rekstraráætlun“ sem sent var yfirstjórn Samskipa 10. október 2009 segir m.a. þetta: „Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavinum á árinu 2009“. Sýnir þetta að Eimskip „ruggaði ekki bátnum“ með því að ná til sín hluta af viðskiptunum við Promens.

<sup>2709</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.402538.

<sup>2710</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.407082. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip [...] Doc. ID. 0.7.33.196248.

<sup>2711</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.766710.

<sup>2712</sup> Í afhentu skjali Eimskips til Samkeppniseftirlitsins um „Útboð“ er merkt í Promens Tempra 2009 „Tapað“. Ekki fylgdu skýringar með þessu og þá ósamræmi við samtímagögn (Eimskip gerði samning við Promens Tempru). Var framsetning þessi og upplýsingagjöf til þess fallin að afvegaleiða rannsókn málsins. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. (Minnislykill 4 „Útboð“).

<sup>2713</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.891543. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Promens 2009 – 10. september.pdf“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.769487.

<sup>2714</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.635072.



### 14.7.3. Samantekt

5805. Promens var mikilvægur kaupandi á flutningsþjónustu hér á landi.<sup>2715</sup> Fyrir verðkönnun Promens var fyrirtækið í viðskiptum við Samskip. Líkt og er fyrirbyggjandi gerðu Samskip áframhaldandi flutningasamkomulag við Promens eftir verðkönnunina (Promens-Dalvík). Minnihluti viðskiptanna (Promens-Tempra) fór aftur á móti frá Samskipum til Eimskip, alveg eins og fyrirætlan Eimskip gerði ráð fyrir, og þar sem Eimskip gerði samtímis ráð fyrir að sú aðgerð myndi ekki setja samráðið við Samskip í uppnám.
5806. Áðurnefnd samtímagögn um Promens og atburðarrásin tengd verðkönnun þess eru í samræmi við önnur gögn málsins um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Það átti ekki að „*dumpa verðum niður*“ og „*ekki rugga bátnum*“ til að tryggja áframhaldandi frið um mikilvæga viðskiptavinum.<sup>2716</sup> Eru þessa atvik því til vitnis um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma.
5807. Í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að framangreind gögn og atvik gefa til kynna ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip.
5808. Í mgr. 1385 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samskipti (S)forstj og (S)forstö-innfl 31. ágúst 2009 undirstriki að aðkoma og hlutverk stjórnenda að samráðinu hafi verið að hafa gætur á því að friðurinn myndi haldast.<sup>2717</sup> Það sé eðlilegt að stjórnandi „*leggi línurnar*“ á meðan hann sé fjarverandi til þess að tryggja að starfsemin gangi snurðulaust fyrir sig á meðan en á þessum tíma hafi viðræður staðið yfir við þrjá stóra mögulega viðskiptavinum í innflutningi, þ.e. Ingvar Helgason ehf., Heklu ehf. og Samhenta Kassagerð ehf. Samskip hefðu þannig verið í „*sóknarhug*“ og með þessum ummælum verið að leggja áherslu á að ekki yrði slakað á í sölustarfi þótt (S)forstö-innfl1 væri ekki á staðnum.
5809. Sú staðhæfing Samskipa að fyrirtækið hafi á þessum tíma verið í „*sóknarhug*“ samræmist ekki samtímagögnum. Í fyrsta lagi stangast það á við gögn málsins sem sýna að stefnu og áherslur Samskipa í innflutningi á þessum tíma væru að „*halda öllu*“ og hækka verð í stað þess að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti. Í öðru lagi hafa Samskip ekki mótmælt því að hafa viðhaft þessar áherslur heldur réttlæta þær með vísan til þess að fyrirtækinu hafi verið frjálst og heimilt að viðhafa þá stefnu sem birtist í áætlunum þess, þ.e. að „*verja*“ þá viðskiptavinum sem væru í viðskiptum við fyrirtækið í stað þess að sækja á nýja og þannig viðhalda markaðshlutdeild sinni. Það stangast þess vegna á þegar fyrirtækið heldur því fram annars vegar að það hafi verið í sóknarhug og hins vegar að það hafi lagt áherslu á að halda friðinn af ótta við refsiaðgerðir Eimskips.
5810. Samskip vísa til þess að hafa verið í viðræðum við þrjá stóra „mögulega“ viðskiptavinum í innflutningi. Samkeppniseftirlitið vekur athygli á því að á þessum tíma var Hekla þegar viðskiptavinur Samskipa. Var samningur undirritaður þann 10. janúar 2008 og var hann endurnýjaður 7. október 2010.<sup>2718</sup>
5811. Sem fyrr segir var tilboð Samskipa til Promens sagt vera með „*svínsálagningu*“, þ.e. að tilboð Samskipa hafi verið með afar hárrí álagningu. Þessi „*svínsálagning*“ Samskipa er líkleg til að vera skýring á því að það koma (E)frkvstj-sala/þj á óvart hvað „ótrúlega litlu“ munaði á tilboðum fyrirtækjanna til Promens. (E)frkvstj-sala/þj virðist hafa búist við því að Samskip myndu bjóða lægra en raun varð. Í mgr. 833 í athugasemdum Samskipa við AI er því hins vegar haldið fram að um grín hafi verið að ræða.

<sup>2715</sup> Afhent skjal frá Samskip. Afhent 10.04.2015. „*Liður 8.1. Stærstu viðskiptavinir eftir vöruflokkum og gögn sem tengjast þeim 2006-2013*“.

<sup>2716</sup> Afhentar flutningatölur Eimskips fyrir árið 2010 og áfram, sýna að Promens-Tempra var meðal 50 stærstu viðskiptavina hjá Flytjanda (landflutningar). Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015, fskj. 5. 50 stærstu viðskiptavinir 2010, Landflutningar.

<sup>2717</sup> Sjá mgr. 1385 í athugasemdum Samskipa við AI.

<sup>2718</sup> Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2. „*Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Hekla hf.*“ dags. 10.01.2008.





5812. Er framangreint ein birtingarmynd hins ólögmeta samráðs Samskipa og Eimskips. Með samráðinu sköpuðu fyrirtækin ástand á markaði sem var til þess fallið að gera þeim kleift að viðhalda eða hækka verð og þar af leiðandi leggja á „svínsálagningu“. Þá er að finna ýmis önnur tilvik í málinu þar sem lægra settir starfsmenn Samskipa, sem hafa ekki haft upplýsingar um samráðið, gerðu á rannsóknartímabilinu athugasemdir við verðlagningu fyrirtækisins. Þegar t.d. Samskip hækkuðu verð verulega 1. september 2008 sendi undirmaður (S)forstö-útlfl honum tölvupóst og sagði að tiltekin verðlagning hjá Samskipum væri „hreint og klárt okur“ og gerði fyrirtækinu erfitt fyrir í samkeppni, sbr. kafla 8.15.10.
5813. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa tengd framangreindum atvikum í kafla 26.8.

## 14.8. Útboð Norðlenska

5814. Í nóvember 2009 hóf Norðlenska matarborðið ehf. undirbúning að útboði/verðkönnun á innanlandsflutningum. Var Norðlenska á þessum tíma í viðskiptum við Samskip. Flutningasamningur á milli Samskipa og Norðlenska hafði tekið gildi í september árið 2005 og gildi til fjögurra ára.<sup>2719</sup>
5815. Norðlenska var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa enda næststærsti viðskiptavinur þeirra í landflutningum á árinu 2009.<sup>2720</sup> Sláturfélag Suðurlands var í viðskiptum við Eimskip og töldu Samskip á árinu 2010 að landflutningur fyrir kjötframleiðendur skiptist „50/50“ milli Eimskips og Samskipa.<sup>2721</sup>
5816. Eimskip var í byrjun september 2009 ljóst að flutningasamningur Norðlenska hjá Samskipum væri að losna.<sup>2722</sup> Í nóvember 2009 leitaði Norðlenska til Eimskips, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

### 14.8.1. Samskip og Eimskip stefna að verðhækkun

5817. Þann 11. október 2009 sendi (S)forstö-landfl til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áætlun fyrir landflutninga Samskipa fyrir árið 2010.<sup>2723</sup> Þar kemur fram að landflutningar hafi hækkað verð um 9% í febrúar 2009, stefnt væri að því að hækka verð um 2% síðar á árinu 2009 og um 4% á árinu 2010. Hér á eftir verður gerð grein fyrir minnisblaði (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 vegna útboðs Norðlenska. Í því var hætta talin á því að gott tilboð Eimskips gæti hindrað fyrirhugaða hækkun á landflutningum á ferskum fiski. Rétt er því að horfa til þess hvað segir um ferskan fisk í þessu skjali (S)forstö-landfl:

*„Í ferskfisk er gert ráð fyrir því að verð hækki nú fyrir áramót um 7% og aftur um önnur 5% í október á næsta ári. Hinsvegar er mikil óvissa um hvort takist að hækka verðin á þessa aðila á næstu vikum þar sem helsti samkeppnisaðilinn býður enn verð sem eru vel undir okkar verðum í dag. Verð á ferskan fisk hafa ekki hækkað í heilt ár.“*

5818. Skiptir miklu máli að hafa hér í huga að í aðdraganda útboðs Norðlenska voru uppi áform hjá bæði Eimskip og Samskipum að hækka verð á landflutningum á ferskum fiski.

<sup>2719</sup> Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 28.05.2010 (mál 0908001). „Flutningssamkomulag milli Landflutninga-Samskipa og Norðlenska matborðsins ehf.“, fskj. 7a. Viðskiptasamningar 1-10 (samningur merktur 3).

<sup>2720</sup> Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, „50 stærstu viðskiptavinir – Liður 9.3, „Landflutningar“. Sjá ár 2009, aðeins Vífilfell var stærri viðskiptavinur Samskipa í landflutningi. Sjá einnig um mikilvægi Norðlenska hjá Samskipum: afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.633073. Í tölvupóstinum stingur [...] upp á því að fyrirsvarsmönnum stærstu viðskiptavina í landflutningum sé boðið í laxveiði. Efstur á lista yfir þá viðskiptavini var Norðlenska.

<sup>2721</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Markaðsskýrsla 2011A.pdf“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.784893. Í tölvupóstinum sendir [...] markaðsskýrslu Landflutninga og þar er vísað til þessarar 50/50 skiptingar.

<sup>2722</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Landflutningasamningar 2009.xls“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.414732.

<sup>2723</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Skýrsla 2010.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.652560.



5819. Þrátt fyrir vitneskju um útboð Norðlenska var í umræddu skjali (S)forstö-landfl lagt til grundvallar að Samskip myndu halda viðskiptunum við Norðlenska á árinu 2010. Samskipum var ljós óánægja Norðlenska með gildandi verð því fram kemur í skjalinu að verðið þurfi að lækka um 10% til að halda þessum viðskiptum. Hið sama kom fram í glærum (S)forstö-landfl frá 13. september 2009, sbr. kafla 14.17.
5820. Innan Samskipa var ágreiningur um hvort markaðurinn myndi „þola“ verðhækkun á landflutningum í janúar 2010. (S)frkvstj-millilandasv tók af skarið 22. október 2009 og sagði að þessa hækkun skyldi framkvæma. Um líkt leyti hafði (S)frkvstj-millilandasv setið á fundi með (E)frkvstj-innanl á vettvangi flutninganeftindar SVP.
5821. Við mat á eftirfarandi atvikum verður að hafa í huga þau samskipti sem áttu sér stað milli stjórnenda Eimskips og Samskipa í nóvember og desember 2009, sbr. yfirlit í kafla 13.
5822. Þann 2. nóvember 2009 skoðaði (S)frkvstj-innanl og lagði mat á flutningsviðskiptin við Norðlenska en þann dag vistaði hann hjá sér glærukynningu sem bar heitið „Norðlenska nóvember 2009“<sup>2724</sup>.
5823. Tveimur dögum síðar sendi framleiðslustjóri Norðlenska tölvupóst til (E)svæðisstj2 þar sem hann sagði m.a. „Í framhaldi af því sem við vorum að ræða áðan um að ég skoðaði hjá ykkur þá datt mér í hug hvort ég ætti að drífa í því og fara jafnvel suður á morgun og sjá ykkur“. Síðar sama dag framsendi (E)svæðisstj2 þann tölvupóst til (E)frkvstj-innanl þar sem hann sagði honum að allt væri „komið á fullt með Norðlenska“. (E)frkvstj-innanl svaraði og spurði hvort hann væri búinn að tala við (E)rekststj-vörud. (E)svæðisstj2 svaraði samdægurs og sagði að framleiðslustjórinn myndi hitta (E)rekststj-vörud annað kvöld.<sup>2725</sup>
5824. Síðar sama kvöld, kl. 20:57, sendi (E)frkvstj-lögfr tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)forstj, (E)svæðisstj2 og (E)sölustj-innanl<sup>2726</sup>. (E)frkvstj-lögfr var framkvæmdastjóri lögfræðimála hjá Eimskip en sat á þessum tíma einnig í stjórn Norðlenska. Í tölvupóstinum sagði:
- „Heyrði I [...]“<sup>2727</sup> v Nordlenska*
- Skilst ad tetta se 7500 tonn - fra ak-hus-hornaf*
- Skilst ad tetta vaeri rum 100 mkr velta – [...] er sleipur svo tetta gaet verid eitthvad vel tar yfir - geri mer ekki grein f tvi [...]*
- Hann taladi um ad vilja verdhugm til ad hann gerdi ser grein f hvort vid vaerum a teim stad I verdi ad vid faerum afram - annad hvort samn eda utbod*
- Hver er strategian?*
- Eg hef ekkert vit a verdunum - en ef tid viljid adstod ta hafid samband*
- Sidast klikkudum vid a dreifikerfinu og gaedum*
- [...] verdur orugglega ekki audveldur en tessi flutn getur an vafi hentad kerfinu vel - en tid tekkid tad betur en eg“.*
5825. (E)svæðisstj2 svaraði kl. 21:48 þar sem hann sagðist hafa átt góðan fund með Norðlenska. (E)frkvstj-lögfr svaraði skömmu síðar og sagði m.a. „Tad er stj I N trulrga I naestu viku<sup>2728</sup> en tetta er mal [S] og hans manna [...] Tarf ad tryggja gaedamalin“.

<sup>2724</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.9139.

<sup>2725</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.444552.

<sup>2726</sup> Sölustjóri hjá innanlandsflutningum Eimskips á Norðurlandi.

<sup>2727</sup> Framkvæmdastjóri Norðlenska.

<sup>2728</sup> Hér væntanlega átti við eftirfarandi: „Það er stjórnarfundur í Norðlenska trúlega í næstu viku.“



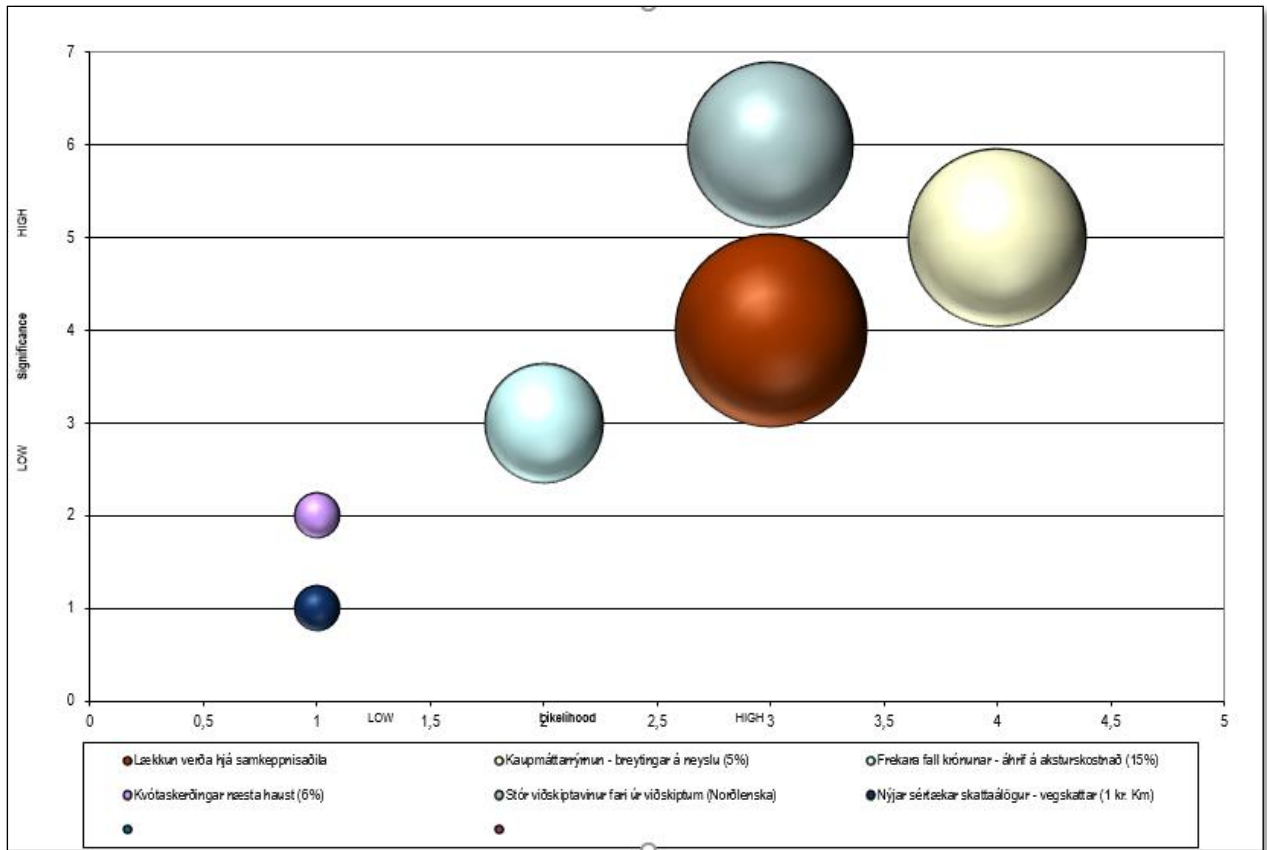
5826. Næsta dag, 5. nóvember 2009, svaraði (E)sölustj-innanl3 og sagði m.a. eftirfarandi: „[G]æðamálin eiga að vera í góðu lagi hjá okkur, þá bjóðum einnig við upp á tryggingar sem er óverulegur kostnaður sem tryggir vöru sem skemmist eða týnist. Einn af stóru liðunum er innanbæjardreifing og þar erum við orðnir mjög sterkir og ætlar [...] framleiðslustjóri hjá Norðlenska að vera í Reykjavík í dag og á morgun og fylgjast með framkvæmd á dreifingu hjá okkur.“<sup>2729</sup>
5827. Sama dag sendi (E)sölustj-innanl3 tölvupóst til (E)sölustj-innanl2, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj2 þar sem hann kvaðst vera búinn að henda upp „fyrsta uppkasti af hugsanlegum verðum í flutninga fyrir Norðlenska“. Sagðist hann hafa sett „þetta upp í samræmi við Kjarnafæði þar sem ég reikna 50% olíuálag og fullt kæli og frystiálag“. Þá segist hann ekki hafa „tekið saman hvernig tekjur skiptast, enda hafa þeir ekki gefið upp neina skiptingu en megnið af þessum flutningum er frá norðurlandi og til Reykjavíkur“.<sup>2730</sup>
5828. Til að undirstrika mikilvægi Norðlenska fyrir landflutninga Samskipa vísast til skjals frá Samskipum, útbúið 5. nóvember 2009, með heitinu „Risk Assessment Landsflutningar“ en (S)forstö-landfl vistaði skjalið hjá sér þann 26. nóvember 2009. Í skjalinu er gerð greining á sex áhættuþáttum í rekstri landflutninga Samskipa, sbr. eftirfarandi skjámyndir úr skjalinu:<sup>2731</sup>

		From 1-8 Only use each number once	From 1-5 5 as certain to occur	Full Year negative EBITDA impact on Budget 2010
Risk	Short Description (examples)	Significance	Likelihood	EBITDA impact in EUR ' 000
1	Lækkun verða hjá samkeppnisaðila	4	3	350
2	Kaupmáttarrýmun - breytingar á neyslu (5%)	5	4	300
3	Frekara fall krónunar - áhrif á aksturskostnað (15%)	3	2	135
4	Kvótaskerðingar næsta haust (6%)	2	1	20
5	Stór viðskiptavinur fari úr viðskiptum (Norðlenska)	6	3	260
6	Nýjar sértækar skattaálögur - vegskattar (1 kr. Km)	1	1	20

<sup>2729</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.444622.

<sup>2730</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.445264.

<sup>2731</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.8320.



5829. Af greiningunni má sjá mikil áhrif þess ef viðskiptavinur eins og Norðlenska fær úr viðskiptum hjá Landflutningum (e. *significance*) merkt nr. 6, þ.e. hefði mestu áhrifin á rekstur Landflutninga af þeim atriðum sem eru talin upp í skjalinu). Þá má líka sjá af þessari samtímagreiningu Samskipa að verðlækkun hjá keppinaut (Eimskip) myndi einnig hafa mikil áhrif á rekstur landflutninga fyrirtækisins (merkt nr. 4). Benda má á að Eimskip ((E)rekstj-aksturst) horfði til sambærilegra atriða í minnisblaði frá 14. desember 2009, sem hann ritaði vegna útboðs Norðlenska, sbr. umfjöllun hér á eftir.

5830. Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 17. nóvember 2009 var miðað við að verð á landflutningum myndi hækka um 8% á árinu 2010, sbr. kafla 14.17.

5831. Þann 19. nóvember 2009 vistaði (S)forstö-landfl skjal sem bar heitið „Samandregnar upplýsingar vegna samningsgerðar 2009“. Skjalið virðist vera hluti af undirbúningi Samskipa fyrir verðtilboð til Norðlenska.<sup>2732</sup>

5832. Í glærum (S)forstj frá 29. nóvember 2009 var miðað við að verð á landflutningum myndi hækka talsvert á árinu 2010, sbr. kafla 14.17.

5833. Þann 10. desember 2009 sendi (E)rekstj-aksturst „uppfærða“ viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að landflutningar Eimskips stefndu að því að auka EBITDA um 23% á árinu 2010. Jafnframt stefndi Eimskip að því að hækka verð í landflutningum að jafnaði um 6% á árinu 2010. Þar var eftirfarandi einnig áréttað:

- „The main threat in the market are individual truck drivers“
- „Focus on holding current clients and increase revenue from them.“

<sup>2732</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Samandregnar upplýsingar vegna samningsgerðar 2009“. Fannst á sameiginlegu drifi Landflutningasviðs. Vistað 19.11.2009, kl. 19:19.



- „Maintain our current market share.“<sup>2733</sup>

5834. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar framangreint samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma. Samkeppnisógn stafaði að mati Eimskips ekki frá Samskipum heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða og Eimskip gat lagt til grundvallar að halda viðskiptavinum sínum og hækka verð. Ber að hafa þetta gagn (E)rekstj-aksturst í huga þegar eftirfarandi minnisblað hans frá 14. desember 2009 er metið.

5835. Hér skiptir einnig máli að þann 11. desember 2009 sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-Svíþj, (E)rekststj, (E)rekststj-vörud og (E)svæðisstj1. Hefur hann að geyma fundargerð frá fundi innanlandssviðs Eimskips 10. desember 2009. Meðal þess sem þar kemur fram er að árið 2009 hafi verið besta ár varðandi afkomu sviðsins frá upphafi. Þá segir undir liðnum „Flytjandi – (E)rekstj-aksturst“:

„Einnig er verið að taka þátt í verðkönnun vegna flutninga fyrir Norðlenska sem eru ca. 8.500 tonn ári“

„Gjaldskrárhækkanir í janúar 2010 – 4% hækkun í áætlanakerfinu og 13% hækkun á flutninga á ferskum fiski“.<sup>2734</sup>

5836. Samkvæmt þessum gögnum Eimskips frá 10. og 11. desember 2009 stafaði ekki samkeppnisleg ógn af Samskipum og stefnan var ákveðin að hækka verð gagnvart núverandi viðskiptavinum í innanlandsflutningum, halda núverandi viðskiptavinum og sækjast ekki eftir nýjum viðskiptavinum og halda þannig óbreyttri markaðshlutdeild. Var þetta inntak „friðarins“ sem ríkti gagnvart Samskipum á þessum tíma. Ber að líta til þess að í glærum (S)forstö-landfl frá 13. september 2009 og áætlun hans frá 11. október 2009 var stefnan hjá Samskipum í landflutningum að þessu leyti hin sama, þ.e. bæði almenn verðhækkun og hækkun á flutningi á ferskum fiski.

5837. Á þessa stefnu Eimskips um að halda „friðinn“ og hækka verð reyndi nokkrum dögum seinna þegar kom að því að senda Norðlenska tilboð í innanlandsflutninga.

#### 14.8.2. Hætta á að verðsamkeppni „hefjist á ný“

5838. Þann 14. desember 2009, kl. 15:30, var haldinn símafundur hjá Eimskip. Tilefni hans var „Norðlenska matborðið“. Er ljóst að um var að ræða fund um tilboð í akstur og dreifingu fyrir Norðlenska, sem átti að skila inn á Akureyri daginn eftir. Fundurinn var skipulagður af (E)sölustj-innanl2, þátttakendur voru (E)rekstj-aksturst, (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl3, (E)svæðisstj2 og (E)rekststj-vörud.<sup>2735</sup> Seinna sama dag, kl. 23:44, sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)svæðisstj2 og (E)sölustj-innanl3 (afrit til m.a. (E)sölustj-innanl2 og (E)frkvstj-innanl). Með honum var að finna minnisblað um fyrirhugað tilboð Eimskips til Norðlenska, síðast vistað kl. 23:35. Í minnisblaðinu var m.a. miðað við að Eimskip myndi m.a. veita Norðlenska 63% afslátt og fjallað um kosti þess og galla ef Eimskip ynni útboðið:

„MINNISBLAÐ

14.12.09

BOK/09

### NORÐLENSKA

<sup>2733</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Flytjandi business plan 2010 BOK II.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.10813.

<sup>2734</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð 10.desember 2009.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „Fundargerð 10.desember“. [...] Doc. ID. 0.7.33.10832.

<sup>2735</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.465790.



Norðlenska óskar eftir tilboði í innanlandsflutninga á 8.500 tonnum ásamt dreifingu á höfuðborgarsvæðinu. [\(E\)sölustj-innanl3](#) hefur unnið þetta tilboð og stillt upp tilboði í takt við athugasemdir Norðlenska frá fyrra tilboði. Rúmlega helmingur af flutningsmagninu er á milli norðurlands og Reykjavíkur. Einnig eru um 1.500 á milli Húsavíkur og Akureyrar sem gefa 7.5m í tekjur á ári. Annað magn dreifist á aðrar áætlanaleiðir. Eftirfarandi er tafla yfir flutninga á milli Reykjavíkur og norðurlands sem er um 55% af heildarmagni Norðlenska. Miðað við neðangreindar upplýsingar þá erum við með vaðið fyrir neðan okkur þar sem við erum að bjóða 240 kr/km í flutninga frá norðurlandi – Reykjavík – norðurland, sem er nálægt okkar kostnaðarverðum og hægt er að framkvæma þessa flutninga á t.d. 6.hjóna dráttarbíl með boddý osfrv. Enginn áhætta varðandi nýtingu í kerfinu þar sem þessir flutningar eru í raun sjálfbærir þ.e. reiknað er einungis með magni Norðlenska í viðkomandi flutningum. Hvert aukatonn frá Reykjavík er beinn hagnaður vegna þessa verkefnis. Getur á ákveðnu tímabili orðið mjög góð framlegð þegar heildarjafnvægi er á flutningum norður og suður. Einnig getur „Póstsamningurinn“ stutt við þetta verkefni þar sem við náum að nýta þann bíl suður.

TIL	FRÁ	Afsláttur	Tonna verð	FCL	Magn tonn	Samtals tonn	Tonn per dag	Samtals tekjur	Tekjur per dag	Tekjur per km
AKUREYRI	REYKJAVÍK	63%	11.920	120.000	2609,9	3.728	15	47.683.629	189.221	378
HÚSAVÍK	REYKJAVÍK	63%	14.827	145.000	1117,8					
REYKJAVÍK	AKUREYRI	63%	11.920	120.000	750,8	1.007	4	12.746.731	50.582	101
REYKJAVÍK	HÚSAVÍK	63%	14.827	145.000	256,1					
<b>Samtals</b>						<b>4.735</b>	<b>19</b>	<b>60.430.359</b>	<b>239.803</b>	<b>240</b>

Miðað við þessar forsendur skilar þetta verkefni okkur alltaf a.m.k. 10% framlegð. Raunhæft að reikna með að við nýtum legginn frá Reykjavík í þrjá mánuði á ári, átta tonn í hvert skipti gefur okkur ca. 13% framlegð af þeim legg.

### **Kostir og ókostir þess að taka þetta verkefni að okkur**

#### **Kostir:**

- Lítil bein áhætta – sjálfbært verkefni
- Skilar a.m.k. lágmarksframlegðarkröfu þ.e. 10%
- Nokkuð stöðugir flutningar frá norðurlandi (ekki eins sveiflur og í fiskflutningum)
- Styður einnig við dreifinguna í Reykjavík hjá [\(E\)rekststj-vörud](#) með framlegð
- Sköpum okkur algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu

#### **Ókostir:**

- Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirhugaðar [svo] hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu
- Almennt aukin samkeppni og eitthvað gefur eftir hjá okkur – missum eitthvað, spurning hvað



- *Norðlenska er væntanlega stærsti viðskiptavinur Landflutninga og að missa þá er væntanlega blóðtaka fyrir þá – hefur áhrif víðar en á norðurlandi. (nema að við náum þeim á þjónustuforsendum).*<sup>2736</sup>

5839. Samkvæmt framansögðu var í minnisblaðinu miðað við að bjóða Norðlenska 63% afslátt af innanlandsflutningum, þ.e. Reykjavík – Akureyri (báðar leiðir) og Reykjavík – Húsavík (báðar leiðir). Jafnvel með þessum afslætti var talið samkvæmt minnisblaðinu að það gæti orðið „mjög góð framlegð“ af þessum viðskiptum við Norðlenska og það gæti skapað Eimskip „algjöra sérstöðu“ í matvælaflutningum, og leitt til þess að Samskip gætu átt „erfitt uppdráttar“. Samkvæmt minnisblaðinu væru ókostirnir við að setja fram slíkt samkeppnishæft tilboð m.a. þeir að hætta væri á að verðsamkeppni myndi „hefjast á ný“ og „almennit aukinn [svo] samkeppni“ í landflutningum. Gætu þannig t.d. „fyrirhugaðar“ verðhækkningar á fiskflutningum verið í hættu.
5840. Hér ber að hafa sterklega í huga að bæði Samskip og Eimskip unnu á þessum tíma að því að hækka verð á landflutningum, þ.m.t. landflutningum á ferskum fiski, sbr. m.a. kafla 14.17, sbr. einnig kafla 17. (Þessar hækkningar gengu eftir, sbr. umfjöllun hér á eftir). Hjá báðum fyrirtækjunum voru flutningar á fiski mikilvægur þáttur í landflutningum þeirra.<sup>2737</sup>
5841. Daginn eftir ritun umrædds minnisblaðs (E)rekstj-aksturst, eða þann 15. desember 2009, kl. 09:21, sendi (E)sölustj-innanl3 tölvupóst til (E)svæðisstj2 með gögnum sem innihéldu tilboð í flutninga fyrir Norðlenska. (E)svæðisstj2 áframsendi póstinn skömmu síðar til Norðlenska. Í póstinum sagði eftirfarandi: „Hjálagt er svar við verðkönnun 15.12.2009. Við vonumst eftir viðræðum um samning. Ef nánari skýringa er þörf á tilboðinu erum við klárir hvenær sem er að fara yfir þessi mál“.<sup>2738</sup>
5842. Þegar framangreint minnisblað (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 er borið saman við tilboð Eimskips er ljóst að fyrirtækið hefði tekið þá ákvörðun að veita minni afslátt en miðað var við í minnisblaðinu. Þar var eins og áður greinir miðað við 63% afslátt frá gjaldskrá en í tilboðinu var afslátturinn lækkaður í 62%. Ljóst er að svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi ((E)svæðisstj2) var ekki sáttur við þetta og taldi það hafa mikla þýðingu að ekki hafi verið veittur 63% afsláttur í endanlegu tilboði Eimskips, sbr. nánar hér á eftir.
5843. Síðar, þann 15. desember 2009, sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)frkvstj-innanl þar sem hann tilkynnti að Eimskip hefði sent Norðlenska tilboð. Um tilboðið segir hann m.a.:
- „Þetta verkefni er að mestu leyti „sjálfbært“ þ.e. flutningar á milli norðurlands og Reykjavíkur eru reiknaðir á ákveðnu km gjaldi og ekki beint háð núverandi nýtingu í okkar kerfum.*
- Ef við fáum þetta á þessum verðum þá styrkir það stöðu okkur á markaðnum verulega þar sem við fáum nokkuð stöðugt magn frá norðurlandi og eykur hagkvæmni núverandi dreifingar í Reykjavík.*
- Tilboð okkar ætti að vera samkeppnishæft en ekki verið að sturta niður verðum – ef við fáum þetta verður það væntanlega á þjónustuforsendum, ekki eingöngu verðum.*<sup>2739</sup>
5844. Þann 18. desember 2009, kl. 8:34, sendi framleiðslustjóri hjá Norðlenska tölvupóst til (S)frkvstj-innanl, (S)rekststj-landfl2 og (E)svæðisstj2 með heitinu „Niðurstöður á verðkönnun“. Í honum sagði: „Niðurstöðu okkar útreikninga liggja nú fyrir.

<sup>2736</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Norðlenska des09.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip [...] Doc. ID. 0.7.33.10869.

<sup>2737</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Skýrsla 2010“. Fannst á sameiginlegu drifi Samskipa. Síðast vistað 12.10.2009. Í kafla 1 segir að vægi stórra viðskiptavina Landflutninga sé 23% af heildartekjum og vægi flutnings á ferskum fiski sé 9%. Að sama skapi má sjá í rekstaráætlun Flytjanda fyrir sama ár tilgreint að „Main products carried in the supply chain are fish and fish related products. The 20 largest customers create 36% of the turnover“. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...]

<sup>2738</sup> Afrituð tölvuskjal frá Eimskip. „Eimskip Norðlenska 15.12.2009.docx“, „Norðlenska 15.des 2009 Viðauki 2009 Viðauki I.xlsx“, „Norðlenska dreifingart.15.12.2009.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „Verðkönnun“. [...]

<sup>2739</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.466804.



Munur á heildarverði reyndist vera innan við 1%, en tilboð Landflutninga var lægra.

Byggt á okkar niðurstöðum munum við óska eftir viðræðum við Landflutninga um samning".<sup>2740</sup>

5845. Framangreindan tölvupóst áframsendi (E)svæðisstj2 samdægurs kl. 8:41 til (E)frkvstj-innan1, (E)rekstj-aksturst og (E)sölustj-innan13. (E)rekstj-aksturst svaraði kl. 09:19 og sagði „Ef þeir semja við Samskip um þetta þá eru það verðin sem ráða 100% og þjónustan hjá þeim hefur þá verið í lagi“. (E)svæðisstj2 svaraði kl 9:24 og sagði:

„Hefdum við sett 63 prosent afslatt vaerum við með vidskiptin i dag punktur“

5846. (E)sölustj-innan12 svaraði kl. 10:24 og sagði að það væri „ánægjulegt að sjá hvað menn lásu markaðinn vel ... reynum aftur eftir 3-4 ár“.<sup>2741</sup>

5847. Samkvæmt þessu er ljóst að svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi ((E)svæðisstj2) taldi það hafa haft úrslitapýðingu að ekki var veittur 63% afsláttur í tilboði Eimskips. Ber tölvupóstur hans með sér að hann hafi ekki verið ánægður með að dregið hafði verið úr afslætti Eimskips.

5848. Framangreind ummæli (E)sölustj-innan12 vekja hér athygli. Fyrir utan margþætt samskipti Eimskips og Samskipa þegar undirbúningur og útboð vegna flutninga fyrir Norðlenska stóð yfir í árslok 2009, má rifja upp tengsl og samskipti (E)sölustj-innan12 (og (E)viðskstj2) við (S)forstö-innfl1 og (S)stjórnarm-S og SH, sbr. umfjöllun í kafla 13. Talið er að (E)sölustj-innan12 hafi í tölvupóstsamskiptum þessara manna, í nóvember 2010, vísað til hinnar ólögmetu markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips: „[(S)forstö-innfl1] ertu í Florida í tvær vikur !!! það er greinilega gott samkomulag á markaðnum í dag ... [...]“. Þá hefur (S)forstö-innfl1 upplýst um tengslin við rannsókn málsins og að símanúmer (E)sölustj-innan12 og (E)viðskstj2 væru örugglega í síma hans.

### 14.8.3. Samskip halda Norðlenska

5849. Þann 20. desember 2009 vistaði (E)rekstj-aksturst hjá sér minnisblaðið „Eimskip/Flytjandi Helstu verkefni 2010“. Sendi hann það einnig til (E)frkvstj-innan1 sama dag. Í minnisblaðinu kom m.a. þetta fram:

„Tókum þátt í verðkönnun vegna flutninga fyrir Norðlenska. Aðallega flutningar frá Norðurlandi en einnig á aðra staði. Við vorum 1% hærri en samkeppnisaðilarnir“.<sup>2742</sup>

5850. Af minnisblaði (E)rekstj-aksturst frá 20. desember 2009 má ráða að hann teldi ekki hættu á því að tilboð Eimskips til Norðlenska hefði verið með þeim hætti að það skapaði hættu á verðsamkeppni við Samskip þar sem í því sagði:

„Gjaldskrá Flytjanda hækkar um 4% í janúar 2010. Farmtrygginar og stykkjavörugjald hækkar einnig um 4%, en afgangslugjaldið um 10%.

Flutningar á ferskum fiski hækkar um 11% þar sem engar breytingar á orðið á þeim verðum s.l. 15 mánuði. Einnig verður komið á hækkun vegna breytinga á flutningavísitölu á þriggja mánaða fresti.“

5851. Næsta dag var haldinn framkvæmdastjórafundur hjá Eimskip þar sem sagði á glæru um Flytjanda: „Verðkönnun hjá Norðlenska 1% munur verður væntanlega áfram hjá Samskip“.<sup>2743</sup> Í fundargerð Flytjanda fyrir desember 2009, dags. 22. desember 2009 segir undir liðnum (E)sölustj-innan13:

<sup>2740</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.10961.

<sup>2741</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.91521.

<sup>2742</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.145158.

<sup>2743</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.105470.





**„Norðlenska.** Eftir forkönnun og verðútboð núna í desember náðu Landflutningar að halda Norðlenska, skv svörum munaði 1%, það er ekki mikið miða við áætlaða 150 milljóna veltu í akstri og innanbæjardreifingu á ári. Getum samt verið sáttir að við séum að lesa markaðinn rétt”.<sup>2744</sup>

#### 14.8.4. Samskip og Eimskip hækka verð

5852. Eins og áður segir var það hjá Eimskip talinn „ókostur“ við að bjóða hagstætt verð og ná Norðlenska í viðskipti að þá gæti verðsamkeppni hafist á ný og fyrirhugaðar verðhækkningar gætu orðið í uppnámi, m.a. á flutningi á ferskum fiski. Framangreind gögn sýna að hjá landflutningum Samskipa hafi á þessum tíma einnig verið í undirbúningi verðhækkningar á árinu 2010, sbr. m.a. gögn um áætlanir fyrir árið 2010. Til stóð að hækka almennt verð, hækka verð á flutningi á ferskum fiski og hækka verð eins og unnt væri hjá mikilvægum viðskiptavinum.
5853. Gögn landflutninga Eimskips og Samskipa frá þessum tíma voru einnig sambærileg að því leyti að bæði fyrirtækin, hvort um sig, töldu lítið sem ekkert samkeppnislegt aðhald stafa frá hinu fyrirtækinu og að samkeppni frá stærsta keppinautnum kæmi því almennt ekki í veg fyrir verðhækkningar. Í samræmi við þetta var skv. þessum gögnum fyrirtækjanna helsta samkeppnislega ógnin talin stafa frá allra smæstu keppinautunum á markaðnum (einyrkjum). Bæði fyrirtækin lögðu þannig til grundvallar að samkeppni hvors þeirra við hitt kæmi ekki í veg fyrir það að þau, hvort um sig, gætu haldið verðmætustu viðskiptavinum sínum og haft af þeim auknar tekjur. Þær tekjur áttu ekki almennt að stafa frá auknu magni í flutningum heldur af hærri verði fyrir þjónustuna, sbr. kafla 14.10. Endurspeglar þetta hina ólögmetu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma.
5854. Eins og lýst hefur verið hér að framan var það markviss stefna bæði Eimskips og Samskipa að hækka verð á flutningum innanlands, bæði almennum flutningum og sértækum, t.d. verð á flutningum á ferskum fiski. Forsenda þessa var að fyrirtækin héldu sínum helstu og verðmætustu viðskiptavinum og beittu ekki markaðslegum aðgerðum til að ná í slíka viðskiptavini hvort frá öðru. Í þessu fólst að „halda friðinn“. Aðdragandi og framkvæmd við tilboð til Norðlenska í desember 2009 styður þetta. Af gögnum málsins verður ekki séð að Samskip hafi talið stafa ógn af Eimskip varðandi tilboð til Norðlenska þótt þeir flutningar hefðu fallið vel að áætlun og markmiðum Eimskips fyrir árið 2010. Samskip töldu hins vegar að nauðsynlegt yrði í þetta sinn að lækka verð gagnvart Norðlenska en gerðu engu að síður ráð fyrir því að halda viðskiptunum. Innan Samskipa kunna að hafa verið sérsjónarmið um verðlagningu gagnvart Norðlenska því auk almennrar verðhækkunar og hækkunar á flutningum á ferskum fiski ætluðu Samskip sér að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum í landflutningum (t.d. Vífilfelli, Húsasmiðjunni og ÁTVR). Þessi verðlækkun var því undantekning frá því sem almennt gilti hjá Samskipum á þessum tíma.
5855. Ekki verður heldur séð að æðstu stjórnendur landflutninga hjá Eimskip, [\(E\)frkvstj-innanl](#) og [\(E\)rekstj-aksturst](#), hafi í reynd sýnt áhuga á að ná Norðlenska í viðskipti þrátt fyrir að hafa gert sér grein fyrir því að um mjög mikilvægan viðskiptavin Samskipa væri að ræða. Í minnisblaði sem [\(E\)rekstj-aksturst](#) sendi 14. desember sagði t.a.m. að það gæti skapað „okkur [Eimskip] algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu“. Einnig sýna gögn málsins að Eimskip hækkaði tilboð sitt (minnkaði afslátt) undir lok tilboðsferilsins sem að mati [\(E\)svæðisstj2](#) leiddi til þess að Eimskip náði ekki viðskiptunum. Þetta gerði Eimskip þrátt fyrir að tilboðið, fram að þeirri breytingu, hefði getað tryggt fyrirtækinu „mjög góða framlegð“ og umrædda „algjöra sérstöðu“. Yfirmenn [\(E\)svæðisstj2](#) voru í reynd ánægðir með niðurstöðuna. Með þessari niðurstöðu var komið í veg fyrir „óskosti“ þess að taka að sér verkefnið sem skv. minnisblaðinu frá [\(E\)rekstj-aksturst](#) fólst í eftirgreindu:

- „Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirhugaðar hækkningar í fiskflutningum upp á 10% í hættu.

<sup>2744</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð Fytjanda desember 2009.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „Fundargerð Fytjanda desember 2009.docx“. [...] Doc. ID. 0.7.33.92028.



- o *Almennt aukinn [svo] samkeppni og eitthvað gefur eftir hjá okkur – missum eitthvað, spurning hvað*".

5856. Hjá stjórnendum Eimskips hafa þessir ókostir vegið þyngra en þeir kostir sem Eimskip mat að gætu m.a. stuðlað að góðri framlegð og skapað fyrirtækinu „*algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppráttar í framhaldinu*“. Eimskip stóð við ólögsmæta markaðsskiptingu með Samskipum, í stað þess að sækjast eftir viðskiptum við Norðlenska, mikilvægan viðskiptavin í landflutningum. Þar með taldi Eimskip sig sömuleiðis koma í veg fyrir að samráð við Samskip yrði sett í uppnám.

5857. Af umræddu minnisblaði frá (E)rekstj-aksturst og tölvupósti hans til (E)frkvstj-innanl að dæma er ljóst að Eimskip lagði sig ekki hart fram í tilboði sínu m.t.t. til þeirra viðskipta og hagsmuna (kostir verkefnisins) sem í samningi við Norðlenska gætu falist. Metin framlegð var góð, jafnvel mjög góð, og var það mat (E)rekstj-aksturst að verkefnið væri að mestu leyti „*sjálfbært*“ og ef það ynnist væri það ekki eingöngu á grundvelli verðs heldur frekar á þjónustuforsendum. Ekki væri verið að „*sturta niður verðum*“ segir hann í tölvupóstinum. (E)rekstj-aksturst virðist hafa verið viss um að endanlegt verðtilboð Eimskips myndi ekki duga til að fá verkefnið. Í ljósi þessa er tilboðið ekki metnaðarfullt m.t.t. þess svigrúms sem áætluð framlegð gaf tilefni til.

5858. Samtímagögn sem m.a. sýna framkvæmd og afstöðu Eimskips við tilboðsgerð í útboði Norðlenska, virt með öðrum gögnum, endurspeglar samráð fyrirtækjanna á þessum tíma, m.a. með hliðsjón af mati (E)rekstj-aksturst á framlegð af tilboðinu, sbr. einnig viðurkenningu fyrirtækisins á ólögsmætu samráði við Samskip á þessum tíma, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Þetta endurspeglast einnig í „*uppfærðri*“ viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips sem (E)rekstj-aksturst sendi til (E)frkvstj-innanl þann 10. desember 2009. Þar kemur m.a. fram að eitt af markmiðunum væri að „*Maintain our current market share.*“, þ.e. ekki átti að sækjast eftir viðskiptum við nýjan mikilvægan viðskiptavin Samskipa.

5859. Samkvæmt framansögðu mat Eimskip ókostina við að fá verkefnið (rof á „*friðnum*“ og hætta á verðstríði) þyngra en kostina og þeir ráðið úrslitum varðandi tilboð fyrirtækisins gagnvart Norðlenska. Þannig endurspeglaði tilboðið afstöðu stjórnenda Eimskips en lægra settur stjórnandi, svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi, var greinilega mjög ósáttur við að fyrirtækið ákvað að hverfa frá upphaflegum drögum að samkeppnisfæru tilboði og bjóða þess í stað hærra verð. Niðurstaða útboðsins kallaði ekki fram undrun eða vonbrigði stjórnenda Eimskips heldur fremur ánægju. Í tengslum við útboð Norðlenska ber sömuleiðis að horfa til tíðra samskipta milli Eimskips og Samskipa á umræddu tímabili, sbr. umfjöllun í kafla 13.

5860. Líkt og fyrr segir kom Eimskip í veg fyrir að verðsamkeppni gæti „*hafist á ný*“ með ófyrirsjáanlegum afleiðingum og að fyrirhugaðar verðhækkanir á fiskflutningum yrðu í hættu. Til marks um það er rétt að vísa til tölvupósts frá sviðsstjóra Eimskips á Vestfjörðum, (E)starfsm, þann 29. desember 2009, til (E)sölustj-fiskfl og (E)rekstj-aksturst en þar segir:

„*Hvað er að fréttu af hækkun á flutningum á ferskfisk hjá okkur, Helgi Patró, Ragnar og Ásgeir hækka núna um áramótin um 1,5 á kg*“.<sup>2745</sup>

5861. (E)rekstj-aksturst svaraði þessu samdægurs, kl. 11:47 (afrit til (E)sölustj-innanl2) og sagði:

„*Við hækkuðum um 11% sem gildir frá og með 4. janúar 2010.*

*(E)sölustj-fiskfl er að tilkynna viðskiptavinum þessar hækkanir í dag og á morgun.*“<sup>2746</sup>

5862. Af þessum samskiptum er ljóst að Eimskip ákvað að hækka verð fyrir flutninga á ferskum fiski og framfylgdi þannig mótaðri stefnu fyrirtækisins. Ekki er að sjá af gögnum málsins að þessari ákvörðun

<sup>2745</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Ferskfiskur*“. [...] Doc. ID. 0.7.33.11063.

<sup>2746</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*RE: Ferskfiskur*“. [...] Doc. ID. 0.7.33.11063.



hafi fylgt ótti eða áhyggjur af því að missa viðskipti. Féll þessi ákvörðun einnig að stefnu og markmiði helsta keppinautarins, Samskipa, um verðhækkningar og markaðsaðgerðir m.a. í landflutningum.

5863. Eins og fram kemur í kafla 14.17 hækkuðu bæði Eimskip og Samskip verðskrár í byrjun janúar 2010, þ. á m. hækkuðu bæði fyrirtækin verðskrár fyrir almenna landflutninga um 4%. Eimskip hækkaði verð á flutningum á ferskum fiski eins og áður segir um 11% og Samskip um að jafnaði 10% í febrúar 2010.<sup>2747</sup>
5864. Samskip og Norðlenska undirrituðu flutningasamkomulag 20. janúar 2010.<sup>2748</sup> Stjórnandi hjá Norðlenska tilkynnti með tölvupósti til (E)svæðisstj2 að Norðlenska hefði gengið til samninga við Landflutninga og verð hafi verið „mjög sambærileg“. (E)svæðisstj2 áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-landfl1, (E)sölustj-innanl2 og (E)sölustj-innanl3 og sagði: „Svona fór um sjóferð þá“.<sup>2749</sup>
5865. Hér má vísa til tölvupósts sem (E)frkvstj-innanl sendi (E)forstö-landfl1 1. febrúar 2010 með afriti af glærुकynningu frá 6. febrúar 2006. Þar er fjallað um margvísleg möguleg samráðsverkefni með Samskipum í landflutningum. Í tölvupóstinum segir m.a. um glæurnar frá 2006: „[...] margt af þessu kláruðum við en annað enn í umræðunni“. Hér kemur skýrt fram af hálfu framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips að hugmyndir um ólögmæt samráðsverkefni með Samskipum frá 2006 hafi enn verið lifandi og virkar í febrúar 2010, sbr. m.a. kafla 7.5.3. Að mati Samkeppniseftirlitsins skýrir þessi lýsing (E)frkvstj-innanl, um að samráðsverkefni séu enn í umræðunni, þá háttsemi stjórnenda Eimskips sem fram kom við gerð tilboðsins til Norðlenska rétt einum mánuði fyrr eða í desember 2009.
5866. Hér á eftir verður gerð grein fyrir glærुकynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010. Ber hún með sér að þrátt fyrir tilboð Eimskips í flutninga fyrir Norðlenska í desember 2009 væru „einyrkjar“ helsta og mesta ógnin í landflutningum á Íslandi. Styður þetta að Samskip hafi ekki litið á Eimskip sem ógn í útboði Norðlenska. Sambærileg afstaða kemur fram hjá yfirmönnum landflutninga Eimskips sbr. m.a. kafla 14.9.1. Í þessu samhengi má hafa í huga að í kafla 14.38.4.1 er lýst kynningu á forstöðumannafundi Samskipa sem haldinn var 6. október 2011 um áherslur á árinu 2012. Í glærुकynningu vegna landflutninga sagði m.a. að gert væri ráð fyrir einni 5% verðhækkun fyrir almenna frakt og 7% fyrir flutninga á ferskum fiski. Þá sagði að nokkrir stórir viðskiptavinir væru með lausa samninga í lok árs 2011 sem og fljótlega á nýju ári „ss Samkaup, Ísam, Norðlenska og Átvr. Gert er ráð fyrir að halda þeim öllum“.

#### 14.8.5. Samantekt

5867. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að alvarleg brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi m.a. falist í eftirfarandi aðgerðum „sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“ glærुकynningu Eimskips frá 9. júní 2008:

[...]

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).“

5868. Þegar gögn málsins eru virt heildstætt þá sýna þau að mati Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi í útboði Norðlenska virt framangreinda markaðsskiptingu sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Með því að Eimskip forðaðist að keppa um viðskiptin við Norðlenska var

<sup>2747</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Landflutningar rekstraráætlun 2011 – 1“. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa. Síðast vistað 14.10.2010, kl. 12:01.

<sup>2748</sup> Afhent skjal frá Samskipum. „Flutningssamkomulag milli Landflutninga-Samskipa og Norðlenska matborðsins ehf.“. Afhent 28.05.2010, fskj. 7a. Viðskiptasamningar 1-10 (samningur merktur 3).

<sup>2749</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.11471.



komið í veg fyrir hættu á því að verðsamkeppni gæti „hafist á ný“. Verðhækkunar Eimskips og Samskipa gengu eftir í upphafi árs 2010, þ. á m. verðhækkun á m.a. flutningum á fiski. Þá hélt ólögmætt samráð fyrirtækjanna áfram.

5869. Í mgr. 857 og áfram í athugasemdum Samskip við AII er fjallað um framangreind atvik tengd útboði Norðlenska. Samskip mótmæla því að túlka megi gögn málsins hvað þetta tilvik varðar sem svo að samráð hafi átt sér stað á milli fyrirtækjanna. Að mati Samskipa sýni innanhúsgögn Eimskips í tengslum við útboðið að lagt hafi verið á ráðin um hvernig réttast væri að nálgast Norðlenska og að þar komi fram vangaveltur og skoðanaskipti um hversu lágt ætti að bjóða o.fl.
5870. Þetta sýni að öflug og virk samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna. Viðbrögð Eimskips við því að hafa ekki fengið viðskiptin beri jafnframt að mati Samskipa þess engin merki að samráð hafi verið til staðar. Af gögnum málsins sé að mati Samskipa ljóst að fyrirtækin hafi unnið sjálfstætt að sínum tilboðum og gengið langt í að reyna að ná umræddum viðskiptum. Þá segir m.a. að umfjöllun (E)forstö-landfl1 í minnisblaði sínu hafi verið eðlilegar vangaveltur um viðbrögð keppinautar.
5871. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Framangreind samtímagögn sýna með skýrum hætti að í útboði Norðlenska höfðu Samskip og Eimskip með sér ólögmætt samráð um markaðsskiptingu í landflutningum á Íslandi og hvernig það skapaði skilyrði fyrir því að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum. Fjallað er nánar um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.9.

#### 14.9. Frekari vísbendingar um samráð á árinu 2009

5872. Lýsingin hér að framan um atvik á árinu 2009 sýnir í aðalatriðum að Eimskip og Samskip kepptu ekki sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinum heldur lögðu þess í stað áherslu á að skapa frið og ró á markaðnum og skilyrði til þess að viðhalda eða jafnvel hækka verð. Eins og fram kemur í kafla 14.10 var í áætlunum fyrirtækjanna lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010. Er þetta til vitnis um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á árinu 2009.
5873. Önnur gögn málsins frá árinu 2009 sýna fram á hið sama í bæði sjó- og landflutningum. Verður þeim nú lýst.

##### 14.9.1. Einyrkjar taldir ógn í stað Samskipa

5874. Í kafla 14.1.2 var gerð grein fyrir gögnum frá Samskipum og Eimskip frá janúar og febrúar 2009 sem sýna að Samskip hafi í raun ekki ætlað að keppa við Eimskip í landflutningum og öfugt. Hjá Eimskip birtist þessi stefnumörkun t.d. í því að fara skyldi í markaðssókn á markaði sem samráð fyrirtækisins við Samskip tók ekki til; vöruhúsaþjónusta á Íslandi. Þessi áform um aukna samkeppni tóku hins vegar ekki til landflutninga.
5875. Áherslan á að einangra sókn á markaði hjá innanlandssviði Eimskips við vöruhúsaþjónustu fær stoð í öðrum gögnum frá árinu 2009. Í júní 2009 var farið yfir uppgjör innanlandssviðs fyrir aprílmánuð. Útbúin var glærukynning og af henni má ráða að áhersla í markaðssókn á innanlandssviði Eimskips á þessum tíma hafi eingöngu verið bundin við markaði þar sem fjöldi keppinauta var meiri, þ.e. í vöruhúsaþjónustu og dreifingu (innanbæjar), en ekki í landflutningum þar sem helsti keppinauturinn var Samskip. Í glærukynningunni, sem bar heitið „DOM glæsur April (2)“ og lögð var fyrir framkvæmdastjórafund, kemur m.a. eftirfarandi fram:<sup>2750</sup>

- Á glæru 6 segir: „Söluherferð í vöruhúsaþjónustu og dreifingu í gangi“.<sup>2751</sup>

<sup>2750</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „DOM glæsur April (2).ppt“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.375047.

<sup>2751</sup> Sjá glæru 6.



- Undir umfjöllun um vöruhúsbjónustu segir: „Fókus á að ná í nýja kúnna og endurnýja samninga við núverandi viðskiptavinum.“<sup>2752</sup>
- Á glæru um landflutninga segir hins vegar „Áhersla í sölu er að sækja auknar tekjur til núverandi viðskiptavina“.<sup>2753</sup>

5876. Sömu áherslur og að framan greinir voru lagðar til grundvallar í júlí 2009 þegar glærुकyning var útbúin fyrir uppgjör maímánaðar.<sup>2754</sup> Samkvæmt þessu voru markmið innanlandssviðs Eimskips nokkuð skýr. Í landflutningum átti ekki að sækja fram, þ.e. þar sem Samskip voru helsti keppinauturinn, en sækja átti fram á öðrum sviðum þar sem keppinautar voru fleiri. Var þetta í samræmi við stefnuna í sjóflutningum og yfirstandandi samráð við Samskip.

5877. Hvorki af glærुकyningunni né öðrum gögnum málsins frá þessum tíma fæst séð að Eimskip hafi haft hug á að keppa við Samskip í landflutningum eða hafi óttast samkeppni frá Samskipum á þeim markaði. Öðru máli gegndi um minnstu fyrirtækin á þessum markaði sem Eimskip nefndi einyrkja, þ.e. einyrkjar í rekstri flutningabifreiða. Fjallað var um þetta í tengslum við umfjöllun um útboð Norðlenska á landflutningum á árinu 2009, sbr. kafla 14.8.

5878. Til frekari vitnis um þetta ber að líta til tölvupósts sem (E)svæðisstj1 sendi þann 16. júní 2009 til (E)frkvstj-innanl ásamt afriti til m.a. (E)forstö-landfl2. Yfirskriftin var „Samkeppni í landflutningum“. Að sögn (E)svæðisstj1 var samkeppnin í landflutningum hægt og rólega að aukast. Efni tölvupóstsins beindist hins vegar ekki að stærsta keppinaut Eimskips í landflutningum, Samskipum, heldur einyrkjum. Í tölvupóstinum sagði nánar tiltekið:

*„Einyrkjarnir eflast og við eigum erfitt með að veita samkeppni, enda drögum við smátt og smátt úr allri þjónustu, og akstursverð orðin of há??*

*\* Það nýjasta í því, er að hætta sveita akstri milli Rey og Hafnar, þar mun einhver [svo] akstursaðilli koma inn, og veita okkur samkeppni.*

*\* [...], sinnir ferskfiskflutningum milli fjarða á Austurlandi, flutningur er við sinntum áður, en fluttist til [...], þar sem við gátum ekki sínt [svo] næga biðlund.*

*Hefur stykt [...] í samkeppninni um ferskfiskflutninganna.*

*\* [...], ekur með tveimur bílum milli Egisstaða/Austurlands og Reykjavíkur, fer orðið tvær ferðar í viku, hans markaður er aðalega [svo] búslóðir og almenn vara, gengur um fyrirtæki á austurlandi og býður sína þjónustu, á lægri töxtum en Flytjandi og Samskip.*

*\* Byko bíllinn, einstaklingur er ekur fyrir Byko, er byrjaður að bjóða „aukapláss“ í bílnum, hefur náð nokkrum árangri ( 2,5 tonn flísar ) ( Hjónarúm fyrir 18 þús, við buðum 60 þús.).*

*\* Bílar, er aka fyrir Furu, koma frá REY með vörur fyrir VHE og fleirri [svo] ( Saltkaup ), taka brotajárn til baka.“*

5879. (E)frkvstj-innanl svaraði sama dag og sagði þetta „mikið áhyggjuefni“, full ástæða væri til að hafa áhyggjur af þessari þróun og að grípa yrði til ráðstafana „til að tryggja okkar stöðu“.<sup>2755</sup>

5880. Í tölvupóstinum fjallaði (E)svæðisstj1 um fimm einyrkja. Sagði að þeir væru mögulega að eflast á markaði þar sem verð Eimskips væru orðin of há og dregið hefði úr þjónustu fyrirtækisins í landflutningum. Engar áhyggjur komu fram um að þessir samkeppnislegu veikleikar Eimskips

<sup>2752</sup> Sjá glæru 18.

<sup>2753</sup> Sjá glæru 8. Til viðbótar er einnig vert að nefna að í glærunum sagði jafnframt að verulegur viðsnúningur til hins betra hefði orðið í rekstri Flytjanda frá fyrra ári.

<sup>2754</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.33.162614.

<sup>2755</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.33.379495.



(Flytjandi) gætu leitt til þess að Samskip myndu bjóða betur og ná til sín viðskiptavinum frá Eimskip. Í tölvupósti (E)svæðisstj1 má jafnframt sjá hvernig vísað er til Eimskips og Samskipa sem fyrirtækja í sömu stöðu, líkt og fyrirtækja sem saman standa frammi fyrir þeirri samkeppnisógn sem var talin felast í einyrkjum á markaði, sbr. eftirfarandi ummæli (E)svæðisstj1: „[...] hans markaður er aðalega [svo] búslóðir og almenn vara, gengur um fyrirtæki á austurlandi og býður sína þjónustu, á lægri töxtum en Flytjandi og Samskip.“

5881. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að túlka beri lýsingar (E)svæðisstj1 sem svo að umræddir einyrkjar hafi raskað ákveðnu jafnvægi á markaðnum, jafnvægi sem að mati Samkeppniseftirlitsins var tilkomið vegna samráðs Eimskips og Samskipa. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins þar sem ólögmeitt samráð við Samskip í landflutningum er viðurkennt.
5882. Víðs vegar í samtímagögnum er að finna sams konar birtingarmynd samráðsins, þ.e. að samkeppnisógn á landflutningamarkaði stafaði að mati Eimskips og Samskipa ekki frá hvort öðru heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða. Nefna má hér dæmi sem einnig er fjallað um kafla 14.8:
- Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 28. september 2009 („DOM business plan 2010 – Trúnaðarmál“) var mesta samkeppnisógnin í landflutningum ekki talin stafa af Samskip heldur einyrkjum („The main threat in the market are individual truck drivers“).
  - Þann 10. desember 2009 sendi (E)rekstj-aksturst „uppfærða“ viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips til (E)frkvstj-innanl. Þar kom hið sama fram, þ.e. samkeppnisógn stafaði að mati Eimskips ekki frá Samskipum heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða.
  - Í glærुकynningu (S)forstj frá 30. nóvember 2009 er fjallað um helstu ógnir sem steðji að landflutningum. Einyrkjar og Íslandspóstur voru tilgreind sem helsta ógnin en ekki Eimskip, sbr. kafla 14.10.
  - Samkvæmt glærुकynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 voru einyrkjar mesta ógnin í landflutningum á Íslandi. Ástæðan var þessi: „Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down.“.
5883. Með öðrum orðum hafði Eimskip mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá hinu öflugra fyrirtækinu á markaðnum, þ.e. Samskipum. Hið sama átti við um Samskip. Er það lýsandi fyrir hið ólögmeita samráð í landflutningum að það hafi að mati (S)forstj verið samkeppni við einyrkja, en ekki Eimskip, í landflutningum sem sögð var geta ógnað jafnvæginu og leitt til lægra verðs. Hér ber og að hafa í huga að í framangreindum tölvupósti (E)svæðisstj1 frá 16. júní 2009 felst það mat að einyrkjar hefðu raskað ákveðnu jafnvægi á markaðnum, jafnvægi sem var tilkomið vegna samráðs Eimskips og Samskipa.
5884. Í upphafi september 2009 vistaði (E)frkvstj-innanl hjá sér markmiðsskjal með heitinu „Markmið EI og hugmyndaskjal 2009 Update.xlsx“ og sendi á (E)forstö-landfl2, (E)frkvstj-Svíþj, (E)rekststj-vörud, (E)rekststj og (E)svæðisstj1.<sup>2756</sup> Skjalið sendi (E)frkvstj-innanl einnig til (E)frkvstj-sala/þj sama dag, þann 10. september 2009, og sagði hann þetta vera verkefnalista sem innanlandssvið hefði verið að vinna með á árinu en síðast hefði verið tekið „update“ á listann um miðjan maí.<sup>2757</sup> Staðfestir það mat Samkeppniseftirlitsins að unnið hefði verið eftir umræddu markmiðsskjali á árinu 2009. Í skjalinu kom m.a. fram áhersla á að „hlúa betur að núverandi kúnnum. Dýrara að sækja nýja“. Endurspeglar þetta hina ólögmeitu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips í landflutningum á árinu 2009. Skýr

<sup>2756</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Markmið EI og hugmyndaskjal 2009Update.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.417514.

<sup>2757</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Markmið EI og hugmyndaskjal 2009Update.xlsx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst [...] Doc. ID. 0.7.33.280139.



birtingarmynd á þessu eru t.d. atvikin í nóvember 2009 og áfram sem tengjast útboði Norðlenska, sbr. umfjöllun hér að framan.

#### 14.9.2. Aðgerðir til að stuðla að „frið“

5885. Gögn málsins sýna að í september og október 2009 var hjá Samskipum fjallað á ný um verðhækkun gagnvart stórum viðskiptavinum og vinnuhópur settur á fót sem hefði m.a. það hlutverk að meta hvort Samskip hefðu með aðgerðum sínum á markaði hindrað verðhækkningar og unnið gegn „frið“. Þess skal getið að í aðdraganda þessa vísaði (S)forstö-innfl1, í tölvupósti til (S)frkvstj-innanl, til samskipta við (E)frkvstj-Þýskal „um helgina“, þ.e. 29. eða 30. ágúst 2009.<sup>2758</sup>
5886. Þann 3. september 2009 sendi (S)forstö-markaðs, forstöðumaður markaðs- og samskiptadeildar Samskipa, tölvupóst til (S)forstj. Sagði hún að það væri bókaður markaðsfundur þann 10. september 2009. Lagði hún til að „við ræðum samkeppnismálin þá. Ertu sáttur við það? Ég boða þá til viðbótar sem við ræddum um.“ (S)forstj svaraði samdægurs og sagði þetta vera hið besta mál.<sup>2759</sup>
5887. Daginn eftir kallaði (S)forstj m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl og (S)frkvstj-millilandasv til fundar við sig til þess að ræða „sölustarf og áætlunargerð“.<sup>2760</sup> (S)frkvstj-innanl var einnig boðaður á fundinn. Var fundurinn haldinn skömmu síðar sama dag. Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-innanl 6. september 2009 greindi hann frá því hvað hann hefði sagt á umræddum fundi:
- „[...] fundur gekk vel, ég lagði til að við myndum fara í ca 5 mánaðar verkefni, þar sem solumál yrðu kryfjuð hjá okkur, og lagður yrði verulega mikill þungi í solumál almennt hjá félaginu, ekki endilega til að auka markaðshlutdeild, heldur til að geta spilað leikina almennt betur...ræðum betur síðar.“<sup>2761</sup>*
5888. Þann 8. september 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanna sinna, viðskiptastjóra hjá innflutningsdeild. Beindi hann þeim fyrirmælum til þeirra að skoða mögulega verðhækkun á stóra viðskiptavinum eins og t.d. Húsasmiðjuna, N&O, Íslensk-Ameríska og Rúmfatalagerinn, sbr. kafla 14.10.2.
5889. Þessi gögn frá 6. og 8. september 2009 eru í samræmi við önnur gögn málsins, þ.e. um áherslu á verðhækkun á stóra viðskiptavinum en ekki á að auka markaðshlutdeild.
5890. Fundurinn sem (S)forstö-markaðs vísaði til í tölvupóstinum til (S)forstj var haldinn 10. september 2009. Síðar sama dag sendi (S)forstö-markaðs tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og vísaði til þess að á honum „var lagt til að stofna vinnuhóp um samkeppnis, kreppu og markaðsmál.“ Í þessum hópi sátu fulltrúar m.a. innflutningsdeildar, útflutningsdeildar, landflutninga og markaðsdeildar. Einnig átti (S)frkvstj-millilandasv sæti í hópnum sem fulltrúi yfirstjórnar. (S)forstö-markaðs stakk upp á því hvaða starfsmenn viðkomandi deilda sætu í hópnum. (S)forstj svaraði og samþykkti tillögur (S)forstö-markaðs.<sup>2762</sup>
5891. Í kjölfarið boðaði (S)forstö-markaðs vinnuhópin til fundar. Fundarboðið bar heitið „Kreppan og Samkeppnin – ógnanir og tækifæri“ og var meðlimum í hópnum sagt að þeir væru skipaðir „í hóp sem ætlað er að móta tillögur og innleiða aðgerðir til að mæta breyttum aðstæðum á mörkuðum“.<sup>2763</sup> Daginn eftir, 11. september 2009, hittust (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv á fundi flutningsviðs SVÞ.<sup>2764</sup>

<sup>2758</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.766710.

<sup>2759</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.636802.

<sup>2760</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.439383.

<sup>2761</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.637841.

<sup>2762</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.640205.

<sup>2763</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.902901.

<sup>2764</sup> Sbr. yfirlit í kafla 13.



5892. Ljóst er að þessi vinnuhópur fundaði nokkrum sinnum í kjölfar skipunar hans.<sup>2765</sup> (S)forstö-markaðs boðaði vinnuhópin aftur á fund þann 20. október 2009 með fundarboði þann 6. október 2009. Fundarboðið var sent til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl og (S)forstö-landfl ásamt afriti til (S)forstj. Í fundarboðinu segir (S)forstö-markaðs að neðangreint hafi verið ákveðið sem næsta umræðuefni fundar hópsins:

*„Núverandi markaðsplan okkar:*

*Við erum að halda okkar hlut og sækja smá.... eða Höfum við komið í veg fyrir verðhækkanir? Höfum við hugsanlega verið leiðandi í verðstríði? Erum við sá aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta?*

*þurfum að fara í nákvæma naflaskoðun á okkar eigin aðferðarfræði. Hvað viljum við í raun, hverju erum við að reyna að ná fram? Er mögulegt að við höfum komið í veg fyrir að komist friður á?*

*þurfum að skoða og setja fram eigin aðferðarfræði og engar afsakanir.*<sup>2766</sup>

5893. Gögn málsins benda ekki til þess að þeir sem sátu í vinnuhópnum hafi mótmælt þessari umfjöllun formanns vinnuhópsins. Hið sama gildir um forstjóra Samskipa.

5894. Framangreint gefur til kynna að það hafi verið áhyggjuefni hvort Samskip hafi verið að keppa á markaði. Sú staðreynd ein að rætt var um það innan Samskipa að fyrirtækinu væri hugsanlega ekki treystandi þar sem það hefði verið að „sækja smá“ gefur skýra vísbendingu um ólögmætt samráð við helsta keppinautinn, Eimskip. Ella væri engin ástæða til þess að ræða um skort á trausti og ógn við „friðinn“ í tengslum við aðgerðir Samskipa á markaði.

5895. Til viðbótar er þessi umfjöllun hjá formanni vinnuhópsins í samræmi við önnur gögn málsins, þ.e. að innan Samskipa hafi verið lögð áhersla á að fyrirtækið myndi ekki sýna háttsemi á markaði sem kæmi í veg fyrir verðhækkanir heldur reyna þvert á móti að stuðla að „friði“/„ró“ og hækkun á verði.

### 14.9.3. Flutningsmiðlari verður var við „vopnahlé“

5896. Þann 12. nóvember 2009 sendi óháður flutningamiðlari tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Flutningsmiðlarinn var að leita tilboða hjá Eimskip í flutninga til Íslands f.h. fyrirtækis sem var í viðskiptum við Samskip. Var flutningsmiðlarinn óánægður með áhugaleysi Eimskips. Í tölvupóstinum sagði eftirfarandi:

*„Fyrirtækið sem um ræðir er hjá Samskip og var ég að reyna að koma þeim í samband við ykkur en það gengur illa með svona slow motion aðferð.“*

*Síðan sagði flutningamiðlarinn:*

*„Ef þið hafið ekki áhuga á nýjum kúnnum og viljið vopnahlé við keppinautanna þá er betra að segja svona gömlum hundi eins og mér hvernig málin eru, hreint út. Það sparast mikið við það.“*

5897. (E)frkvstj-sala/þj framsendi póstin til undirmanna sinna og spurði hver hefði annast þessi samskipti. (E)viðskstj svaraði um hæl og sagðist hafa séð um þetta. Til skýringar á þessu benti hann m.a. á þetta:

<sup>2765</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.773143. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774910. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.914276. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.668239. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.684406. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938309.

<sup>2766</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774910. Þess má geta að í afrituðum gögnum frá Samskip fannst tölvupóstur frá [...] til [...] rúmum 5 mánuðum síðar eða 1.3.2010, kl. 14:38. Heiti tölvupóstsins er „fundur í framkvæmdastjórn“ þar sem kemur fram að [...] langi að koma inn á fund framkvæmdastjórnar næst „og ræða um hópinn minn „kreppan og samkeppnin“. Við skoðun afritaðra gagna fannst ekki svar við þessum tölvupósti. Doc. ID. 0.7.33.718227.





„... móttakandi er Ögurvík sem er stór viðskiptavinur hjá Samskip.“

5898. Greindi (E)viðskstj frá því að viðkomandi hefði hafnað tilboði frá Eimskip.<sup>2767</sup>

5899. Ljóst er að flutningsmiðlarinn taldi sig þekkja markaðinn og viðskiptahætti Eimskips og Samskipa mjög vel („gamall hundur“). Er einnig ljóst að þessi flutningsmiðlari taldi tilboð eða áhugaleysi Eimskips um að ná til sínum viðskiptum frá Samskipum gefa augljóslega til kynna mjög takmarkaða samkeppni milli fyrirtækjanna og lítinn vilja til samkeppni.

5900. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það sem flutningsmiðlarinn upplifði sem „vopnahlé“ í samræmi við önnur framangreind gögn málsins og endurspeglaði ólöglegt samráð fyrirtækjanna hvað varðar stóra viðskiptavini.

#### 14.9.4. Hækka verð gagnvart „núverandi kúnnum“

5901. Í nóvember 2009 kom skýrt fram hjá (S)forstö-innfl1 hver var samkeppnisstefna innflutningsdeildar Samskipa, þ.e. að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa frá því fyrr á árinu 2009. Rifja má t.d. upp þessi gögn sem lýst hefur verið í umfjöllun hér að framan:

- Í byrjun apríl 2009 beindi (S)forstö-innfl1 því til undirmanna sinna að ekki ætti að „tala við“ mikilvæga viðskiptavini Eimskips, eins og t.d. Aðföng.
- Þann 17. apríl 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs síns og minnti sig á mikilvægi þess að Samskip hefðu skýra stefnu í samkeppni gagnvart m.a. Eimskip.
- Í glærukynningu (S)forstö-innfl1 24. apríl 2009 kom m.a. fram; „ekki sækja, hækka verð“. Ekki ætti að reyna með samkeppni að ná viðskiptavinum frá Eimskip heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum.
- (S)forstj gaf í tölvupósti frá 22. júní 2009 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna m.a. eftirfarandi fyrirmæli: „ekki sækja heldur á ný mið“.

5902. Þann 17. nóvember 2009 sendi (S)forstö-landfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurðist fyrir um möguleg viðskipti við mikilvægan viðskiptavin Eimskips, IKEA. Nánar tiltekið sagði eftirfarandi í tölvupósti (S)forstö-landfl:

„Þekkir þú stöðuna á samningum IKEA. Hafð þið eitthvað reynt við þá?“<sup>2768</sup>

5903. Í svari (S)forstö-innfl1 sagði:

„Samningur þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.“

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar.

Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM.“<sup>2769</sup>

5904. Fyrrgreindur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 er í samræmi við tölvupósta sem hann sendi þremur dögum síðar til undirmanns síns, viðskiptastjóra í innflutningsdeild. Í þeim fólst í raun að (S)forstö-innfl1 gaf fyrirmæli um að láta annan mikilvægan viðskiptavin Eimskips í friði (Aðföng).

<sup>2767</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID: 0.7.33.319256.

<sup>2768</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.786099.

<sup>2769</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID: 0.7.33.786102.



5905. (S)forstö-innfl1 barst þannig tölvupóstur frá (S)viðskstj1 þann 20. nóvember 2009. Upplýsti (S)viðskstj1 um að hann hefði verið kallaður á fund hjá Aðföngum fyrr um daginn og að fyrirtækið vilji fá „verð í USA flutningana!“. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði þetta:

*„Thad vaeri gaman ad taka thetta, en vid megum ekki bjoda of lag verdam<sup>2770</sup> eimskip er orugglega ad reyna ad haekka a tha. Spilum thetta strategist. Their eru ju med heildarsamning við Eimu“.*<sup>2771</sup>

5906. (S)forstö-innfl1 sá ástæðu til að senda (S)viðskstj1 annan tölvupóst síðar sama dag til að tryggja að (S)viðskstj1 myndi ekki gera Aðföngum hagstætt tilboð:

*„Annad*

*Athugadu ad vid munum reyna ad na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi“.*<sup>2772</sup>

5907. Hér ber að rifja upp umfjöllun í kafla 14.5 hér að framan. Þar er rökstutt að samningur Samskipa við N&O (undirritaður 6. febrúar 2009) fól ekki í sér frávik frá hinu samfellda samráði sem var fyrir hendi á árinu 2009. Í gögnum Samskipa voru þessi nýju viðskipti ekki skilgreind sem birtingarmynd samkeppni heldur sem einhvers konar „leiðrétting“ vegna þeirrar ákvörðunar Aðfanga á árinu 2008 að færa viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips. Þess vegna var rætt um ró í samkeppni á árinu 2009.

5908. Hér er einnig mikilvægt að hafa í huga að Aðföng voru einn af stærstu kaupendum á sjóflutningaþjónustu til landsins. N&O var annar stór viðskiptavinur í sama vöruflokki. IKEA, Rúmfatalagerinn (Rúmfó), Húsasmiðjan (Húsa) og Íslensk Ameríska (ÍSAM) voru einnig mikilvægir viðskiptavinir.

5909. Að mati Samkeppniseftirlitsins draga framangreindir tölvupóstar (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-landfl og (S)viðskstj1 fram með skýrum hætti þá röskun á samkeppni sem leiddi af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Þannig kom ekki til álita að reyna að ná IKEA í viðskipti þar sem það væri í ósamræmi við þá stefnu að hækka verð hjá mikilvægum viðskiptavinum. (S)viðskstj1 var sagt að spila þetta „strategískt“ gagnvart Aðföngum. Var útskýrt fyrir honum að ef Samskip myndu ekki bjóða Aðföngum „of lág verð“, þ.e. „hræra í þessu“, þá gæti Eimskip hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip gætu hækkað verð gagnvart N&O. Ef það yrði hins vegar „hrært í þessu“ gæti Eimskip séð sig knúið til að „spilla fyrir“, þ.e. hindrað verðhækkanir Samskipa gagnvart N&O.

5910. Vísast hér einnig til ítrekaðra óska mikilvægs viðskiptavinar Eimskips í innflutningi (J. Rönnung) um að (S)forstö-innfl1 myndi gefa fyrirtækinu tilboð á árinu 2010, sbr. kafla. 14.22. Hér má líka vísa til þess að í febrúar 2010 vísaði (S)forstö-innfl1 til þess að ákveðnir viðskiptavinir Eimskips væru merktir „heitbundnir Eimskip“ með miðlægum hætti í tölvukerfum Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 14.20.4.

5911. Áður en „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst áformuðu Samskip að reyna með samkeppnisaðgerðum að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Skipti þá engu máli fyrir sókn Samskipa hvort stórir og mikilvægir innflutningsaðilar væru samningsbundnir Eimskip eða ekki, sbr. umfjöllun um „herferð“ og „grænlenka daga“ Samskipa í kafla 6.7.6.

5912. Fyrirmæli (S)forstö-innfl1 til undirmanna um að ekki ætti að „tala við“ við samningsbundna viðskiptavinum Eimskips er að mati Samkeppniseftirlitsins skýr vísbending um markaðsskiptingu og samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

5913. Í nóvember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)starfsm vegna fundar með viðskiptastjórum daginn eftir. Í tölvupóstinum lagði (S)forstj línurnar fyrir fundinn og sagði m.a. að markmiðið með fundinum

<sup>2770</sup> Í tölvupóstinum er orð þetta misritað með þessum hætti, þ.e. „verdam“. Væntanlega á hér annað hvort að standa „verð“ eða „verð á meðan“.

<sup>2771</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.787400.

<sup>2772</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.787407.



væri að skerpa á flokkun viðskiptavina (ABCD), „útdeila kúnnnum á viðskiptastjóra“ „og „verða sammála um hvaða kúnnar fari ekki beint í „eignarhald“ hjá viðskiptastjórum“. Segir hann svo:

„Svo notum við tímann [...] og látum viðskiptastjóra hringja út í fyrirtæki eins og brjálæðinga til að afla upplýsinga almennt um status á minni kúnnaflórunni okkar“.<sup>2773</sup>

5914. Ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók til mikilvægra viðskiptavina en miklu mun síður til smærri viðskiptavina (minni fyrirtæki og einstaklingar). Þessi fyrirmæli og fyrirkomulag (S)forstj voru í samræmi við áðurnefnd fyrirmæli (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra í maí 2009 og fyrirmæli (S)forstj í júní sama ár um að sækja ekki og endurspegla að „friður“ átti að ríkja milli Samskipa og Eimskips um hina stærri viðskiptavini. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna þessi gögn fyrirkomulag og framkvæmd ólögmætrar markaðsskiptingar og að með innanhússkipulagi og fyrirmælum um hegðun viðskiptastjóra var reynt að tryggja að „friðurinn myndi haldast“. Eru þessi gögn því til frekari stuðnings því mati Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér markaðsskiptingu og annað samráð á þessum tíma.
5915. Þekkt er að þátttakendur í ólögmætu samráði geta haft hvata til að „svindla“, t.d. með því að ná sér í aukin viðskipti með því að bjóða lægra verð en til stóð. Ef upp um slíkt „svindl“ kemst geta aðrir þátttakendur í samráðinu séð sig knúna til þess að „hefna“ og úr orðið hörð samkeppni sem getur leitt til þess að allir þátttakendur í samráðinu hagnast minna en ella.<sup>2774</sup> Það er því líka hvati til þess að „hemja sig“ og „svindla“ ekki í samráðinu. Í framangreindum tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 frá nóvember 2009 fólst í raun útskýring (S)forstö-innfl1 fyrir undirmanni sínum, (S)viðskstj1, að Samskip myndi hagnast minna ef fyrirtækið freistaðist til þess að ná með samkeppnisaðgerðum viðskiptum af Eimskip, sbr. sérstaklega eftirfarandi ummæli: „Athuguðu að við munum reyna að na fram hækkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef við hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir því. Skodum thetta allt i samhengi“.
5916. Í þessu samhengi má líta til þess að 26. nóvember 2009 vistaði (S)forstö-innfl1 hjá sér excel-skjal þar sem fram kemur mat á þeirri viðskiptalegu áhættu sem innflutningsdeild Samskipa var talin standa frammi fyrir. Skjalið sýnir m.a. mikil áhrif mögulegs verðstríðs og að (S)forstö-innfl1 taldi litlar líkur á að slíkt verðsamkeppni myndi eiga sér stað milli Eimskips og Samskipa. Einnig kemur fram það mat (S)forstö-innfl1 að ekki væru miklar líkur á því að Samskip myndu missa úr viðskiptum tvo stóra viðskiptavini, Rúmfatalagerinn og Íslensk Ameríska (ÍSAM):<sup>2775</sup>

<sup>2773</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.670361.

<sup>2774</sup> Í ákvörðun Samkeppnisráðs nr. 11/2015 segir: „Í samkeppnisrétti er þekkt að upp geta komið deilur milli þátttakenda í samráði og jafnvel getur brotist út tímabundin hörð samkeppni. Slíkar deilur eða tímabundin samkeppni hefur engin áhrif á ólögmæti samráðs ef viðkomandi fyrirtæki halda eftir sem áður áfram að hafa með sér samráð.“ Hér má einnig vísa til t.d. ákvörðunar framkvæmdastjórnar ESB frá 21. desember 1994 í máli nr. IV/33.218 *Far Eastern Freight Conference*. Í málinu var bent á að það sé almenn regla að þátttakendur í verðsamráði hafi tilhneigingu til þess að svindla („general rule that all cartels are susceptible to ‘cheating’ or secret discounting [...]“) Síðan segir: „This is a perfectly normal consequence of cartel behaviour. The members of the cartel seek not only to maximize profits by agreeing prices between themselves but also to maximize revenues by gaining market share from one another. Such behaviour normally results in a degree of instability even in the most disciplined cartel. Cartels also suffer the inevitable instability due to the fact that it always pays to be the one company operating outside the cartel.“ Í dómi undirréttar ESB í máli nr. m.a. T-23/99, EU:T:2002:75, *Pre-Insulated Pipe Cartel*. Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í þessu máli, sem staðfest var undirréttinum og síðar dómstóli ESB, er þetta orðað með með þessum hætti: „Even cheating or occasional outbreaks of fierce competition do not prevent an arrangement from constituting an agreement for the purposes of Article 81(1) where there is a common and continuing objective to co-operate“.

<sup>2775</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.17197. Þess má geta að árið 2010 gerði Samskip sambærilegt áhættumat og þar er sömu sögu að segja, þ.e. missir á stórum viðskiptavinum hefur veruleg áhrif á tekjuhlíð fyrirtækisins sem og verðstríð. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Risk Assessment\_HEILDSAMSKIP“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.709738.



		From 1-8 Only use each number once	From 1-5 5 as certain to occur	Full Year negative EBITDA impact on Budget 2010
Risk	Short Description (examples)	Significance	Likelihood	EBITDA impact in EUR ' - 000
1	Loosing Rumfatalagerinn	4	2	200
2	Loosing Islensk Ameriska	5	3	300
3	Price war (10% drop in rates)	8	2	850
4	Economy slows down (5% volume drop)	7	3	850
5	Drop in bunker price by 30%	3	1	300
6	Freight rates from USA to Europe increase significantly	6	2	500
7	New Far East partner is not cost competitive	2	1	250
8				

5917. Í kafla 14.20.4 var fjallað um vinnuhóp innan Samskipa sem stofnaður var í samráði við (S)forstj. Þegar fyrrgreind umfjöllun vinnuhópsins um mikilvægi þess að halda friðinn við Eimskip er sett í samhengi við þetta samtímagagn frá Samskipum þá má að mati Samkeppniseftirlitsins greina hvað fyrirtækið hefði haft mikinn hvata til að halda friðinn. Jafnframt sýnir þetta gagn (S)forstö-innfl1 umtalsverða vissu fyrir hinu sama. Ber að hafa í huga að (S)forstö-innfl1 sat í umræddum vinnuhópi.
5918. Ró á markaðnum var ekki raskað í nóvember 2009 og Samskip hófu undirbúning að því að hækka verð gagnvart N&O. Sýna gögnin að þann 29. desember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1: „Boðaðu endilega fund með N&O í næstu viku (ekki á mánudag) til að ræða hækkaniir“.<sup>2776</sup> Fjallað er nánar um atvik sem þessu tengjast í kafla 14.25.1.
5919. Samkeppniseftirlitið telur framangreint í samræmi við önnur fyrirliggjandi sönnunargögn sem sýna fram á að hið ólögmeta samráð fólst m.a. í því að Eimskip og Samskip myndu ekki með samkeppni reyna að ná stórum viðskiptavinum frá hvort öðru. Með slíku samráði voru sköpuð skilyrði til þess að hækka verð. Þá vísast til þess að Eimskip hefur, í sátt við Samkeppniseftirlitið, viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjóflutningum.

#### 14.9.5. Samantekt

5920. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að alvarleg brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga á árinu 2009 hafi falist m.a. í samráði við Samskip“ *um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*“ Samtímagögn sýna hið sama. Þegar framangreind gögn eru virt saman í einu lagi þá sýna þau í aðalatriðum að Eimskip og Samskip kepptu ekki í reynd sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinini heldur lögðu þess í stað áherslu á að skapa frið og ró á markaðnum og skilyrði til þess að viðhalda eða jafnvel hækka verð. Eins og áður sagði var í áætlunum Samskipa og Eimskips lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010. Framangreind gögn eru því birtingarmynd á hinu ólögmeta samráði fyrirtækjanna á árinu 2009.
5921. Samskip mótmæla þessu, sbr. mgr. 1390 og áfram og mgr. 1442-og áfram í athugasemdum Samskipa við AI. Fjallað er um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.10. Eins og þar er rökstutt breyta þau ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins.
5922. Hér að framan var einnig fjallað um gögn sem gefa til kynna að samkeppnisógn á landflutningamarkaði hafi að mati Eimskips og Samskipa ekki stafað frá hvort öðru heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða. Í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að ólögmeta samráð hafi átt sér stað á landflutningamarkaði, sbr. m.a. mgr. 814-815 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Umfjöllun um einyrkja sýni ekki með nokkrum hætti fram á ólögmeta samráð.
5923. Sjónarmið Samskipa geta ekki haggað því mati Samkeppniseftirlitsins að framangreind gögn séu ein birtingarmynd samráðs Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði. Sökum samráðsins hafi þessi langöflugustu flutningafyrirtæki landsins ekki litið á hvort annað sem keppinaut hins heldur væru það

<sup>2776</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.794201.



Í þessu tilfelli smæstu fyrirtækin sem stóðu utan samráðsins. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa í kafla 26.10.1.

#### 14.10. Áætlanir fyrir árið 2010 – Áframhaldandi samráð

5924. Samkeppniseftirlitið telur að gögn frá árinu 2009 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2010 séu til stuðnings því að fyrirtækin hafi á þessum tíma átt í ólögmætu samfelldu samráði. Áður en vikið verður að þeim gögnum er rétt að fara nokkrum almennum orðum um rekstraráætlanir fyrirtækja.

##### 14.10.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja

5925. Eitt mikilvægasta stýritæki hvers fyrirtækis í daglegum rekstri er rekstraráætlun (sem getur verið nefnd ýmsum öðrum nöfnum) sem unnin er í samræmi við aðstæður á viðkomandi markaði og á grundvelli markmiða og stefnu fyrirtækisins í framtíðinni. Slík áætlun tekur almennt til næsta rekstrarárs en þar geta einnig verið lýsingar á aðstæðum eða uppgjöri líðandi árs. Með sama hætti er algengt að forsendur í rekstraráætlun séu lagðar til grundvallar og hafi áhrif við gerð fjárfestingaráætlunar sama fyrirtækis.

5926. Rekstraráætlun er í grundvallaratriðum samsett af tveimur aðgreindum áætlunum sem þó tengjast. Er það annars vegar tekjuáætlun og hins vegar gjaldaáætlun. Geta þessar áætlanir verið gerðar á einstökum undirmörkuðum sem fyrirtækið starfar á, sem síðan eru sameinaðar í eina áætlun.<sup>2777</sup>

5927. Tekjuáætlun fyrirtækja á samkeppnismarkaði byggir á og tekur mið af ýmsum forsendum sem þau meta rétt að horfa til við rekstur. Eru þessar forsendur af tvennum toga, annars vegar forsendur og breytur sem viðkomandi fyrirtæki hefur, undir eðlilegum kringumstæðum, lítil eða alls engin áhrif á hvernig muni þróast á gildistíma áætlunarinnar, og hins vegar forsendur og breytur sem fyrirtækið setur sér sjálf og sem áhrif geta haft á niðurstöðu tekjuáætlunarinnar og með beinum hætti síðan á gjaldaáætlunina.

5928. Þær forsendur sem hvert fyrirtæki fyrir sig þarf að taka mið af við gerð rekstraráætlunar en getur nánast engin áhrif haft á, eru helst þessar:

- Háttsemi keppinauta á markaðnum
- Almenn þróun efnahagsmála, þ.m.t. þróun eftirspurnar, atvinnu, verðlags, gengis, launa og kaupmáttar
- Löggjöf og ákvarðanir stjórnvalda af ýmsu tagi
- Ákvarðanir um fjárfestingar annarra aðila í þjóðfélaginu
- Alþjóðleg þróun tiltekinnar kostnaðarpátta

5929. Þessar og aðrar forsendur hafa mismunandi vægi eftir eðli starfsemi viðkomandi fyrirtækis.

5930. Forsendur og breytur sem fyrirtækið sjálf hefur stjórn á eru þeir þættir sem fyrirtækið gefur sér við stefnumótun og aðra markmiðssetningu í rekstrinum, svo sem arðsemiskrafa, afkastageta o.fl. Undir þetta falla einnig allar markaðsaðgerðir og þættir sem taka mið af markmiðum fyrirtækisins um þróun þess á komandi tímum á viðkomandi markaði með hliðsjón af aðstæðum. Hluti af þessu er síðan

<sup>2777</sup> Á árinu 2010 var gerð breyting á framsetningu áætlana Samskipa sem ástæða er til nefna. Í stað einnar rekstraráætlunar fyrir annars vegar innflutning og hins vegar landflutning, voru áætlanir Samskipa fyrir árið 2011 settar fram í tveimur skjölum, þ.e. annars vegar rekstraráætlun og hins vegar markaðsskýrslu. Í rekstraráætlun var m.a. áfram fjallað um áætlaðar tekjur og kostnað sem og fyrirhugaðar breytingar á gjaldskrá og öðrum gjöldum en í markaðsskýrslu var m.a. fjallað nánar um markaðinn, viðskiptavinum, þróun magns, áherslur í sölu ásamt nánari umfjöllun um hvern vöruflokk fyrir sig. Þessi háttur var eftirleiðis hafður á í áætlanagerð Samskipa, þ.e. fyrir árin 2012 og 2013. Í umfjöllun í ákvörðun þessari er því ýmist vísað til rekstraráætlunar eða markaðsskýrslu eða eftir atvikum til áætlunar Samskipa.



verðlagningarstefna fyrirtækisins og umfang og gæði þjónustunnar. Á grundvelli þessara forsendna reynir fyrirtækið að skapa sér stöðu á samkeppnismarkaði.

5931. Það sem skiptir mestu máli við gerð tekjuáætlunar og síðan um raunverulega afkomu hjá fyrirtæki á samkeppnismarkaði er selt magn á hverju tímabili með hliðsjón af verðskrá fyrirtækisins. Á þetta jafnt við um framleiðslufyrirtæki og þjónustufyrirtæki. Af þessu leiðir að megin forsenda áætlunar er fjöldi og samsetning viðskiptavina á tímabilinu og magn sem hver og einn kaupir. Helsta markmið þeirra sem stunda samkeppnisrekstur er að öllu jöfnu að vaxa og dafna og skila eigendum sínum tilætluðum og ásættanlegum arði.
5932. Líkt og áður hefur komið fram lúta tiltekna forsendur við áætlanagerð fyrirtækja að atriðum sem þau geta ekki haft áhrif á. Eitt af þeim atriðum sem fyrirtæki geta jafnan ekki haft bein áhrif á í þessu samhengi er, eins og áður segir, háttsemi keppinauta. Með samráði fyrirtækja geta þau á hinn bóginn, eðli málsins samkvæmt, haft áhrif á háttsemi hvers annars og dregið þannig úr óvissu á milli þeirra.

#### 14.10.2. Áætlun Samskipa fyrir árið 2010

5933. Gögn málsins sýna að undirbúningur að gerð rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið í föstum skorðum og virðist hafa verið vandaður. Þann 18. ágúst 2009 var sent til allra yfirmanna Samskipa „ófrávíkjanleg“ tímaáætlun vegna þessarar vinnu.<sup>2778</sup> Var hún svona:

Áætlun 2009	Tímabil	Skiladagur	V	Ágúst				September				Október			
				33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
<b>Fjárfestingaáætlun</b>															
Gerð fjárfestingaráætlunar	10.8-20.8	20.8.2009	Fim												
Yfirferð Framkvæmdastjórnar	26.8.2009	26.8.2009	Mið												
<b>Rekstraráætlun – fastur kostnaður</b>															
Launaáætlun send forstöðumönnum frá Starfsmannahaldi (allar deildir)	31.8-4.9.2009	4.9.2009	Fös												
Rekstraráætlun – fastur kostnaður (allar deildir)	5.9-18.9.2009	16.9.2009	Mið												
Endanleg launaáætlun og óbeinn kostnaður skráð í SAP (allar deildir)	17.9-18.9	18.9.2009	Fös												
"Stoðdeildir" kynna áætlun fyrir Framkvæmdastjórn	21.9-25.9	Skv. Fundarboði													
<b>Magn- og tekjuáætlun</b>															
Undirbúningur áætlunargrunns (millilandasvið, innanlandssvið og JT)	24.8-28.8	28.8.2009	Fös												
Magn- og tekjuáætlun millilandasviðs (innfl, útf, stórf, Færeyjar, JT)	29.8-10.9	10.9.2009	Fim												
Kynning á magn- og tekjuáætlun millilandasviðs (innfl, útf, stórf, Færeyjar, JT)		11.9.2009	Fös												
Magn- og tekjuáætlun innanlandssviðs (landfl og vöruhús)	29.8-16.9	16.9.2009	Mið												
Kynning á magn og tekjuáætlun innanlandssviðs (Landflutningar og vöruhús)		17.9.2009	Fim												
<b>Flutningaáætlun</b>															
Magnáætlun úrvinnsla í flutningastjórnun - gerð flutningaráætlunar	12-18.9	18.9.2009	Fös												
Magnáætlun úrvinnsla hjá Landflutningum - gerð flutningaráætlunar	18-23.9	23.9.2009	Mið												
<b>Rekstraráætlun</b>															
Skiparekstur, Flutningastjórnun, Gámavallardeild, Stórflytningadeild, JT	19.9-28.9	28.9.2009	Mán												
Innanlandssvið - Landflutningar og vöruhús	24.9-2.10	2.10.2009	Fös												
Útflutningur, Færeyjar	28.9-05.10	5.10.2009	Mán												
Innflutningur, SAMS-deildir	28.9-05.10	5.10.2009	Mán												
Yfirferð Framkvæmdastjórnar – Kynningar forstöðumanna - öll svið	28.9.-9.10	Skv. Fundarboði													
<b>Millideildasala og sala til tengdra félaga</b>															
Samanburður á MDS / söliverðum til tengdra félaga frá 2007-2009	24.8-28.8.2009	28.8.2009	Fös												
Samanburður á sbr. ofan við markaðsverð á sama tímabili	24.8-28.8.2009	28.8.2009	Fös												
Kynning á tillögum um MDS / söliverð ársins fyrir framkv. stjórn	28.9-2.10	Skv. Fundarboði													
Uppfærðir samningar um MDS og sölu til tengdra félaga liggja fyrir	3.10-9.10	9.10.2009	Fös												
Leiðréttingar og útgáfa endanlegrar áætlunar	3.10-9.10	9.10.2009	Fös												

5934. Samkvæmt framangreindu átti t.d. innflutningsdeild Samskipa að ljúka gerð magn- og tekjuáætlunar eigi síðar en 10. september 2009. Áætlunina skyldi kynna fyrir forstjóra og fleirum daginn eftir. Undirbúningur að þessu má sjá í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi viðskiptastjórnun innflutnings að kvöldi 8. september 2009. Vísaði hann til fundar með þeim fyrr um daginn og sagði að það væru nokkur verkefni sem þyrfti að klára áður en hann myndi hitta (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir. Fólust verkefni aðallega í því að hver viðskiptastjóri átti að meta hve mikið væri unnt að hækka

<sup>2778</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Áætlun\_2010\_ferli\_og\_tímarammi.doc.". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.630731.



verð gagnvart tilteknum mikilvægum viðskiptavinum og upplýsingar þar að lútandi þyrfti síðan að setja inn í „skjalið“. Einum viðskiptastjóranna var falið að meta þetta:

*„Húsasmiðjan – það þarf að meta hvaða hækkunir Húsasmiðjan tekur á næsta ári. Þetta er samspil vísitölu og gengis.*

*Nathan - Skoða þarf hvaða hækkunir samningurinn tekur. Þetta er háð skiptingunni USA vs Evrópa.*

*Íslensk Ameríska - Skoða þarf hvaða hækkun við treystum okkur í í nýjum samningi.*

*Samkaup - Skoða hversu mikla hækkun við teystum okkur í að ná á þennan samning.*

*Nói Sírius – skoða hvað hægt er að hækka mikið í mai*

*Kjarnavörur - meta það hvort að við náum inn hækkun á samningstímanum.“*

5935. Öðrum viðskiptastjórum var falið að meta hvort unnt væri að hækka verð gagnvart t.d. Vífilfelli og Rúmfatalagernum.<sup>2779</sup>

5936. Samkvæmt þessu höfðu Samskip það sem áhersluatriði í áætlunargerð fyrir næsta rekstrarár að verð yrði hækkað gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Er það í samræmi við önnur gögn frá þessum tíma og ályktun Samkeppniseftirlitsins um að markaðsskipting Samskipa og Eimskips gerði þeim kleift að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum.

5937. **(S)forstö-innfl1** sendi síðar sama kvöld annan tölvupóst til viðskiptastjóranna og brýndi fyrir þeim að vanda umrætt mat og vinnu við áætlunargerð innflutningsdeildar:

*„Ég vil ítreka það hversu mikilvægt það er fyrir okkur að vanda okkur við þessa áætlunargerð. Við sem deild verðum mældir út frá þessu allt næsta ár!!!“<sup>2780</sup>*

5938. **(S)forstö-innfl1** átti fund með **(S)forstj** 16. september 2009 til þess að ræða um áætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2010. Fyrir fundinn gaf **(S)forstj** þessi fyrirmæli:

*„Á fundi ma kynna:*

*-kynna vel allar megin forsendur*

*-útskýra vel þróun markaðshlutdeildar.“<sup>2781</sup>*

5939. Daginn eftir fundinn sendi **(S)forstj** tölvupóst til **(S)forstö-innfl1** (afrit m.a. til **(S)frkvstj-millilandasv**). Vísaði hann til fundarins og sagði „*afar mikilvægt að nú séu línur varðaðar fyrir komandi tíma hvað varðar tekju og kostnaðarskráningu, með það að leiðarljósi að efla „pricing“ þmt kostnaðarvitund og almennt auka áherslu á „framlegð“ versus „magn“.* Gaf hann **(S)forstö-innfl1** síðan fyrirmæli sem miðuðu að því að hækka eða viðhalda verði:

*„-allur forflutningur er rukkaður, og framlegð er ásættanleg, hvort sem um er að ræða FCL eða LCL*

*-allir greiða svo gott sem sama THC í útflutningshöfn*

*[...]*

*-allir greiða baf og önnur þjónustugjöld*

*-ásættanleg framlegð er af öllum framhaldsflutningi, hvert sem er, fyrir hvaða viðskiptavin sem er*

<sup>2779</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.768715.

<sup>2780</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.768780.

<sup>2781</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.770845.



*-sjófrakt er seld á bilinu 1400-1800 eur, til allra viðskiptavina, hversu stórir sem smáir [...]*<sup>2782</sup>

5940. Áhersla (S)forstj á að „allir“ myndu greiða umrædd gjöld og að enginn viðskiptavinur myndi greiða minna en 1400 evrur fyrir sjófrakt (bæði „stórir sem smáir“) gefur skýrt til kynna að (S)forstj hafi talið Samskip í sterkri stöðu gagnvart öflugum viðskiptavinum sínum. Í þessum leiðbeiningum er ekkert að finna um að sækja eigi fram á markaði og auka magn heldur áherslan lögð á aukna framlegð sem átti að nást m.a. með hækkun á verði og/eða hagræðingu.
5941. Hér að framan var því lýst að stærrí viðskiptavinir hefðu hæglega getað fært viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips (og öflugt) ef þeir hefðu ekki verið sáttir við kjör sín, sbr. t.d. í kafla 6.4. Það aðhald viðskiptavina var hins vegar háð þeirri forsendu að samkeppni ríkti milli fyrirtækjanna. Svo var hins vegar ekki og þess vegna gat t.d. (S)forstö-innfl1 gefið undirmönnum sínum þau fyrirmæli í september 2008 að „troða“ upp á öfluga viðskiptavini tilteknu gjaldi, sbr. kafla 8.15.10. Í þessum fyrirmælum og leiðbeiningum (S)forstö-innfl1 og (S)forstj fór greinilega ekki mikið fyrir óvissu um viðbrögð helsta keppinautarins. Sökum samráðsins gat (S)forstj gefið samskonar fyrirmæli ári seinna, sbr. kafla 14.20.3.
5942. Samskip í Bandaríkjunum unnu einnig að undirbúningi áætlunar fyrir árið 2010. (S)frkvstj-N-Am sendi þann 13. september 2009 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm. Í meðfylgjandi skjali er gerð grein fyrir stærstu viðskiptunum og eftirfarandi lagt til grundvallar fyrir árið 2010:
- „Hér er gert ráð fyrir að halda ofangreindum fyrirtækjum með óbreyttu magni“.*<sup>2783</sup>
5943. Á þessum tíma voru áætlanir fyrir erlenda starfsemi Samskipa einnig í undirbúningi. Þann 29. september 2009 sendi (S)forstö-umb.erl afrit af tölvupóstum til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl. Var um að ræða afrit af tveimur tölvupóstum sem (S)forstö-umb.erl hafði sent yfirmönnum Samskipa í ýmsum evrópskum höfnum eins og t.d. í Bretlandi, Hollandi, Þýskalandi og Danmörku. Fólust í tölvupóstunum leiðbeiningar frá Samskipum á Íslandi til þessara erlendu stjórnenda um gerð áætlunar fyrir árið 2010. Gefnar voru upp „General presumptions“ varðandi inn- og útflutning frá Íslandi. Varðandi verðhækkunir á komandi ári kom þetta m.a. fram:
- „No rate increases are planned for the start of next year but as from 1 July we shall have a 5% increase in service charges. If you have any local situation whereas you feel the need or opportunity to alter from this you are free to make that proposal in your budget.“*
5944. Kemur fram að framangreind markmið um m.a. verðhækkun í júlí 2010 séu „predictions made in Iceland“ og hinum erlendu stjórnendum bent á að snúa sér til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl ef þeir hafi einhverjar spurningar.<sup>2784</sup>
5945. Samkvæmt þessu töldu Samskip á Íslandi sig geta hækkað verð um mitt ár 2010. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það hið samfellda samráð við Eimskip sem leyfði fyrirtækinu að leggja þetta til grundvallar. Ef samráð er ekki fyrir hendi er augljóslega mun meiri óvissa um hvort aðgerðir keppinauta leyfi verðhækkun eða ekki.
5946. Virða ber orðalagið „any local situation“ í tölvupósti (S)forstö-umb.erl í samhengi við önnur gögn málsins. Hér ber m.a. að hafa í huga samskipti (S)forstö-umb.erl við starfsmenn Samskipa erlendis þegar fyrirtækið tilkynnti um verulega verðhækkun í lok ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.10. Yfirmaður Samskip í Rotterdam hafði áhyggjur af þessari hækkun og spurði hver yrðu viðbrögð Eimskips við þessari hækkun. Í svari (S)forstö-umb.erl 28. ágúst 2008 fólst að stjórnendur Samskipa á Íslandi

<sup>2782</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.771016.

<sup>2783</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Fundur stjórnar Samskipa Inc haldinn í Reykjavík 14 september 2009.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.641794.

<sup>2784</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.907544. Framsendir tölvupóstar sem hann sendi 24.09.2009, kl. 05:23 og 29.09.2009 kl. 07:12.





teldu ljóst að Eimskip myndi ekki bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa. Hins vegar var ljóst að stjórnendur Samskipa á Íslandi höfðu enga slíka vissu um aðgerðir erlendra keppinauta í for- og áframflutningum annars staðar í Evrópu. Þvert á móti lögðu Samskip til grundvallar að samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta myndu leiða til þess að fyrirtækið missti viðskipti í for- eða áframflutningum. Umrædd verðhækkun tók þannig aðeins til þeirra þátta þar sem Eimskip var helsti keppinauturinn.

5947. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að orðalagið „*any local situation*“ í tölvupósti (S)forstö-umb.erl frá september 2009 vísi til þess að virk samkeppni hafi getað verið fyrir hendi á viðkomandi markaðssvæði annars staðar í Evrópu, sem taka hafi þurft tillit til, og sem mögulega hafi getað komið í veg fyrir umrædda verðhækkun. Sökum þessa var af hálfu Samskipa á Íslandi skapað svigrúm fyrir stjórnendur t.d. í Bretlandi um að gera ráð fyrir minni eða engum verðhækkunum ef þeir teldu sig ekki hafa sömu vissu um aðgerðir keppinauta á árinu 2010 og Samskip hér á landi höfðu, m.ö.o stæðu frammi fyrir „*local situation*“ sem ekki væru fyrir hendi á Íslandi. Er þetta enn ein vísbending um tilvist samráðs Samskipa og Eimskips á Íslandi.
5948. Á tímabilinu 5. til 9. október 2009 var (S)forstö-innfl1 að leggja lokahönd á rekstraráætlun innflutningsdeildar. Sést þetta af tölvupósti hans til (S)forstj frá 5. október<sup>2785</sup>, tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-Skand þann 6. október<sup>2786</sup> og tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)starfsm þann 7. október 2009.<sup>2787</sup> Sá síðastnefndi veitti (S)forstö-innfl1 aðstoð við að útbúa umrædda áætlun. (S)starfsm sendi einnig, f.h. (S)forstö-innfl1, tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa (þ.m.t. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv) þann 10. október 2009 (afrit til (S)forstö-innfl1). Heiti tölvupóstsins var „Skjal fyrir rekstraráætlunarfund.“ Meðfylgjandi honum var skjalið „*innflutningur Rekstraráætlun*“ Í því segir m.a að:
- „[...] í áætlun fyrir 2010 er gert ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum.“
  - „Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa ríkir um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi.“
  - „Gert er ráð fyrir að sjóflutnings- og þjónustugjöld bæði innanlands og erlendis hækki um 5% 1. júlí.“<sup>2788</sup>
5949. Eins og fram kemur í kafla 14.3.5 stóð á þessum tíma yfir útboð eins stærsta innflytjenda landsins, ÖES. Það fyrirtæki var í viðskiptum við Eimskip. Þrátt fyrir þetta mikilvæga útboð var ekki á nokkurn hátt fjallað um í áætlunargerðinni að möguleiki gæti verið á því að Samskip næðu ÖES til sín í viðskipti eða hvort Samskip ættu að setja sér slíkt markmið. Í stað umfjöllunar um sókn á markaði var, sem fyrr segir, áherslan í skjalinu lögð á að Samskip héldu öllum sínum viðskiptavinum og að verð yrði hækkað. Ástæða þessa og forsenda var að mati Samkeppniseftirlitsins ólögmeitt samráð Samskipa og Eimskips.
5950. (S)forstj svaraði umræddum pósti (S)starfsm frá 10. október 2009 með því að senda tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (ekki (S)starfsm). Í honum voru engar athugasemdir gerðar við forsendur og efnistökin í skjalinu.<sup>2789</sup>
5951. Þann 12. október 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og bað hann um að senda sér glærुकynningu frá fundi þeirra fyrr um daginn. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir og sendi honum glærुकynninguna „*innflutningsdeild Rekstraráætlun 2010*“. Þar kemur m.a. fram:

<sup>2785</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774250.

<sup>2786</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.650728.

<sup>2787</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774953.

<sup>2788</sup> Afritað skjal frá Samskipum. „*Innflutningur Rekstraráætlun 2010.doc*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.652468.

<sup>2789</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.652747.



## Forsendur

- Notaður 10 mánaða uppreiknaður áætlunargrunnur (10/08 – 7/09).
- Magn dregst eykst um 2% í heildartönnum (153.880 í 150.888)
  - Fjölda gáma fækkar um 2,7%
  - LCL tonnum fækkar um 1,7%
- Samdráttur er almennt í vöruflokkum, frá 5 – 80%
- Vægi stærri viðskiptavina eykst.
- Gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum.
- Nathan & Olsen og Fóðurblandan koma að fullu inn.
  - N&O skila inn 8000 nýjum tonnum
  - Fóðurblandan skilar inn 1300 nýjum tonnum
- Pappír áætlaður upp um 1500 tonn.
- Aðrir viðskiptavinir minnka því úr 153.880 í 140.000 eða um 9%
- Hækkanir
  - 1.jan – Akstur innanlands 8%
  - 1.júlí – Sjóflutningur og þjónustugjöld innanlands og erlendis 5%
- EUR = 165
- USD = 122,22
- BAF = 128,8 USD per TEU
- Verðbólga = 4,0%

**samskip**<sup>3</sup>

5952. Eins og glæran ber með sér var um að ræða verulegan samdrátt í flutningum sem hafði m.a. þau áhrif að vægi „*stærri viðskiptavina eykst*“. Sem fyrr segir höfðu breytingar af þessum toga þau áhrif annars staðar í Evrópu að samkeppni jókst á flutningamörkuðum, sbr. kafla 14.21.1. Glæran ber það ekki með sér að Samskip hefðu talið það líklegt að sú yrði þróunin hér á landi á árinu 2010. Þvert á móti var gert ráð fyrir að mikilvægir viðskiptavinir myndu ekki færast milli Eimskips og Samskipa og að verð yrði hækkað bæði í sjó- og landflutningum.

5953. Sem lið í áætlunargerð fyrir árið 2010 áttu Samskip Holding fund með dótturfélaginu á Íslandi 4. nóvember 2009. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi (S)forstj 23. september 2009. Í honum segir:

*„[...] getum við haft Budget Review fund vegna Íslands fimmtudaginn 5. nóvember á Íslandi?*

*Þetta yrði sambærilegur fundur og í fyrra. Á fundinum yrði þú og þitt management, [(S)stjform-S], [(S)frkvstj-MCL], [...] og undirritaður.*

*Í vikunni á eftir er svo ætlunin að vera með sambærilega fundi í Rotterdam fyrir öll önnur fyrirtæki.“*

5954. (S)forstj svaraði og var fundurinn ákveðinn miðvikudaginn 4. nóvember 2009.<sup>2790</sup>

5955. Eins og ítrekað hefur komið fram í ákvörðun þessari geta fyrirtæki, sem ekki eiga í samráði við keppinauta sína, almennt ekki gefið sér að þau muni ná verðhækkunum fram. Virt einangrað var það þannig síður en svo sjálfgefið í nóvember 2009 að Samskip næðu að halda uppi eða hækka verð á árinu 2010. Má og sjá af gögnum málsins að stjórnendur Samskipa á Íslandi voru spurðir á „*budget review*“ fundinum um þá forsendu í áætlunum að verð myndi hækka á árinu 2010. Þetta kemur fram í fundargerð vegna fundarins 4. nóvember 2009. Þar er haft eftir (S)stjform-S:

<sup>2790</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.645483.



„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn dropa verðum. Munu menn geta sett inn verðhækkningar, er það raunhæfur möguleiki [...]

Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA.”<sup>2791</sup>

5956. Þessar spurningar (S)stjform-S og fleiri voru reifaðar í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-fjárm tveimur dögum eftir fundinn með Samskip Holding. Það (S)forstj (S)frkvstj-fjárm að lesa tölvupóstinn yfir áður en hann myndi senda hann til yfirstjórnar Samskippa Holding. Í honum sagði:

„Það komu upp athugasemdir frá [(S)stjform-S] og [(S)stjórnarm-fjármstj] á fundi okkar sl miðvikudag er varðar budget fyrir komandi ár, þær helstu :

- hvort okkur muni takast að viðhalda verðum, sem og að ná fram þeim verðhækkunum sem boðaðar eru
- hvort við munum ná fram þeim framlegðarauka af baf/olíu sem fram komu
- hvort við munum ná fram þeim charter lækkunum sem gert er ráð fyrir
- hvort magn í innflutningi, bæði INFL og Jonar, muni halda nú þegar allt vísar svona hægt og rólega niður á við í efnahagslífinu
- hvort við þurfum ekki að hækka enn frekar provsion for bad debts"

5957. Sem viðbrögð við athugasemdum og spurningum (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj bar (S)forstj það undir (S)frkvstj-fjárm að hann myndi leggja eftirfarandi til við yfirstjórn Samskippa:

„Í línu við umræður við ykkur, þá legg ég til :

- provision for bad debts, hækkuð um 50 þús eur á mánuði
- framlegð af bunker færð í línu við það sem er í dag
- charter hækkaður um 750 k
- annað?“.

5958. Vekur hér sérstaka athygli að (S)forstj sá enga ástæðu til að breyta fyrrnefndri forsendu um að verð myndi hækka á árinu 2010. Í svari (S)frkvstj-fjárm kom fram að hann væri sammála (S)forstj.

5959. (S)frkvstj-fjárm sendi hins vegar þann 8. nóvember 2009 annan tölvupóst til (S)forstj vegna framangreinds tölvupósts (S)forstj frá 6. nóvember. Þar var að finna meiri gætni varðandi verðhækkningar á árinu 2010:

„Lækka almennt framlegð af sjóflutningi, tel að hækkningar muni ekki ná fram eins og spáð er”.<sup>2792</sup>

5960. Þessi gætni eða áhyggjur (S)frkvstj-fjárm höfðu hins vegar ekki áhrif á (S)forstj og áfram voru þessar hækkningar lagðar til grundvallar.

5961. Glærukynningar frá lokum nóvember og í desember 2009 sýna hver niðurstaðan varð í áætlunargerð Samskippa á Íslandi. Þann 27. nóvember 2009 sendi (S)starfsm nokkrar glærukynningar (S)forstj til starfsmanns Samskippa Holding undir yfirskriftinni „Total Budget Iceland“. Var sagt að þetta væru

<sup>2791</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Budge Meeting Shipping“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Í viðhengi eru punktar sem [...] tók niður á fundi 4.11.2009. Af skjalinu má ráða að mættir hafi verið á fundinn [...] Doc. ID. 0.7.33.665232.

<sup>2792</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.665246.



„board presentations for Samskip in Iceland for next weeks meeting“. <sup>2793</sup> (S)forstj bað síðan þann 30. nóvember 2009 um að ein þessara glærुकynninga yrði prentuð út fyrir hann, þ.e. „Total\_Budget\_SamskipIceland\_2010“. <sup>2794</sup> Voru þessar glærुकynningar til umfjöllunar á fundi stjórnar Samskipa Holding 1. og 2. desember 2009.

5962. Í eftirfarandi glæru í þeirri kynningu koma fram þær meginforsendur („Main assumptions“) sem Samskip á Íslandi lögðu til grundvallar fyrir árið 2010:

SAMSKIP		Main assumptions	Iceland
<b>Market and Revenue Assumptions</b>		<b>Cost Assumptions</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Year 2010 is expected to be similar to 2009, import volumes still on low levels</li><li>• Samskip will maintain similar market share on all fronts, ie imports, exports, Landflutningar and Jonar Transport</li><li>• General rate increases are planned in early 2010 and during June / July</li><li>• It is expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Renewal of charter rentals in February at significantly lower prices</li><li>• Return of Akrafell in February</li><li>• Bunker and oils budgeted at higher prices than in 2009</li><li>• Continued focus on reducing the container stock</li><li>• New rental premises agreement at 20% lower rates</li><li>• Number of FTE's decreasing by 34 or 8% from average number in 2009</li><li>• Continued emphasis on minimising other indirect costs</li></ul>	
Confidential – November 2009			10

5963. Samkvæmt þessu var áfram lagt til grundvallar að markaðshlutdeild myndi ekki breytast og að verð yrði hækkað bæði í upphafi og um mitt ár 2010. Samskip töldu einnig að draga myndi úr samkeppni og að verð myndi almennt fara hækkandi. Á sama tíma sáu Samskip fyrir mikla lækkun í mikilvægum kostnaðarliðum eins og leigu á skipum (e. *charter rentals*). Glærurnar sýna hins vegar að viðskiptavinir áttu ekki að njóta þessa heldur var í glærunum miðað við að framlegð fyrirtækisins myndi aukast. Sömu áherslur koma fram í glærum sem (S)forstj sendi (S)stjórnarm-fjármstj og fleirum hjá Samskip Holding 17. desember 2009. <sup>2795</sup>

5964. Rétt er að víkja að öðrum glærum í umræddum glærुकynningum (S)forstj. Í kynningu sem varðar sérstaklega áætlanir í „shipping“ kemur eftirfarandi glæra fram: <sup>2796</sup>

<sup>2793</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.677037.

<sup>2794</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.677330. [...]

<sup>2795</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „FINAL Budget 2010 SAMSKIP ICELAND\_LOKAÚTGÁFA.ppt“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.684762.

<sup>2796</sup> Neðst á glærunni segir „Confidential – November 2010“. Það er misritun, glæran er frá nóvember 2009.

**Market Development****Price trend of the market**

- After 3 GRI's during the course of 2008 rates have been increased further in 2009, as follows:
  - FOB costs abroad and local charges in Iceland increased by 5,0%
  - Container rent – new tariff structure, i.e. different rates for different zones
- Currently our FOB costs are 0-2% above the competition and our local tariff about 12% above the competition
- There is a high urgency to increase ISK contract rates as a result of the devaluation of the ISK. – Húsasmiðjan already up by 10%, RL break clause 11.2009 with 6 m notice, Islensk-Ameríska renewal by 05.2010
- Exports payable in €, \$ & £. Heavy industry (Alcoa+Elkem) in \$ and UK (fresh fish) in £

**Market share**

- **Iceland** The present market share of Samskip has been stable around 40% for imports and exports and is expected to remain at same level throughout 2010
- **Faroe Islands** The export market share had gradually increased from 0 to 20% since Samskip started in Faroe Island in 2005. The export market share has dropped drastically to 7% in 2009 – due to changes in sailing schedule and the RU embargo. The market share is expected to increase during 2010 to 9%. For imports we expect a loss in market share from 23% in 2008 to 13% in 2009 as a result of the loss of client MBM. The market share is expected to drop slightly to 12% during 2010 due to high rivalry.

5965. Í glærunni er þannig lýst röð af almennum verðhækkunum („GRI“ (general rate increases)) á árunum 2008-2009. Jafnframt kemur fram að markaðshlutdeild Samskipa á Íslandi (í bæði inn- og útflutningi) hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún muni ekki breytast á árinu 2010 þrátt fyrir að verðhækkningar væru áformaðar á því ári. Í Færeyjum var hins vegar áætlað að markaðshlutdeild í innflutningi myndi minnka umtalsvert vegna mikillar samkeppni („*high rivalry*“).
5966. Í glærukynningu sem varðar landflutninga á Íslandi kemur m.a. þetta fram:



Market Development

Price & volume trend of the market

For 2009

- Price increase on the market is approx. 9%
- Volume drop in tons is approx. 4% on own routes in general trucking – unit prices are slightly below budget.

Future expectation

Prices expected to increase by 4% during 2010 excluding FAF

Market share

Current market share is 40% - 45%

Expectations – unchanged market share

Market and Revenue Assumptions

- Rates increased by 2% in beginning of year another 2% mid year 2010.
- General freight is budgeted to decrease slightly in 2010 by 2% in tons on our own routes.
- FCL and LCL forwarding is decreasing by 3%

Cost Assumptions

- Continued focus on cost-cutting opportunities
- In FCL the emphasis is securing a maximum utilization of own trucks and equipment with less bought in trucking than in 2009.
- Premises cost budgeted according to new rental agreement at 20% discount

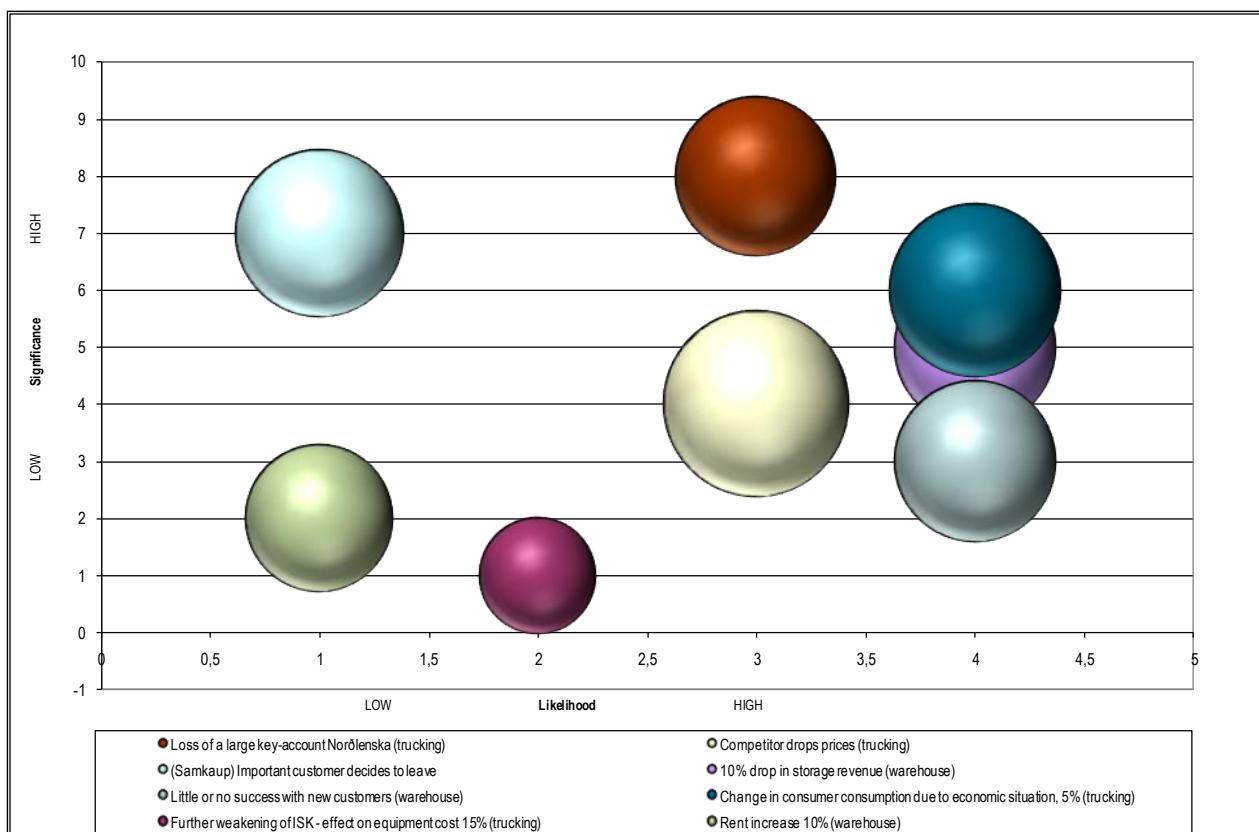
EUR	FY 2010	FYE 2009	Var	Var %	FY 2008
Freight	13.865.959	14.357.929	(491.970)	-3%	18.992.057
Faf	1.903.041	1.680.932	222.109	13%	1.529.107
Storage	237.361	104.382	132.979	127%	163.877
Handling	(454.028)	(518.417)	64.389	-12%	(958.244)
Other Revenues	1.210.982	1.131.795	79.187	7%	1.549.516
<b>Total Revenue</b>	<b>16.763.315</b>	<b>16.756.621</b>	<b>6.694</b>	<b>0%</b>	<b>21.276.313</b>
Bought In Trucking	(5.166.882)	(5.346.597)	179.715	-3%	(7.694.037)
Equipment Cost	(3.288.401)	(3.465.875)	177.474	-5%	(4.373.955)
Other Variable Cost	(175.415)	(181.748)	6.333	-3%	(331.913)
<b>Variable costs</b>	<b>(8.630.698)</b>	<b>(8.994.219)</b>	<b>363.522</b>	<b>-4%</b>	<b>(12.399.905)</b>
<b>Operating Margin</b>	<b>8.132.618</b>	<b>7.762.402</b>	<b>370.216</b>	<b>5%</b>	<b>8.876.409</b>
Operating Margin %	48,51%	46,32%		5%	41,72%
Salaries And Related Ex	(4.428.079)	(4.053.988)	(374.091)	9%	(5.959.877)
Accommodation Cost	(704.050)	(663.360)	(40.690)	6%	(814.013)
General Cost	(279.006)	(308.487)	29.481	-10%	(263.164)
Service departments	(1.091.049)	(1.221.663)	130.614	-11%	(82.706)
<b>Expenses</b>	<b>(6.502.184)</b>	<b>(6.247.498)</b>	<b>(254.686)</b>	<b>4%</b>	<b>(7.119.761)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.630.434</b>	<b>1.514.904</b>	<b>115.530</b>	<b>8%</b>	<b>1.756.648</b>
EBITDA %	9,73%	9,04%			8,26%



5967. Samkvæmt þessu höfðu Samskip náð fram verulegri verðhækkun á landflutningum á árinu 2009 og taldi fyrirtækið sig geta náð fram sambærilegri hækkun á árinu 2010. Jafnframt var lagt til grundvallar að markaðshlutdeild Samskipa yrði óbreytt á árinu 2010, líkt og var gert í áætlunum innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010.
5968. Einnig er í glærum (S)forstj um innanlandsflutninga greint frá árangri („achievements“) landflutningadeildar Samskipa á árinu 2009. Sá árangur hafi m.a. falist í því að koma FAF gjaldi á alla viðskiptavinum og að taka upp nýtt gjald, (gjald fyrir „fresh fish „empty boxes““). Vonbrigði á árinu 2009 væru hins vegar m.a. verri afkoma á Austurlandi, mikil samkeppni í flutningum á ferskum fiski og takmörkuð hækkun á verði á þeim flutningum. Í kafla 20 er fjallað um gögn sem sýna að BWS hafi á þessum tíma veitt Eimskip og Samskipum samkeppni, ekki síst í útflutningi á fiski frá Austurlandi. Þá ber að líta til þess að veturinn 2009 var það markmið hjá bæði Eimskip og Samskipum að hækka verð á flutningi á ferskum fiski, sbr. m.a. kafla 17.6.3.
5969. Í glærukynningunni er einnig fjallað um SVÓT greiningu hjá innanlandsflutningum Samskipa. Er þar helstu tækifærin m.a. talin vera að smærri og fjárhagslega veikburða keppinautar myndu eiga erfitt uppdráttar í markaðsumhverfinu og færri „sjóræningjar“ væru á markaðnum sökum hárra vaxta og verri lánamöguleika. Helstu ógnanir sem steðjuðu að Landflutningum-Samskipa væru m.a. einyrkjar og Íslandspóstur og fyrirhugaðar aðgerðir þeirra á flutningamarkaði. Stærsti keppinauturinn, Eimskip, var ekki talinn sem ógn. Er það í samræmi við önnur gögn málsins.
5970. Framangreindar áherslur í glærukynningu Samskipa eru sambærilegar og í gögnum Eimskips frá svipuðum tíma: Óbreytt markaðshlutdeild, áhersla á að halda viðskiptavinum og ekki sækja nýja, verðhækkun á árinu 2010 og ekki talið að samkeppni frá helsta keppinautum kæmi í veg fyrir það. Endurspeglar þessi atriði hið samfellda samráð sem stóð yfir á þessum tíma.
5971. Öðru máli gegndi þegar (S)forstj fjallaði um aðstæður á mörkuðum þar sem ekki var um að ræða ólöglegt samráð milli Eimskips og Samskipa, t.d. í forflutningum erlendis. Þar var talið að efnahagsörðugleikar myndu leiða til meiri samkeppni og lægra verðs, sbr. t.d. tölvupóst (S)forstj frá 14. desember 2009 sem lýst er í kafla 14.11. Er það í samræmi við áherslur Eimskips á árinu 2009, sbr. umfjöllun í kafla 14.1 þar sem rakið er hvernig áherslur Eimskips hefðu eingöngu verið á markaðssókn í vöruhúsaþjónustu og vörudreifingu, ekki landflutningum.
5972. Þann 30. nóvember 2009 bætti (S)frkvstj-innanl áhættugreiningu við glærukynninguna sem varðaði innanlandsflutninga, sbr. einnig umfjöllun í kafla 14.8 um útboð Norðlenska.<sup>2797</sup> Samkvæmt greiningunni var fimmta stærsta áhættan í rekstri landflutninga Samskipa talin vera sú að keppinautur lækkaði verð á landflutningum, sbr. mynd hér að neðan. Líkurnar á því voru taldar vera 3 af 5 mögulegum og mikilvægið (e. significance) 4 af 8 mögulegum. Áhrif þessa voru áætluð 392.000 evrur. Er því ljóst að verðlækkun hjá Eimskip hefði haft mikil áhrif á landflutninga Samskipa og því mikill hvati til að viðhalda samráði við þann keppinaut.

Risk	Description	Significance	Likelihood	EBITDA impact in EUR '- 000
1	Loss of a large key-account Norðlenska (trucking)	8	3	292
2	(Samkaup) Important customer decides to leave	7	1	322
3	Change in consumer consumption due to economic situation, 5% (trucking)	6	4	336
4	10% drop in storage revenue (warehouse)	5	4	296
5	Competitor drops prices (trucking)	4	3	392
6	Little or no success with new customers (warehouse)	3	4	297
7	Rent increase 10% (warehouse)	2	1	247
8	Further weakening of ISK - effect on equipment cost 15% (trucking)	1	2	151

<sup>2797</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.9030.



5973. Fjallað var um þessa áætlun Samskipa á Íslandi á stjórnarfundum Samskipa Holding sem haldinn var 7. janúar 2010 á Ipswich á Englandi. Mættir á fundinn voru m.a. formaðurinn (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL og (S)stjornarm-fjarmstj. Á einni glæru í glærुकynningu sem farið var yfir á fundinum var fjallað um markaðinn á Íslandi. Kom þar fram að kostnaður vegna leiguskipa Samskipa myndi lækka um 20% á árinu 2010. Það ásamt öðrum kostnaðarlækkunum myndi hafa jákvæð áhrif á EBITDU samstæðunnar.<sup>2798</sup> Aftur var þessi kostnaðarhagræðing áréttuð á glæru um sjóflutninga og Ísland. Á sömu glæru sagði á hinn bóginn um tekjur á Íslandi:

„Contracts rates are budgeted to be on level with present rates – There will be a strong focus on rate increases.“<sup>2799</sup>

5974. Kom þannig ekki fram í þessu stjórnarfundargagni nein óvissa eða fyrirvari um að samkeppni frá Eimskip gæti komið í veg fyrir verðhækkunir á Íslandi. Vekur og aftur athygli að á sama tíma og æðstu stjórnendur og stjórnarmenn Samskipa sáu fyrir kostnaðarhagræði við reksturinn m.a. á Íslandi þá var rík áhersla lögð á að hækka verð hér á landi og ekki að sjá að taka þyrfti tillit til samkeppnisumhverfis eða hugsanlegra aðgerða keppinauta, eins og talið var þurfa í glærुकynningunum fyrir önnur markaðssvæði í flutningum.<sup>2800</sup> Í því samhengi verður að hafa í huga

<sup>2798</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Summary Budget 2010 – All Companies.pdf.“, glæra 18 og 19. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.685954.

<sup>2799</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Summary Budget 2010 – All Companies.pdf.“, glæra 26. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc ID. 0.7.33.685954.

<sup>2800</sup> Meðal afritaða gagna frá Eimskip var minnisblað frá mars 2009 um alþjóðlegan skipamarkað, verkefnalaus skip og verðþróun árið 2009. Var minnisblaðið sagt byggt á opinberum gögnum og var m.a. sent [...] og [...] Í fyrrgreindu minnisblaði kemur fram að gera „megi ráð fyrir að verkefnalausum skipum fjölgi á næstunni“. Þrátt fyrir minni eftirspurn í heiminum eftir flutningum er sýnt í minnisblaðinu að flutningsgeta með nýjum skipum muni aukast í heiminum. Línurit í skjalinu gefur til kynna að verð á gámaskipum (bæði með og án krana) hafi fallið frá janúar 2008. Þá segir einnig eftirfarandi í minnisblaðinu: „Gert er ráð fyrir áframhaldandi lækkunum á öllum stærðum þar sem mikið af nýbyggingum [ný skip] eiga ennþá eftir að koma á markaðinn á árinu. Á sama tíma og gert er ráð fyrir minni flutningum á heimsvísu árið 2009 en á árinu 2008.“ Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „JST90004-skipamarkaðir – mars 2009.DOC“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc ID. 0.7.33.126688. Viðhengið er minnisblað með yfirliti yfir gámaskipamarkaðinn.





gögn málsins sem sýna að það hafi verið laus flutningsrými í skipum Samskipa sem sigldu til Íslands. Ekki er að finna umfjöllun í gögnunum um að stjórnarmenn eða stjórnendur Samskipa hafi ætlað að nota fyrrgreint kostnaðarhagræði með einhverjum hætti til að lækka verð og sækja meira flutningamagn frá helsta keppinautum. Þvert á móti átti að vera „mikil áhersla“ á að hækka verð hér á landi.

5975. Var um að ræða ólíka þróun á markaðsaðstæðum á flutningamarkaði á Íslandi í samanburði við önnur markaðssvæði Samskipa Holding þar sem einnig hafði orðið samdráttur í flutningum. Má þar nefna Bretland, Írland og Svíþjóð en í fyrrgreindri glærुकyningu og í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009 var fjallað um mikla verðsamkeppni á svæðum utan Íslands. Á erlendum mörkuðum Samskipa Holding yrði að nota kostnaðarhagræði til að mæta verðþrýstingi og láta hagræðið renna til viðskiptavina til að halda magninu þar sem að flutningsmagn hefði dregist saman. Nánar er fjallað um þetta í kafla 14.11.

### 14.10.3. Áætlun Eimskips fyrir árið 2010

5976. Hér ber fyrst að taka fram að, líkt og hjá Samskipum, voru áætlanir fyrir komandi rekstrarár vandlega undirbúnar og þeim tekið mjög alvarlega hjá Eimskip. Gögn málsins sýna að lítið var á þær sem mikilvægt stjórn tæki og því bæri að vinna þær eins vel og unnt væri. Þetta lagði (E)forstj fyrir undirmenn sína:

*„The budget is a very important tool for us, as it lays the foundation for our work in the year to come. When preparing the budget you must show professionalism and drive, and be willing to make tough choices.“<sup>2801</sup>*

5977. Þann 28. september 2009 sendi (E)frkvstj-innanli samstarfsmönnum sínum tölvupóst með heitinu „DOM business plan 2010 – Trúnaðarmál“. Með honum fylgdi skjalið „DOM business plan 2010 Final (E)frkvstj-innanli“. Um var að ræða rekstraráætlun innanlandsdeildar (Domestic (DOM)) Eimskips fyrir árið 2010. Segir í tölvupóstinum að með honum fylgi „businessplan Eimskip Innanlands eins og það stendur núna. Eigum eftir að pússa þetta aðeins til og samræma m.a. útlit á næstu dögum.“<sup>2802</sup>

5978. Í skjalinu er lýst starfsemi þessarar deildar. Hún hefði með höndum m.a. landflutninga (e. domestic transportation) og reki vöruhúsaþjónustu (e. warehousing). Í kaflanum „Local strategy“ kemur fram verulegur munur á stefnunni í annars vegar landflutningum og hins vegar vöruhúsaþjónustu:

*„In 2010 there will be made big efforts on getting new customers into the dry Warehouse hotel in Reykjavik, unused space in the dry warehousing in September 2009 is around 10.000 pallets.“*

*For the Domestic services the plan for the coming years is to remain the current company market share in domestic transportation.“*

5979. Samkvæmt þessu var vöruhús Eimskips vannýtt og ætlaði fyrirtækið sér að ráðast í markaðssókn til þess að fá nýja viðskiptavini í vöruhúsin. Sökum efnahagsástandsins voru flutningatæki Eimskips vannýtt á þessum tíma. Það leiddi hins vegar ekki til sóknaráætlunar eins og ráðgert var í vöruhúsaþjónustunni.
5980. Ólögmaett samráð Samskipa og Eimskips tók hins vegar ekki til vöruhúsaþjónustu og að mati Samkeppniseftirlitsins skýrir það, a.m.k. að verulegum hluta, mismunandi áherslu í þeirri þjónustu og landflutningum og einnig í sjóflutningum sem samráðið tók til.
5981. Í kaflanum „Local strategy“ í glærुकyningu (E)frkvstj-innanli var fjallað um keppinauta í landflutningum og sagt að Samskip væru áþekkt fyrirtæki og Eimskip með svipað flutninganet og

<sup>2801</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Budget 2009 – Kick-off.pdf“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.716558.

<sup>2802</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „DOM business plan 2010 Final [...]“.docx“ Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.427797.



þjónustustig. Aðrir keppinautar voru sagðir vera Íslandspóstur og ökumenn flutningabifreiða (nefnt „single truck drivers“ (væntanlega er átt hér við svonefnda einyrkja)). Eftirtekt vekur að mesta samkeppnisógnin var ekki talin stafa frá Samskipum heldur umræddum einyrkjum:

*„The main threat in the market are individual truck drivers.“*

5982. Með öðrum orðum hafði Eimskip mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautum en ekki af samkeppni frá hinu öflugra fyrirtækinu á markaðnum, þ.e. Samskipum. Slík afstaða er aðeins rökrétt þegar haft er í huga samfellt samráð fyrirtækjanna sem stóð yfir á þessum tíma. Vísast hér einnig til kafla 14.9.1 þar sem gerð er m.a. grein fyrir gögnum landflutninga Eimskips frá júní 2009 sem sýna fram á hið sama.

5983. Í skjalinu eru einnig talin upp nokkur atriði sem fælu í sér megináherslu í landflutningum Eimskips fyrir árið 2010 (*Key business goals*). Eitt þessara atriða var:

*„Focus on holding current clients and increase revenues from them.“*

5984. Er þetta nákvæmlega sama áhersla og kemur fram í framangreindum skjölum sem varða áætlanir Samskipa fyrir árið 2010. Bæði fyrirtækin lögðu þannig til grundvallar að samkeppni kæmi ekki í veg fyrir það að þau gætu haldið verðmætustu viðskiptavinum sínum og haft af þeim meiri tekjur. Þær auknu tekjur áttu ekki almennt að stafa frá auknu magni í flutningum heldur af hærra verði fyrir þjónustuna.

5985. Í málinu er einnig að finna glærukynningu frá [\(E\)frkvstj-innanl](#) sem ber heitið „Viðskiptaáætlanir 2009 – stjórnendafundur 1. október 2009.“ Fór [\(E\)frkvstj-innanl](#) yfir þessa kynningu á fundi með [\(E\)forstj](#) 1. október 2009.<sup>2803</sup>

5986. Í kynningunni er fjallað um: „Staða, áherslur og helstu markmið 2010“ hjá Eimskip Innanlands. Sömu áherslur koma þar fram og í framangreindu skjali [\(E\)frkvstj-innanl](#) frá 28. september 2009. Í glærunum var t.d. lögð áhersla á þetta:

*„Markmið næstu ára er að viðhalda hlutdeild í innanlandsflutningum en sækja fram á öllum öðrum sviðum [...]“*

5987. Í innanlandsflutningum sé stefnt að þessu:

*„Hækkun á verðum samhliða endurnýjun á samningum“ og „Hækkanir á eldri samningum“/„Halda hlutdeild “.*

5988. Allt önnur áhersla kemur fram varðandi aðra starfsemi Eimskips Innanlands. Þar er áherslan á sókn á markaði og rætt um að „sækja aukin viðskipti“ og „ná í nýja viðskiptavin“.

5989. Einnig kemur fram í kynningu [\(E\)frkvstj-innanl](#) að árið 2009 hefði einkennst af miklum samdrætti í íslensku efnahagslífi en þrátt fyrir það stefni 2009 í að vera besta rekstrarár Eimskips innanlands frá upphafi. Á glæru þar sem farið var yfir stöðu hjá landflutningum árið 2009 sagði eftirfarandi:

*„Hækkun á verðum samhliða endurnýjun á samningum – bætt nýting á flutningsleiðum – veruleg aukning í ferskfiskflutningum“.*

5990. Sú staðreynd að 2009 hafi verið eitt besta rekstrarár Eimskip innanlands frá upphafi þrátt fyrir mikinn samdrátt og efnahagsörðugleika er að mati Samkeppniseftirlitsins skýr vísbending um hið ólögsmæta samráð Samskipa og Eimskips. Vísast í þessu samhengi einnig til umfjöllunar í kafla 14.11.

<sup>2803</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.429841.



5991. Þann 26. nóvember 2009 sendi (E)frkvstj-innanl til (E)svæðisstj1 skjalið „Eimskip Domestic Business plan 2010“.<sup>2804</sup> Þar koma fram sömu áherslur, m.a. að Eimskip myndi viðhalda markaðshlutdeild sinni og auka tekjur með hækkun verðs og innleiðingu nýrra gjalda. Í skjalinu var svokölluð „Local Strategy“ m.a. sögð vera eftirfarandi:
- „Maintain current market share in our main routes“
  - „Increase non transport revenue at the service station with current number of employees“
  - Hækkun á afgreiðslu- og tryggingagjaldi í janúar 2010 ásamt gjaldskrárhækkun. Einnig ætti að koma á skilagjaldi kara og leggja á heimakstursgjald.<sup>2805</sup>
5992. Eimskip og Samskip áttu í viðtæku samstarfi í landflutningum á m.a. árunum 2009 og 2010, sbr. kafla 17. Í rekstraráætlun Eimskips Innanlands fyrir árið 2010 kemur t.a.m. fram að skoða ætti aukið samstarf við aðra aðila í akstri á Norðurlandi og auka samstarf í afgreiðslu og akstri á Vestfjörðum. Á Norðurlandi átti að skoða sérstaklega mögulega samlegð með Vörumiðlun varðandi akstur frá Norðurlandi. Á Austfjörðum átti að meta ávinning af frekara samstarfi í akstri og á Vestfjörðum átti að auka samstarf í afgreiðslu og akstri á svæðinu og samnýta tæki og búnað með öðrum á svæðinu.
5993. (E)forstö-innfl hafði umsjón með áætlunargerð innflutningsdeildar Eimskips og þann 18. september 2009 sendi hann undirmönnum sínum fyrstu drög að rekstraráætlun fyrir 2010 og bað þá að ljúka við gerð magnáætlunar sem fyrst.<sup>2806</sup>
5994. Þann 30. september sendi (E)forstö-innfl síðan drög að rekstraráætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2010 („Import Business plan 2010“) til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfli, ásamt glærum.<sup>2807</sup> Var þetta undirbúningur fyrir fund stjórnenda Eimskips daginn eftir.
5995. Með sama hætti og í áætlunum Samskipa og áætlun (E)frkvstj-innanl fyrir landflutninga var í áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2010 ekki gert ráð fyrir að ráðast í markaðsáttak til þess að auka viðskipti heldur skyldi stefna að því að hækka verð og auka tekjur af núverandi viðskiptavinum:
- „Maintain current marketshare in seafreight or slightly increase“, „Increase profitability by efficiency and value added services such as: [...]“ og „Review pricing policy, stop subsidizing any service activity.“
5996. Að sama skapi vekur athygli að í SWOT-greiningu er minni tryggð viðskiptavina (Less customer/business loyalty) tilgreind sem bæði „tækifæri“ og „ógn“. Hins vegar var ekki gert ráð fyrir að Eimskip myndi nýta sér þetta „tækifæri“ og sækja aukin viðskipti til nýrra viðskiptavina.
5997. Þann 18. nóvember 2009 sendi (E)forstö-innfl glæsur til (E)frkvstj-sala/þj.<sup>2808</sup> Þar eru magnáætlanir innflutnings- og útflutningsdeilda Eimskips fyrir árið 2010 dregnar saman. Í upphafsglæru segir:

<sup>2804</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Eimskip Domestic Business plan 2010 endanlegt.pptx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.457332.

<sup>2805</sup> Á glæru 15 segir nánar tiltekið eftirfarandi: „Increase total revenue by 5% compared to current year by increasing tariff rate by average 6% in 2010. Revenue from import and export related transport is estimated to decrease by a average 3% in volume and increase the revenue by 2% because of external cost is estimated to rise by 5%. Domestic transport will charge 2,5% or €0,16m commission on the cost price for the Intra company transport related to import and export services, this is a new charge which will affect the EBITDA comparison 2009 to 2010. Non transport revenue is estimated to decrease by 10% which will affect the total operational cost at the service stations.“

<sup>2806</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.580666.

<sup>2807</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Import Business plan 2010.docx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.289230.

<sup>2808</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Import and export english nov18th.pptx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.324125.



## Volume plan



- **Methodology - IMP and EXP**
  - Budgeted per customer - 50 largest EU and 15 largest NA
  - Based on actual data Sep 2008 – Aug 2009
  - Per Customer, per month and per commodity
  - New and lost customers
  - Historic distribution per month
  - Based on today's exchange rate
  - Based on similar economic environment as past 12 months
- **IMP**
  - Increase in vehicles and campers
  - Same volume in foodstuff and most other commodities
  - Marketshare on same level as 2009 or 61 % (was 56 % 2008)
- **EXP**
  - Cuts in fish quota the largest factor
  - Less export of vehicles, machinery and water
  - More pelagic – mackerel
  - Slight increase in Marketshare of 58 %

5998. Samkvæmt þessu ætlaði innflutningsdeild Eimskips að viðhalda nánast sömu markaðshlutdeild á árinu 2010 og á árinu 2009. Var þetta svipuð áhersla og hjá útflutningsdeild. Jafnframt var þetta í samræmi við framangreinda stefnu Samskipa.

5999. Framangreint varð að stefnu innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2010. Þetta má sjá af tölvupósti sem (E)forstö-innfl sendi (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv og (E)forstö-viðskþróun 8. febrúar 2010. Meðfylgjandi honum var glærुकyningin „*Import presentation 5.2.2010 actual*“ sem (E)forstö-innfl bað viðkomandi að „*Handle with care*“.<sup>2809</sup> Í glærुकyningunni koma fram samskonar áherslur og áður og m.a. lögð áhersla á að ná hærri tekjum af núverandi viðskiptavinum.

6000. Framangreindar áætlanir Eimskips ber að skoða í ljósi þess að skömmu áður, við fjárhagslega endurskipulagningu fyrirtækisins um mitt ár 2009, hafði verið ákveðið að endurskilgreina stefnu fyrirtækisins. Niðurstaðan varð þá sú að fyrirtækið ætlaði að einblína á flutningastarfsemina og styrk Eimskips á Norður-Atlantshafi samhliða því að hlúa að skrifstofurekstri erlendis sem styddi við kjarnastarfsemina.

6001. Með hliðsjón af;

- lægð í starfsemi Eimskips vegna mikils samdráttar í eftirspurn og vannýttar flutningsgetu í flutningakerfi fyrirtækisins tengdu Íslandi,
- endurskilgreindri stefnu fyrirtækisins um að einblína á flutningastarfsemi í Norður-Atlantshafi

<sup>2809</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Import presentation 5.2.2010 actual*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.22420.



- og vitandi að verulegar breytingar höfðu einnig orðið á flutningsgetu markaðarins sem m.a. fólust í því að helsti keppinauturinn, Samskip, hefðu breytt siglingaáætlunum sínum og minnkað flutningsgetu í sjóflutningum,

hefði mátt ætla að samtímagögn hefðu a.m.k. endurspeglað þá athugun Eimskips að ná auknum viðskiptum í flutningastarfsemi sinni með markaðsaðgerðum. Það var ekki gert og skýringin á því er hið ólögmeða samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

6002. Þess í stað var megináherslan lögð á að halda þáverandi viðskiptavinum, ekki „*rugga bátum*“ með því að sækja í viðskiptavinum Samskipa heldur að skapa skilyrði til þess að hækka verð og hafa meiri tekjur af mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Sú stefna Eimskips var aðeins rökrétt þegar hún er virt í samhengi við samráðið við Samskip sem viðurkennt er í sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið.
6003. Sama stefna var hjá Samskipum og þegar gögn fyrirtækjanna vegna áætlunargerðar fyrir árið 2010 eru skoðuð saman, og virt í samhengi við önnur gögn málsins, eru þau í beinu samræmi við samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

#### 14.10.4. Ekki tókst að koma á sama ástandi í Færeyjum

6004. Líkt og rakið er hér að framan töldu Samskip sig geta byggt á því við áætlun fyrir árið 2010 að samkeppni við Eimskip á Íslandi myndi ekki koma í veg fyrir verðhækkun eða leiða til minni markaðshlutdeildar. Ljóst er að „*Nýtt upphaf*“ verkefnið og aukið samstarf Samskipa og Eimskips voru lykilkættir í því að fyrirtækin treystu sér til að ráðgera sömu markaðshlutdeild og leggja áherslu á að hækka verð. Þetta hafði fyrirtækjunum tekist með samráði þeirra hér á landi frá miðju ári 2008. Samtímagögn sýna hins vegar að Samskipum og Eimskip tókst ekki að koma á sama ástandi í Færeyjum vegna aukinnar samkeppni þar frá ekki síst BWS, sbr. nánari umfjöllun í kafla 20. Þannig voru aðrar aðstæður taldar vera í Færeyjum; þar ríkti hörð samkeppni.
6005. Staða BWS í sjóflutningum til og frá Færeyjum var mun sterkari heldur en í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í t.d. glærुकynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 kemur fram að markaðshlutdeild BWS var 1% í bæði inn- og útflutningi á íslenska markaðnum. Hún hafi hins vegar verið 3% í útflutningi ef stóriðja væri ekki tekin með. Markaðshlutdeild BWS var hins vegar samkvæmt glærum (S)forstj mun hærri í Færeyjum, 35% í innflutningi og 20% í útflutningi frá Færeyjum. Samkvæmt glærunum var markaðshlutdeild Eimskips í Færeyjum 55% í inn- og útflutningi og hlutdeild Samskipa í þessum flutningum var 10%, sbr. kafla 14.10.4.
6006. Í kafla 20 er gerð grein fyrir gögnum frá Samskipum og Eimskip frá m.a. árunum 2009 og 2010 þar sem rætt er um afar harða samkeppni frá BWS. Sökum hennar þurftu Samskip og Eimskip að keppa um mikilvæga viðskiptavinum í Færeyjum og gátu þar ekki hækkað verð með sama hætti og á Íslandi. Höfðu Samskip og Eimskip því mikinn hag af því að draga úr þeirri samkeppni sem BWS veitti í Færeyjum og eiga þannig von til að koma á samskonar „*frið*“ þar og ríkti á Íslandi á þessum tíma.
6007. Í sama kafla er einnig gerð grein fyrir samskiptum Samskipa og Eimskips við BWS sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi haft að markmiði að draga úr samkeppni frá BWS, bæði í Færeyjum og á Íslandi. Minni samkeppni frá BWS myndi gera Samskipum og Eimskip auðveldara en ella að ná árangri í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu.
6008. Í þessu samhengi ber að hafa í huga að (S)forstj átti fund með BWS í Danmörku þann 20. nóvember 2009, sbr. nánari umfjöllun í kafla 20.<sup>2810</sup> Áður en fundurinn var haldinn sendi (S)frkvstj-Færeyj tvívegis tölvupóst til (S)forstj þar sem hann kvartaði yfir mikilli verðsamkeppni í Færeyjum. Annars vegar er um að ræða tölvupóst frá 13. nóvember 2009 og í honum sagði: „*We see extreme*

<sup>2810</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.665342.



competition from [BWS]. Prices awful".<sup>2811</sup> (S)forstj svaraði þessu með því að greina (S)frkvstj-Færeyj frá því að hann ætti fund með forsvarsmanni þessa keppinautar eftir viku. Hins vegar er um ræða tölvupóst frá 18. nóvember 2009 þar sem hann benti á lágt verð sem bæði BWS og Eimskip hefðu verið að bjóða stórum innflytjendum á vörum til Færeyja („just a price example for the big importers Poul Hansen and Poul Michelsen [...]”).

6009. Þann 26. nóvember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig vegna ofangreinds fundar með framkvæmdastjóra BWS. Um þetta er fjallað í kafla 20.4.1.5 en hér skiptir máli að benda á að í póstinum sagði m.a. eftirfarandi: „I had a good meeting with [KS] and [(S)starfsm] last week, discussing:

[...]

Faroe Island

-we are competing heavily on Faroe, both operating with fixed weekly slots, they can't pull out, no sense for us to pull out and therefore not feasible for us the co-operate.

Iceland

-will investigate whether we can co-operate closer on Iceland.

So, basically not that optimistic we can co-operate, but will investigate further possibilities in Iceland and we agreed I would be reverting prior to the meeting you have setup with him in January...<sup>2812</sup>

6010. Þessi tölvupóstur (S)forstj er í samræmi við framangreind gögn frá Eimskip þar sem rætt er um mikla samkeppni frá BWS í Færeyjum.
6011. Einnig liggur fyrir að Samskip og BWS áttu með sér samskipti í byrjun janúar 2010. Verður að telja, með hliðsjón af framangreindu og öðrum gögnum málsins, að (S)forstj hafi með samskiptum við BWS m.a. reynt að draga úr samkeppni og skapa samskonar aðstæður í Færeyjum og á Íslandi þar sem samráð við keppinauta gerði verðhækkningar mögulegar.
6012. Í áætlun Eimskips í Færeyjum fyrir árið segir að fyrirtækinu stafi ógn af miklu flutningaframboði og samkeppni í sjóflutningum á færeyska markaðnum.<sup>2813</sup>
6013. Samstarf BWS og Smyril Line var framlengt í desember 2009 og þar með var BWS áfram í þeirri stöðu að geta keppt við Samskip og Eimskip í sjóflutningum á Íslandi og í Færeyjum. Í kjölfarið lýsti (S)frkvstj-Færeyj því yfir að baráttan yrði að halda áfram („So the fight must go on.”).<sup>2814</sup> Um þessi atvik er nánar fjallað í kafla 20.4.1.7.

#### 14.10.5. Samantekt

6014. Framangreind samtímagögn Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 sýna að stjórnendur fyrirtækjanna lögðu mikla vinnu í að setja fram raunhæfar rekstraráætlanir fyrir árið 2010. Hvað sjó- og landflutninga áhrærir koma efnislega fram nákvæmlega sömu áherslur og forsendur hjá báðum fyrirtækjunum. Bæði fyrirtækin lögðu til grundvallar að samkeppni kæmi ekki í veg fyrir það að þau gætu haldið mikilvægustu viðskiptavinum sínum og hækkað verð. Átti því ekki að keppa um mikilvæga viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Óvissa um samkeppnislega viðbrögð var ekki til staðar. Öðru máli gegndi um starfsemi sem samráð fyrirtækjanna tók ekki til, sbr. t.d. áherslu Eimskips á markaðssókn í vöruhúsaþjónustu.

<sup>2811</sup> Félagið sem bauð upp á vöruflutninga með ferjunni Norrænu, Smyril Blue Water, var alfarið í eigu Blue Water Shipping á árunum 2006 til 2015. Í ákvörðun þessari verður vísað til Smyril Blue Water og Blue Water Shipping í einu lagi sem BWS.

<sup>2812</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.675296.

<sup>2813</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Faroe Ship bplan 2010 – final version 23nov. 2009.pdf”. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.168182.

<sup>2814</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.684312.



6015. Eru gögn þessi til stuðnings því að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólöglegt samráð um að keppa ekki um stóra viðskiptavinum hvors annars heldur skipta með sér markaðnum að þessu leyti. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið og önnur fyrirbyggjandi gögn málsins. Með þessari háttsemi var stórri óvissu um rekstur fyrirtækjanna á áætlanatímabilinu eytt eða dregið verulega úr henni.
6016. Samskip mótmæla því að framangreind gögn séu til vitnis um ólöglegt samráð við Eimskip, sbr. mgr. 1456 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Segir m.a. að tilgangur rekstraráætlana sé að setja fyrirtækinu markmið um afkomu fyrir komandi rekstrarár. Þau markmið geti tekið breytingum og gangi ekki alltaf eftir. Að sögn Samskipa felist ekki í markmiði um að halda viðskiptavinum að nýir viðskiptavinir verði ekki sóttir.
6017. Í athugasemdum Samskipa er síðan fjallað um þau samtímagögn sem rakin hafa verið hér að framan og sýna að fyrirtækið lagði almennt til grundvallar fyrir árið 2010 að það myndi halda öllum þáverandi viðskiptavinum en á sama tíma átti áfram að ná fram verðhækkunum, sbr. m.a. mgr. 1459-1461 og 1472-1475 í athugasemdum við AI og mgr. 843-844 og 849 í athugasemdum við AII.
6018. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa og er fjallað nánar um þau í kafla 26.11.

#### **14.11. Afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum á árinu 2009**

6019. Ýmis samtímagögn sýna að afar sérstakt ástand var talið vera fyrir hendi á íslenska flutningamarkaðnum. Kom þetta t.d. fram þegar stjórnendur Samskipa hf. þurftu að útskýra samkeppnisaðstæður fyrir starfsmönnum systurfélaga erlendis. Dæmi um þetta er tölvupóstur sem (S)forstj sendi í apríl 2012 til (S)frkvstj-SIL1. Útskýrði (S)forstj afar sérstakar aðstæður á Íslandi með þessum upphafsorðum:

*„Weeeeeeeeeeeeeeeeeeeee!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!“.*

6020. Kom fram í þessum útskýringum (S)forstj að í flutningum til og frá Íslandi væri takmörkuð samkeppni við Eimskip. Sökum þessa mætti ekki grípa til tiltekinna ráðstafana sem gætu aukið samkeppni og lækkað verð. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýndi að hún skildi skilaboð (S)forstj:

*„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition [...]“*

6021. Framangreindum atvikum er nánar lýst í kafla 14.40.2 en þau er nefnd hér þar sem þau eru skýr birtingarmynd á ástandi sem var fyrir hendi í sjóflutningum og landflutningum hér á landi frá miðju ári 2008 og vel fram á árið 2013.
6022. Lýsing í köflunum hér að framan á atvikum á árinu 2009 sýnir í aðalatriðum að Samskip og Eimskip kepptu ekki sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinum heldur lögðu þess í stað áherslu á að skapa og viðhalda „frið“ og „ró“ á markaðnum og skapa skilyrði til þess að halda uppi og hækka verð. Í áætlunum fyrirtækjanna var lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010.
6023. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.
6024. Í málinu liggja fyrir samtímagögn frá Samskipum frá m.a. árinu 2009 sem sýna mjög ólíka þróun á markaðsaðstæðum á flutningamarkaði á Íslandi í samanburði við flutningamarkaði í nágrannalöndum. Hefur þýðingu í málinu að horfa til þessara gagna.



#### 14.11.1. Starfsemi Samskipa Holding erlendis

6025. Á árinu 2009 voru Samskip Holding með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð, sbr. einnig kafla 12.2.5. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga sem systurfélög Samskipa hf., Samskip MCL og Samskip Logistics, önnuðust.
6026. Samskip hafa sent frá sér fréttatilkynningar vegna kaupa á erlendum flutningafyrirtækjum. Gefa þær yfirlit yfir starfsemi samstæðunnar erlendis. Á þetta t.d. við þegar greint var frá kaupunum á hollensku flutningafyrirtækjunum Van Dieren Maritime<sup>2815</sup> og Geest North Sea Line<sup>2816</sup> og breska skipafélaginu Seawheel.<sup>2817</sup> Var og eru Samskip því alþjóðlegt flutningafyrirtæki.<sup>2818</sup>

<sup>2815</sup> Í frétt sem birtist á mbl.is 13.11.2003 segir: „Samskip hafa keypt hollenska flutningafyrirtækið Van Dieren Maritime BV sem rekur sérhæft flutningakerfi í Norður-Evrópu, Eystrasaltslöndunum og Rússlandi. Fram kemur í tilkynningu frá Samskipum að Van Dieren Maritime hafi verið stofnað árið 1959 og sé með skrifstofur í Hollandi og Lettlandi. Starfsmenn eru um 50 talsins og er félagið með 50 gámaflutningabíla og 1000 gámaeiningar í rekstri en það sérhæfir sig í flutningalausnum fyrir stóra viðskiptavinum, s.s. IKEA, Continental Tires og Stora Enso. Flutningastarfsemi Van Dieren Maritime skiptist annars vegar í styttri sjóflutninga og hins vegar lestaflutninga. Nær flutningsnetið um meginland Evrópu, Bretlandseyjar, Svíþjóð, Eystrasaltslöndin og til Úralfjalla í Rússlandi.“

Sjá: [https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2003/11/13/samskip\\_kaupa\\_hollenskt\\_flutningafyrirtaeki/](https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2003/11/13/samskip_kaupa_hollenskt_flutningafyrirtaeki/).

<sup>2816</sup> Í frétt sem birtist á vb.is 03.03.2005 segir: „Samskip hafa keypt hollenska flutningafyrirtækið Geest North Sea Line og verður rekstur þess sameinaður gámaflutningastarfsemi Samskipa í Evrópu undir nafni Geest. Kaupverð er ekki gefið upp en nærri lætur að velta Samskipa tvöfaldist milli ára og verði um 45 milljarðar íslenskra króna á þessu ári. Geest North Sea Line verður rekið sem dótturfyrirtæki Samskipa og verður eitt stærsta gámaflutningafélag í siglingum innan Evrópu. Um 60% af heildarveltu Samskipa verður vegna starfsemi utan Íslands og [...], forstjóri Samskipa erlendis, verður stjórnarformaður Geest. Eftir kaupin á Geest eru Samskip með 24 skip í föstum áætlunarsiglingum og 15 skip í öðrum verkefnum þ.a.m. frystiflutningum, auk fjölda leiguskipa í tímabundnum verkefnum. Gámaeign Samskipa ríflega tvöfaldast og verður heildarflutningamagn félagsins um 800 þúsund gámaeiningar á ári. Starfsmönnum fjölga um fimmtung og verða hátt í 1.200 talsins, þar af um 500 erlendis. Skrifstofum félagsins fjölga um 12 og verða 45 talsins í 19 löndum, auk þess sem umboðsmenn eru starfandi um allan heim.“

Tilkynnt var um kaupin á Geest samtímis í Hollandi og á Íslandi í dag. [...], stjórnarformaður Samskipa, segir að með þeim rætist draumur þeirra Samskipamanna um að styrkja verður eitt stærsta gámaflutningafélag á hinum kröfuharða Evrópumarkaði því starfsemi félaganna passi mjög vel saman og skörunin sé sáralítill. „Við erum með sterka stöðu í flutningum til og frá Íslandi, í Skandinavíu og Eystrasaltslöndunum og áfram austur á bóginn en höfum verið að leita leiða til að efla starfsemi okkar á Bretlandi og Írlandi, og einnig sunnar í álfunni. Það lá því beint við að hefja viðræður við eigendur Geest því þeir eru markaðsleiðandi í gámaflutningum í Vestur- og Suður-Evrópu til Bretlandseyja og sú starfsemi fellur mjög vel að okkar. Þeir hafa einnig sýnt mikið frumkvæði í þróun gámaflutninga, sem hefur skapað þeim ný sóknarfæri í þeirri hörðu samkeppni sem ríkir í þessum rekstri á meginlandinu.“ Sjá: <http://www.vb.is/frettir/samskip-kaupa-hollenska-flutningafelaginu-geest/55672/>.

<sup>2817</sup> A mbl.is birtist eftirfarandi frétt 05.07.2005: „SAMSKIP hafa gengið frá kaupum á breska skipafélaginu Seawheel og verður rekstur þess sameinaður gámaflutningastarfsemi Samskipa í Evrópu. Þetta kemur fram í fréttatilkynningu frá Samskipum. Kaupin eru háð samþykki samkeppnisyfirlvalda en áreiðanleikakönnun hefur þegar farið fram. Kaupverðið er ekki gefið upp. Seawheel er stofnað árið 1969 og hefur tólf gámaskip í siglingum á milli Bretlandseyja og meginlands Evrópu. Áætluð velta félagsins á yfirstandandi ári er 13 milljarðar króna en félagið hefur til umræða ríflega 7 þúsund gáma og flytur um 300 þúsund gámaeiningar á ári hverju. Til samanburðar má geta þess að velta Geest North Sea Line, sem Samskip keyptu í mars, var ríflega 20 milljarðar króna á ári. Í kjölfar sameiningarinnar er floti Samskipa 36 gámaflutningaskip og flytja þau um 1,1 milljón gámaeiningar á milli evrópskra hafna erlendis. Áætluð velta félagsins eykst úr 45 í 58 milljarðar króna en starfsmönnum félagsins fjölga um 200 og verða þeir nú um 1.550.“

Í samtali við Morgunblaðið segir [...], forstjóri Samskipa, að töluverð hagkvæmni stærðar náist með kaupunum. „Við erum nú komnir með markaðssvæði sem nær frá Spáni og Portúgal í suðri til Íslands, Skandinavíu, Rússlands og Eystrasaltslandanna í norðri. Þetta er gífurlega stórt markaðssvæði og við ætlum að einbeita okkur að því að ná sem mestri skilvirkni á okkar leiðum. Kaupin eru hluti af skýrri stefnumótun sem við höfum unnið að,“ segir [...] en að hans sögn voru Geest og Seawheel áður keppinautar í gámaflutningum á milli Bretlandseyja og meginlands Evrópu og leiðandi aðilar á sínu markaðssvæði.“ Sjá: <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1026462/>.

<sup>2818</sup> Í desember 2008 kom m.a. fram á heimasíðu Samskipa að fyrirtækið væri orðið „eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu“. Nánar tiltekið var á heimasíðu Samskipa að finna þessa lýsingu: „Samskip eru alþjóðlegt félag sem býður flutninga og tengda þjónustu á sjó, landi og í lofti. Frá stofnun félagsins árið 1990 hefur starfsemin vaxið jafnt og þétt, bæði með kaupum á öðrum félögum og vegna innri vaxtar. Samskip eru orðin eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu og býður félagið upp á heildarþjónustu á Íslandi og í Færeyjum, fjölþátta flutningsþjónustu um alla Evrópu og frysti- og framhaldsflutninga um allan heim. Félagið starfrækir skrifstofur í yfir 20 löndum í þremur heimsálfum og eru starfsmenn um 1.400 talsins.“ Kom einnig fram fram í þessari lýsingu að Samskip bjóði upp á sjóflutninga milli Íslands, Færeyja, Bretlands, meginlands Evrópu og Skandinavíu. Sjá: [https://web.archive.org/web/20081225000642/http://www.samskip.is/samskip/um\\_samskip/](https://web.archive.org/web/20081225000642/http://www.samskip.is/samskip/um_samskip/).

Á heimasíðu Samskipa á árinu 2023 segir þetta um fyrirtækið: „Félagið er eitt af stærri flutningafyrirtækjum í Evrópu með um 668 milljónir evra í veltu á ári og starfsstöðvar í 26 löndum í Evrópu, Norður- og Suður-Ameríku, Asíu og Ástralíu. Starfsmenn eru um 1.500 talsins um allan heim. Höfuðstöðvar Samskipa eru í Hollandi og frá stofnun þess á Íslandi árið 1991 hefur það stækkað hratt, bæði vegna innri vaxtar og kaupa á öðrum félögum. Meginstarfsemi félagsins byggir á gámaflutningum í Evrópu, flutningum á Norður-Atlantshafi, hitastýrðum flutningum um allan heim ásamt flutningsmiðlun og stórflutningum í Evrópu.“ Sjá: [samskip.is/um-samskip](https://www.samskip.is/um-samskip).





6027. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009 var fjallað um þessa erlendu flutningastarfsemi. Jafnframt var fjallað um flutningastarfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa þessi og önnur samtímagögn því ákveðinn samanburð.

#### 14.11.2. Áhrif efnahagsástandsins á flutningamarkaði

6028. Efnahagsferfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði. Með samdrætti og minni eftirspurn má almennt gera ráð fyrir lægri flutningsgjöldum.<sup>2819</sup> Þá eru sjóflutningamarkaðir í eðli sínu sveiflukenndir og stækka því eða minnka eftir umsvifum í hagkerfinu á hverjum tíma, sbr. einnig umfjöllun í kafla 33.3.6.

6029. Þá leitast skipafélög eftir að haga skipakerfum (framboði/flutningsgetu) þannig að jafnvægi sé á inn- og útflutningi í skipum þess, þ.e. að nýting skipa sé sem hagkvæmust til að ná upp í fastan kostnað og vannýtt flutningsrými. Við samdrátt í magni og vannýtta flutningsgetu myndast þannig hvati hjá flutningafyrirtækjum til að reyna að auka sölu og sækja meira magn. Það gera fyrirtækin m.a. með því að lækka verð til þess að örva eftirspurn eftir þjónustu. Þetta sýna áður nefnd samtímagögn skýrlega áður en samráð Eimskips og Samskipa hófst um mitt ár 2008. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi átti slíkt sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.<sup>2820</sup> Í viðtali við forstjóran á árinu 2003 kom fram „að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári“.<sup>2821</sup>

6030. Efnahagsörðugleikar með lækkandi tekjum hafa einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun. Jafnframt geta efnahagsörðugleikar haft þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir flutningafyrirtækja fari lækkandi sem gefur færi á verðlækkunum.

6031. Þá er ljóst að Samskip, sem kaupandi á sjóflutningum, töldu að samdráttur í flutningum ætti að leiða til lægra verðs. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 22. desember 2008 er skýrt dæmi um þetta. Sýnir tölvupósturinn að (S)forstö-innfl1 var ósáttur við verð sem Samskipum bauðst fyrir flutninga í Eystrasaltinu. Rök hans fyrir betri kjörum voru þessi: „Ég hefði talið að verðin myndu lækka töluvert. Magnið hefur hrunið í Baltic og því eru engar forsendur fyrir lækkunum“<sup>2822</sup>. Við verðum að pressa á lækkanir.“<sup>2823</sup> Í tölvupósti (S)forstj frá 14. desember 2009 fjallaði hann einnig um hagsmuni Samskipa sem kaupanda að flutningsþjónustu. Vísaði hann til þess að nú væru „markaðir erfiðir almennt, þe magn farið minnkandi og umframafkastageta í kerfum almennt. Því er afar mikilvægt að vera á tannum, og leita hagstæðustu kjara/verða“.<sup>2824</sup>

6032. Þessi gögn (S)forstj og (S)forstö-innfl1 sýna að þegar Samskip voru kaupendur að flutningaþjónustu gerði fyrirtækið kröfu um að samdráttur í eftirspurn og minna flutningsmagn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði.

6033. Ýmsar aðrar heimildir sýna að efnahagsörðugleikarnir, sem hófust haustið 2008, höfðu mikil áhrif á erlendum flutningamörkuðum, sbr. kafla 12.2.5.1. Rétt er að áréttta hér nokkur atriði sem tilgreind eru í þeim kafla:

<sup>2819</sup> Sjá t.d.: Sameinuðu þjóðirnar, ECLAC (Economic Commission for Latin America and the Caribbean), Briefing note, 5. apríl 2017; [cepal.org/en/notes/shipping-cycle-international-container-market-which-will-be-actual-shipping-cycle-future](http://cepal.org/en/notes/shipping-cycle-international-container-market-which-will-be-actual-shipping-cycle-future).

<sup>2820</sup> Rætt var um efnahagslegar „hamfarir“ á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjóðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamáll 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. þá þetta. „Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending“, nema e.t.v. á Íslandi.“

<sup>2821</sup> Sjá frétt í Morgunblaðinu 4. september 2003, „Samskip á siglingu“:

[mbl.is/greinasafn/grein/749956/?item\\_num=3&searchid=d17999e378e145df51bf3bc95a16e98be5f221](http://mbl.is/greinasafn/grein/749956/?item_num=3&searchid=d17999e378e145df51bf3bc95a16e98be5f221)

<sup>2822</sup> Hér er um misritun að ræða. Augljóslega átt við verðhækkun.

<sup>2823</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.704155.

<sup>2824</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.682927.



- Fyrir liggur að fjármálakreppan hafði veruleg áhrif á sjóflutninga í öðrum Evrópuríkjum og í öðrum heimsálfum. Samkvæmt hagstofu ESB minnkaði innflutningur með skipum til aðildarríkja ESB (frá löndum utan ESB) um 27% milli áráanna 2008 og 2009. Á fyrsta ársfjórðungi 2009 hafði t.d. innflutningur frá Norður-Ameríku til Evrópu minnkað um 30% og útflutningur frá Evrópu til Asíu um 22%.
- Í fjölmiðlum birtust fréttir þar sem greint var frá miklum erfiðleikum og verðlækkunum á erlendum flutningamörkuðum:
  - Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði „aldrei lækkað jafn mikið“.
  - Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Í umfjöllun sama fjölmiðils í ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum og gríðarlegar lækkunar á leiguverði skipa. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd ættu í erfiðleikum.
  - Í frétt Viðskipablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj. Þar kom m.a. þetta fram: „Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað. Talið er að tap á flutningastarfsemi milli heimsálfa í fyrra hafi verið 20 milljarðar evra, eða um 2.500 milljarðar króna, þegar allt er samantekið. Talið er að mörg ár geti liðið þar til nýting á flutningsleiðum verður ásættanleg á nýjan leik.“
  - Í umfjöllun alþjóðastofnana og fræðimanna er einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð á flutningsgetu hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („bloodbath“/ „cut-throat competition“) þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.

6034. Í þessu samhengi ber að rifja upp tölvupóst sem (S)forstj sendi fyrst til (S)stjórnarm-fjármstj og síðan til (S)frkvstj-MCL þann 11. nóvember 2008. Kom fram hjá (S)forstj að efnahagsörðugleikarnir myndu á árinu 2009 leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu. Á Íslandi gaf hins vegar „limited competition“ færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum, sbr. kafla 10.4.5.

6035. Samtímagögn frá árinu 2009 staðfesta að samdráttur í eftirspurn og minna flutningamagn leiddi annars staðar en á Íslandi til lægra verðs og meiri samkeppni. Á Íslandi gerðist hið öndverða samkvæmt m.a. gögnum frá Samskipum. Lýsingin hér að framan um atvik á árinu 2009 sýnir að eftir að samráð Samskipa og Eimskips komst á á seinni hluta árs 2008 forðuðust fyrirtækin að keppa sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavinum og lögðu þess í stað áherslu á að skapa frið og ró á markaðnum og skilyrði til þess að viðhalda eða jafnvel hækka verð. Sem fyrr segir var í áætlunum fyrirtækjanna lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010. Var þetta í samræmi við það sem (S)forstj gerði ráð fyrir í nóvember 2008.

6036. Er þessi víska um skort á samkeppni að mati Samkeppniseftirlitsins óræk vísbending um tilvist hins samfellda samráðs og styður við önnur sönnunargögn málsins. Er rétt að víkja nánar að þessu.



### 14.11.3. Hörð samkeppni erlendis – Frábær afkoma á Íslandi

6037. Með tölvupósti frá 30. desember 2008 sendi (S)forstj glætur til (S)stjórnarm-fjarmstj um samstæðu Samskipa og stöðu hennar, m.a. rekstraráætlun fyrir 2009. Þegar haft er í huga efnahagsumhverfið á þessum tíma vekur sérstaka eftirtekt að í þessum gögnum er gert ráð fyrir mjög góðri EBITDA og þar af skiluðu Samskip Ísland um 56% afkomunnar, þrátt fyrir verulegan áætlaðan samdrátt í innflutningi. Samskip Ísland stóðu hins vegar aðeins á bakvið 23% af heildartekjum samstæðunnar.<sup>2825</sup> Er þetta vísbending um greinilegan áætlaðan árangur af aðgerðum sem fyrirtækið hafði og ætlaði sér að grípa til (m.a. verðhækkunum og samdrætti á flutningsgetu). Fram kemur að aðgerðirnar á Íslandi myndu viðhalda arðsemi af starfseminni. Þessar glætur eru í samræmi við önnur gögn í málinu.
6038. Í kafla 10.6.3 var gerð grein fyrir fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009. Í umfjöllun um flutningarekstur annars staðar í Evrópu kemur þetta fram: „*Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland and rates are under pressure. We consequently continue our focus on cost management and reduction, cash protection and keeping close to our customers.*“ Þá segir að lækkun á kostnaði (landflutningum, skipafgreiðslu og skipaleigu) muni að mati stjórnenda gera meira en að jafna áhrifin af verðlækkunum sem viðskiptavinir kalli eftir.<sup>2826</sup>
6039. Í kynningu (S)forstj á fundinum kemur fram að innflutningur Samskipa til Íslands hafi verið 45% undir áætlun í nóvember 2008. Þrátt fyrir þetta hafi Samskip á árinu 2008 ítrekað hækkað verð. Þá var gert ráð fyrir að innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 yrði verulega minni en árin á undan. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull“ („*ambitious budget*“) og miðaði að því að EBITDA myndi aukast talsvert. Glærुकynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 ætluðu Samskip hf. að ná fram frekari hækkun á verði. Var þetta í samræmi við fyrirmæli (S)forstj sbr. tölvupóst hans til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008 þar sem kom fram að afkoma mætti ekki verða fjarri afkomu góðærisáranna 2006 og 2007, og það þrátt fyrir „*snúið*“ ytra umhverfi: „*Árin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 - 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið.*“, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.11.
6040. Í kafla 12.2.5.2 er fjallað um fundargerðir vegna stjórnarfunda Samskipa Holding 13. febrúar, 10. mars, 7. apríl, 5. maí, 4. júní, 1. september, 2. október, 29. október 2009. Vísast hér til þessara fundargerða sem sýna með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá erlendu flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði:
- Sýna þessar fundargerðir að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum á árinu 2009 leiddi til þess að kaupendur á flutningaþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust m.a. við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni um mikilvæga viðskiptavini og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hefði verið fyrir systurfélög Samskipa hf. að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum.
  - Lýsingin á aðstæðum og rekstri Samskipa hf. í fundargerðunum dregur fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu, þegar innflutningur minnkaði verulega, er í fundargerðunum greint frá afar góðum árangri á Íslandi („*extremely good results from Iceland*“) / „*continous good results from Iceland*“) og EBITDA umfram áætlanir.

<sup>2825</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*kb kynning 18.des.ppt*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*án heitis*“. [...] Doc. ID. 0.7.33.546542. Hlutfallið er reiknað miðað við uppgæfnar fjárhæðir á glæru nr. 30.

<sup>2826</sup> „*Although rates are under pressure from our customers, we believe we can more than mitigate rate reductions with lower haulage, handling and vessel cost.*“



6041. Önnur gögn málsins sýna þetta óvenjulega ástand á Íslandi að þessu leyti og góðan rekstrarárangur Samskipa hf. á tímum alþjóðlegrar efnahagskreppu.
6042. **(S)forstj** sendi þann 9. apríl 2009 tölvupóst til ýmissa starfsmanna Samskipa. Í honum sagði m.a.: „Meðfylgjandi sendi ég tilkynningu sem send verður út í dag til stjórnenda hjá Samskipum erlendis ...” Umrædd tilkynning var frá stjórn og yfirmönnum Samskipa Holding og í henni sagði m.a.: „*Until the second half of 2008, Samskip group was on track to deliver a 2008 result considerably better than 2007, however, as had been expected and prepared for by Samskip Iceland management since early 2008, the Iceland business was seriously impacted by the macro economic situation in the second half of 2008. During this period, the Samskip Iceland business responded to the drastic decreases in volume by reducing cost and adjusting the vessel system.*
- Based on the performance so far in 2009, we expect that Samskip group will meet its EBITDA budget for Quarter 1 2009, which again compared to the same period last year represents a significant improvement and ensure black numbers. As it looks now there are both plusses and minuses, some businesses are performing better than budget and some are worse but together we will be on track. Important for the Samskip group is that Samskip Iceland has, in line with budget, been able to restore full profitability of the business. These are good achievements having in mind that seasonally Quarter 1 is the slowest period of the year.*<sup>2827</sup>
6043. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 1. og 2. desember 2009 fór **(S)forstj** yfir áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2010. Í glærुकynningu hans komu fram þær meginforsendur („*Main assumptions*”) sem Samskip á Íslandi lögðu til grundvallar fyrir árið 2010. Samkvæmt þessu var áfram lagt til grundvallar að markaðshlutdeild myndi ekki breytast og að verð yrði hækkað bæði í upphafi og um mitt ár 2010. Samskip töldu einnig að draga myndi úr samkeppni og að verð myndi almennt fara hækkaði. Á sama tíma sáu Samskip fyrir mikla lækkun á mikilvægum kostnaðarliðum. Glærurnar sýna hins vegar að viðskiptavinir áttu ekki að njóta þessa heldur var í glærunum miðað við að framlegð fyrirtækisins myndi aukast, sbr. kafli 14.10.2.
6044. Í kafla 14.40.1 er lýst glærum sem **(S)stjórnarm-fjármstj** sendi til **(S)forstj** þann 26. janúar 2010. Í þeim var gefið yfirlit yfir Samskip Holding. Kemur fram að 75% af starfsemi samstæðunnar sé erlendis, þar af séu 50% af starfsemi hjá Samskipum í Hollandi (MCL). Einnig kemur þetta fram um einingar sem tilheyra Samskipum Holding:
- MCL reki 7 skip og annist flutning á milli meginlands Evrópu (Holland, Belgía, Þýskaland, Ítalía o.fl.) til Bretlands, Írlands, Spánnar, Portúgals og Noregs. Velta MCL sé 230 milljónir evra.
  - Velta Samskipa hf. á Íslandi (með Færeyjum) sé 115 milljónir evra
  - Velta Samskip BV (nefnt Countries í fundargerðum) sé 65 milljónir evra.
  - Velta Samskipa Logistics BV (kæligeymslur (Frigocare)) féllu þar undir sé 40 milljónir evra.
6045. Samkvæmt framansögðu voru 25% af starfsemi Samskipa Holding á Íslandi. Velta á Íslandi var 115 milljónir evra en 335 milljónir evra erlendis. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding af fundi 14. til 16. desember 2010 kom fram að á árinu 2009 var velta hjá Samskipum á Íslandi um 24% af heildarveltu samstæðunnar en sú starfsemi aflaði um 82% af EBITDA samstæðunnar.
6046. Vekur hér sérstaka eftirtekt að það var afar góð afkoma Samskipa hf. (fyrirtækisins sem **(S)aðaleig-stjform-SH** nefndi „*the Cash Cow*”) sem leiddi til þess að afkoma Samskipa Holding í heild sinni var á þessum tíma rétt yfir áætlun, sbr. m.a. framangreindar fundargerðir frá 7. apríl og 5. maí 2009 sem reifaðar eru í kafla 12.2.5.2.

<sup>2827</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.589983.



6047. Rétt er að hafa í huga að áframhald var á ánægju yfir afkomu Samskipa á Íslandi:

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)stjform-S frá 30. apríl 2010 fór hann yfir hversu „sérlega vel“ hafi tekist til með rekstur Samskipa 2008-2010 (áætlun 2010). Á árinu 2009 hafi velta verið talsvert undir áætlun en „Ebitda framlegð var hins vegar hærri en áætlun gerði ráð fyrir [...] Almennt er er hægt að segja að tekist hafi sérlega vel til við að aðlaga rekstur og starfsemi félags að breyttum tímum, og sjáum við fram á að árið 2010 verði umtalsvert betra en 2009.“<sup>2828</sup>
- Í fundargerð Samskipa Holding frá 27. janúar 2011 kemur fram að langstærsti hluti EBITDA samstæðunnar (þ.e. hagnaður fyrir fjármagnsliði, skatta og afskriftir) á árinu 2010 hafi komið frá Samskipum á Íslandi eða 12,1 m. EUR af 15,8 m. EUR samstæðunnar eða um 76%. Með öðrum orðum þá skilaði starfsemi Samskipa á Íslandi um þremur fjórðu af EBITDA samstæðunnar en veltan þar var aðeins einn fjórði af heildarveltu Samskipa Holding.
- Í apríl 2011 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu árið 2010. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv sagði vegna þessa m.a.: „Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011 að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur [...]“.<sup>2829</sup> Þessi tölvupóstur (S)forstj um bónusgreiðslur vekur einnig eftirtekt með hliðsjón af fjárhagslegum hagsmunum viðkomandi stjórnenda af afkomu fyrirtækisins. Í því sambandi skal hafa í huga að u.þ.b. ári áður hafði (S)forstj sagt í tölvupósti til (S)stjform-S (4. febrúar 2010) að framkvæmdastjórar Samskipa væru með ákvæði í samningum um bónusa og í fyrrnefndum tölvupósti (S)forstj til (S)stjform-S þann 30. apríl 2010 benti hann á eftirfarandi: „Við gengum frá bónus greiðslum til framkvæmdastjórn í mars í línu við það sem við ákváðum. Nú var kallinn að spá með sjálfan sig - ja vel launaður er verkamaðurinn, en heilt á litið verður að segjast að margt gekk vel á liðnu ári, þó ytri aðstæður hafi verið erfiðar [...]“
- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem sendur var 2. apríl 2013, segir (S)forstj að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið „afburða góð“ á árinu 2010. Hún hafi einnig verið góð á árinu 2011.<sup>2830</sup>
- Í tölvupósti frá (S)forstj til m.a. (S)frkvstj-innfl og (S)frkvstj-Jóna, sem sendur var 9. september 2013, segir:

„[...] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins.“<sup>2831</sup>

6048. Hér ber að aftur að árétta að (S)aðaleig-stjform-SH lýsti því yfir að Samskip á Íslandi hefðu verið „cash cow“ fyrir samstæðuna og rökstutt hefur verið að út frá sjónarhóli Samskipa var tilgangur „Nýtt upphaf“ verkefnisins að tryggja og efla þessa stöðu Samskipa á Íslandi, sbr. m.a. kafla 6.7.3.

#### 14.11.4. Á Íslandi þurfti ekki að láta viðskiptavinum njóta lækkunar á kostnaði

6049. Framangreindir efnahagsörðugleikar höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir fóru lækkandi. Í umræddum fundargerðum Samskipa Holding var þannig rætt t.d. um lækkun á

<sup>2828</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „MEMO – árið 2009“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.742479.

<sup>2829</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.857617.

<sup>2830</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1119489.

<sup>2831</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1152719.



eldsneytisverði. Gerði þetta fyrirtækjum í vöruflutningum annars staðar í Evrópu betur fært að lækka verð til þess að bregðast við samkeppni og örva eftirspurn.

6050. Rifjað skal hér upp að í lok ágúst 2008 tilkynntu Samskip um verulega verðhækkun. Í tilkynningu til viðskiptavina var sú verðhækkun réttlætt m.a. með vísan til kostnaðarhækkunar erlendis. Samtímagögn sýna hins vegar að sumir kostnaðarliðir fyrirtækisins fóru lækkanði á þessum tíma. Líta má til þess að verð á olíu lækkaði á þessum tíma, sbr. t.d. tölvupóst Múrbúðarinnar til Eimskips 13. ágúst 2008 þar sem kvartað var yfir hækkun á olíugjaldi á sama tíma og heimsmarkaðsverð á olíu fór lækkanði, sbr. kafla 8.15.10. Þá greindi **(S)forstö-innfl1 (S)forstj** jafnframt frá því þann 9. september 2008 að Samskip hefðu fengið mikla lækkanði á mikilvægum kostnaðarlið: „*Við höfum verið að fá miklar lækkanir á Far East verðin. Við höfum fengið verð frá Mearsk, Ebrex og Apex (John Born). Ég hef trú á að lækkanir hafi verið skila sér til okkar. Við höfum hins vegar ekki lækkað okkar útsöluverð. Við vorum með 100 USD í álagningu, en nú er álagningin komin yfir 1000 USD per 40 feta gám. Það hefur gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út.*”
6051. Lækkun á þessum kostnaðarliðum var vitaskuld einnig til hagsbóta fyrir Samskip. Samráð við Eimskip leyfði hins vegar fyrirtækjunum að halda slíku hagræði hjá sér og jafnvel hækka verð. Rétt er að víkja nánar að gögnum frá seinni hluta árs 2008 og 2009 sem þessu tengjast.
6052. Í kafla 10.4.2 er lýst tölvupóstum **(S)forstj** frá 29. október 2008 þar sem hann velti því fyrir sér hvernig ætti að bregðast við fyrirsögn Morgunblaðsins um verulega lækkanði á farmgjöldum erlendis og hvort þessi umfjöllun myndi leiða til þess að viðskiptavinir Samskipa myndu kalla eftir verðlækkun.
6053. Þann 19. nóvember 2008 sendi **(E)forstö-útfll** tölvupóst til m.a. **(E)frkvstj-EimÍsl**, **(E)forstö-innfl**, **(E)frkvstj-flutnkerf** og **(E)frkvstj-skiparekst**. Meðfylgjandi honum var minnisblað sem lýsti fundi með annars vegar Maersk og hins vegar Hapag Lloyd. Kemur m.a. fram að Eimskip hafi verið að óska eftir lægra verði hjá Maersk með vísan til umframflutningsgetu í flutningum til og frá Austurlöndum fjær.<sup>2832</sup> **(E)forstö-útfll** framsendi þennan tölvupóst til m.a. **(E)deildstj-útfll1**. **(E)deildstj-útfll1** svaraði og spurði hvort það væri komin niðurstaða varðandi verð. Nefndi hann viðskipti við Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum (VSV) í því samhengi. **(E)forstö-útfll** svaraði:
- „Nei, kem reyndar inn á það í minnisblaðinu. Þau eru óbreytt enn en við höfum hins vegar fengið talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn og því átt þú eitthvað svigrúm gagnvart VSV miðað við núverandi samningsverð okkar við þá.”<sup>2833</sup>*
6054. Er þetta í samræmi við gögnin frá Samskipum frá byrjun september 2008, sbr. t.a.m. kafla 8.15 og 10.4. Sökum samráðs Samskipa og Eimskips komust bæði fyrirtækin upp með að „*skila ekki út*“ til viðskiptavina sinna lækkanði á mikilvægum kostnaðarliðum.
6055. Hér að framan var vikið að tölvupósti **(S)forstö-innfl1** frá 22. desember 2008 þar sem hann lýsti yfir óánægju með verð sem Samskipum bauðst fyrir flutninga í Eystrasaltinu. Sá tölvupóstur sýnir að þegar Samskip voru kaupendur að þjónustu gerði fyrirtækið kröfu um að samdráttur í eftirspurn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði. Í krafti ólögmeats samráðs við Eimskip komst fyrirtækið upp með aðra háttsemi gagnvart viðskiptavinum hér á landi.
6056. Þann 6. mars 2009 sendi **(E)deildstj-útfll1** tölvupóst til m.a. **(E)forstj**, **(E)frkvstj-EimÍsl**, **(E)frkvstj-alþjsv** og **(E)frkvstj-flutnkerf** með skjalinu „*Gámaskipamarkaðurinn – Yfirlit mars 2009*“. Meðfylgjandi var minnisblað sem **(E)deildstj-útfll1** hafði tekið saman um stærð og verðþróun á gámaskipaflotanum á heimsvísu (nefnt „*Verkefnalaus skip*“). Kemur fram að ónýtt flutningsgeta væri að aukast. Jafnframt var því lýst að verð á gámaskipum (bæði með og án krana) hafi verið að falla. Einnig segir:

<sup>2832</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.109652.

<sup>2833</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.120417.



„Gert er ráð fyrir áframhaldandi lækkunum á öllum stærðum þar sem mikið af nýbyggingum [ný skip] eiga ennþá eftir að koma á markaðinn á árinu. Á sama tíma og gert er ráð fyrir minni flutningum á heimsvísu árið 2009 en á árinu 2008.“<sup>2834</sup>

6057. Fleiri kostnaðarliðir en leiga skipa fóru lækkandi. Í framangreindum fundargerðum Samskipa Holding er því lýst að annars staðar í Evrópu hefði verð á landflutningum („*haulage*“) lækkað verulega á árinu 2009. Þetta þýddi að kostnaður Eimskips og Samskipa við t.d. forflutninga að höfnum í Norður-Evrópu minnkaði. Sama ætti við um áframflutninga frá þessum höfnum. Þá sýna gögnin að sú spurning hefði vaknað hjá (S)frkvstj-Skand, yfirmanni Samskipa á Norðurlöndum, hvort viðskiptavinir Samskipa hf. ættu að njóta þessa. (S)frkvstj-Skand heyrði undir (S)forstj og sendi þann 26. júní 2009 tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 (afrit m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-Jóna) og spurði um þetta: „*The question is if the considerable lower haulage prices (especially on the larger shipments) should fully be passed onto the customer ? Or should we keep some margin to ourself?*“

*However, it was my feeling from the meeting in Reykjavik that it is necessary to pass the savings on to the customers in order to be competitive.... or?*<sup>2835</sup>

6058. (S)forstö-innfl1 svaraði 29. júní 2009: „*It is my opinion that we should keep as much of the margin to ourself as possible, but we need to consider how competitive we are on the market. I have have feeling that we are not handling as much precarriage as we could be doing. It is important that we study our FOB shipments and find out the reason why we are not handling the precarriage. If we are able to increase our number of EXW shipments by lowering our selling rates, then we should consider it.*“

*Can you please look into this at your end and I will also do some study on this. Let's plan on having the results at the end of this week, and a decision in the middle of next week. How does this sound to you?”*

6059. Samkvæmt (S)forstö-innfl1 skyldu Samskip, eftir því sem unnt væri, ekki láta viðskiptavinum njóta lægri kostnaðar. Hins vegar skyldi huga að verðlækkunum ef Samskip væru ekki samkeppnishæf og misstu viðskipti. Beindi (S)forstö-innfl1 því til (S)frkvstj-Skand að skoða hvort verðlækkun gæti aukið hlutdeild Samskipa í forflutningum. Hér ber að hafa í huga að í forflutningum voru fleiri keppinautar en Eimskip og Samskip og verðhækkunarir í þeirri starfsemi torveldari, sbr. kafla 8.15.10 þar sem fjallað var um verðhækkunarir Samskipa í byrjun september 2008. Saman sýna þessi gögn að ef Eimskip væri eini keppinautur Samskipa þyrfti ekki að hafa áhyggjur af samkeppni. Annað átti við ef fyrirtæki utan samráðsins kæmu við sögu.

6060. (S)frkvstj-Skand taldi sig hafa fengið skýr skilaboð frá (S)forstö-innfl1 um að almennt ætti ekki að láta viðskiptavinum Samskipa hf. njóta lægri kostnaðar. Þetta sést af tölvupósti sem hann sendi (S)forstj 21. ágúst 2009. (S)forstj hafði deginum áður sent tölvupóst til (S)frkvstj-Skand og sagt að það verð sem Samskip á Íslandi greiddu Samskipum í Danmörku fyrir landflutning væri of hátt. Ljóst er af tölvupósti (S)frkvstj-Skand að hann skyldi ekki fyllilega hvað (S)forstj ætti við. Var hann ekki viss hvort (S)forstj ætti við að Samskip ættu að lækka verð á þessari þjónustu almennt til viðskiptavina. Í því sambandi benti hann á öndverð skilaboð (S)forstö-innfl1:

*„Asking [(S)forstö-innfl1] earlier on whether we should pass on the lower haulage rates to the customers or use it to higher our margins on SAMS, the answer was clearly to higher our margins!!!  
Quote: **“It is my opinion that we should keep as much of the margin to ourself as possible”** This means that you infact want us to move profits from our Haulage department and Whiskey transportation into the SAMS - why?*

<sup>2834</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip [...] Doc. ID. 0.7.33.126688.

<sup>2835</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.753310 / 0.7.33.618227 / 0.7.34.445334.



*If we want to lower the haulage rates because we are not competitive on the market, then it only make sense if we pass the reductions on to the customers."*

6061. (S)forstj svaraði 24. ágúst 2009 og leiðrétti misskilning (S)frkvstj-Skand. Stefna Samskipa hf. væri alls ekki að láta viðskiptavinum njóta hagræðis:

*„I am always talking about cost prices, not sales prices to our clients, we should always, of course, buy at lowest and sell at possible highest prices.“<sup>2836</sup>*

6062. Þann 25. ágúst 2009 sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv. Í honum segir: *„Eins og við vitum þá stöndum við á krossgötum, vitum að markaðsverð á skipum er afar lágt, hugsanlega í lægstu verðum sögulega, talsvert undir framleiðslukostnaði. Því er vert að ígrunda vel stöðuna og taka réttu skrefin, sbr grein hér að neðan....*

*Verð á notuðum skipum hefur lækkað lækkað töluvert á umliðnum mánuðum. Segir í frétt danska viðskiptablaðsins að Börsen að verðið hafi lækkað það mikið að það jafnvel hægt að tala um brunaútsölu á skipum á alþjóðlegum markaði.*

*Sérfræðingar á þessum markaði eru almennt þeirrar skoðunar að nú sé rétti tíminn til að kaupa skip, séu menn á þeim buxunum, að því er fram kemur í frétt Reuters-fréttastofunnar. Þannig séu dæmi um að verð á til að mynda fimm ára gömlum gámaskipum hafi fallið um allt að 65% á einu ári.“<sup>2837</sup>*

6063. Gögn málsins sýna að systurfélag Samskipa hf., Samskip MCL, annaðist forflutninga frá Portúgal á innflutningi til Íslands. Um miðjan desember 2009 lá fyrir að keppinautur MCL, MacAndrews, hefði boðið talsvert lægra í flutningana frá Portúgal. Af þessu tilefni sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-umb.erl þann 14. desember 2009: *„Vinsamlega lesa neðangreint.*

*Við verðum/þurfum ávallt að vera á samkeppnishæfum verðum, það erum við sammála um veit ég. Nú eru markaðir erfiðir almennt, þe magn farið minnkandi og umframafkastageta í kerfum almennt. Því er afar mikilvægt að vera á tannum, og leita hagstæðustu kjara/verða. Ég sé að þið hafið gert slíkt hér að neðan og MacAndrews verulega lægri en kollegar okkar í MCL.*

*Þetta er erfiður leikur, við verðum að geta haft gott „grip“ á markaði, en jafnframt rúta sem allra mestu magni inn á eigin kerfi þegar það á við.*

*Ég bið þig að kanna hver verð annarra eru á þessari leið og meta hvort MacAndrews hafi verið að þessu til að „stríða“ MCL, eða hvort markaðurinn liggja á þessum slóðum.*

*Ég bið þig jafnframt að halda áfram að vera með augun opin á öllum þeim mörkuðum er við störfum, vinna markvisst að því að lækka verðin.“<sup>2838</sup>*

6064. Þessi gögn frá (S)forstj sýna að hann reyndi ávallt að tryggja Samskipum á Íslandi sem best kjör en í þessu sambandi er hér horft til þess að (S)forstj og aðrir stjórnendur Samskipa hér á landi lögðu til grundvallar að ekki skyldi deila ávinningnum af lægri kostnaði með viðskiptavinunum.

6065. Að mati Samkeppniseftirlitsins leiddi samráð Samskipa við Eimskip til þess að fyrirtækin höfðu „gott grip“ á íslenska markaðnum, svo notað sé orðlag (S)forstj. Bæði fundargerðirnar frá Samskipum Holding og önnur framangreind gögn frá Eimskip og Samskipum sýna að sökum m.a. minnkandi eftirspurnar lækkaði kostnaður í flutningastarfsemi í öðrum Evrópulöndum. Bæði Eimskip og Samskip vísuðu til þessa sem rök fyrir því að njóta betri kjara sjálf við kaup á þjónustu frá erlendum aðilum. Af ólögum samráði Samskipa og Eimskip leiddi hins vegar að fyrirtækin þurftu ekki að mæta samkeppni í verði eða þjónustu, og voru í kjörstöðu til að hindra að viðskiptavinir þeirra á Íslandi myndu einnig njóta betri kjara. Framangreind umfjöllun um atvik á árinu 2009 sýnir að fyrirtækin

<sup>2836</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.631694.

<sup>2837</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.632627.

<sup>2838</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.682927.





framfylgdu samráði sínu um að keppa ekki um mikilvægustu viðskiptavinina og gátu einbeitt sér að því að vinna gegn verðlækkunum eða að hækka verð. Gögn frá fyrirtækjunum í þessum kafla sýna þetta einnig. Ef hins vegar á viðkomandi sviði voru starfandi keppinautar, sem ekki voru hluti af samráðinu, var staðan flóknari og þá þurfti að veга saman áhrif annars vegar verðlækkana og hins vegar aukinna viðskipta, sbr. m.a. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 29. júní 2009.

#### 14.11.5. Samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til samkeppni

6066. Samtímagögn sýna að á fyrri hluta árs 2008 vissu Samskip að samdráttur í eftirspurn myndi kalla á samkeppnislegan þrýsting og aukna verðsamkeppni með því að fyrirtækin myndu reyna að sækja á að ná magni af hvort öðru og flutningaverð myndi lækka til viðskiptavina, sbr. glærुकynningu Samskípa frá 29. janúar 2008 „Budget 2008 Samskip Iceland“, glærुकynningu (S)frkvstj-millilandasv 17. maí 2008 og grænlenkir dagar, sbr. kafla 6.7.6, sbr. einnig framangreindar lýsingar í gögnum Samskípa Holding um slík samkeppnisleg viðbrögð flutningafyrirtækja á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu á þessum tíma. „Hörð“ samkeppni hafði líka verið viðbrögð og háttsemi Samskípa og Eimskíps hér á landi við samdrætti árið 2002, sbr. ummæli þáverandi forstjóra Samskípa árið 2003. Með ólögumætu samráði Samskípa og Eimskíps í kjölfar fundar þeirra 6. júní 2008 komu fyrirtækin í veg fyrir að þetta myndi gerast. Samkeppni var raskað og með ólögumætri háttsemi fyrirtækjanna var komið í veg fyrir að flutningaverð myndu „droppa“ á íslenska flutningamarkaðnum, sbr. ummæli (S)stjform-S á fundi með (S)frkvstj-fjárm, (S)forstj og (S)stjornarm-fjármstj 4. nóvember 2009.
6067. Hér að framan hefur verið rakið að samdráttur í eftirspurn árið 2008 hefði átt að skapa samkeppnislegan hvata fyrir Samskip og Eimskip að lækka verð eða halda verði óbreyttu þrátt fyrir hækkun hjá keppinautum og reyna með þeim hætti að ná meira flutningsmagni. Einnig skal benda á Samskip og Eimskip voru með vannýtt flutningsrými í skipum fyrirtækjanna. Þá ber að hafa í huga áður nefnda tölvupósta (S)forstö-innfl1 og (S)forstj frá 22. september 2008 og 14. desember 2009. Þeir sýna að þegar Samskip voru kaupendur að flutningaþjónustu gerði fyrirtækið kröfu um samdráttur í eftirspurn og minna flutningsmagn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði.
6068. Gögn málsins sýna hins vegar að hér á landi hafi Samskip og Eimskip ekki talið ástæðu til að keppa með þessum hætti heldur hafi fyrirtækin þvert á móti getað náð fram verðhækkunum gagnvart öllum sínum viðskiptavinum. Vísast hér í heild sinni til umfjöllunar um m.a. atvik á árinu 2009 í köflunum hér að framan.
6069. Til viðbótar má líta til þess að í júlí 2009 var rætt innan Eimskíps um ónýtta flutningsgetu í áætlunarsiglingum til Íslands. Um er að ræða trúnaðarskjal sem (E)forstö-útfli sendi þann 7. júlí 2009 til (E)forstj um söluskipulag hjá Eimskip:
- „Import. Market at its lowest level in volume. Capacity in the market more than the market is offering cargo.“*
- „Stay still with rates – If not, rates will drop dramatically and even fast!“<sup>2839</sup>*
6070. Rifja ber upp að í mars-apríl 2009 gafst Eimskip tækifæri til að ná nýjum viðskiptavin, Vífilfelli, í viðskipti, sbr. umfjöllun í kafla 14.3. Vífilfell var mikilvægur viðskiptavinur enda stór innflutningsaðili sem hefði tryggt Eimskip innflutningsmagni upp í framangreint ónýtt flutningaráymi. Eimskip virti á hinn bóginn markaðsskiptinguna og Samskip héldu viðskiptum Vífilfells og héldu uppi og hækkuðu verð Vífilfells. Með hliðsjón af framangreindu skjali (E)forstö-útfli og atvikum tengdum tilboðsgerð til Vífilfells er ljóst að Eimskip taldi sig vera í þeirri stöðu að þurfa ekki að lækka verð til þess að bregðast við minnkandi eftirspurn. Verðsamkeppni myndi hafa alvarlegar afleiðingar í för með sér, þ.e. setja samráðið í uppnám.

<sup>2839</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Torg\_2009.ppt.“ Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.160528.



6071. Gögn frá Samskipum sýna samskonar nálgun og hjá Eimskip. Í kafla 14.10 var gerð grein fyrir skjölum frá Samskipum sem varða áætlunargerð fyrir árið 2010. Þar er vísað til þess að bæði Eimskip og Samskip væru með „ónýttu flutningagetu í innflutningi“. Ekki var hins vegar lagt til grundvallar að þessu þyrfti að mæta með aukinni samkeppni og lægra verði. Þvert á móti var þetta stefnan:
- Samskip gerðu ráð fyrir að halda „öllum núverandi viðskiptavinum“
  - Samskip gerðu ekki ráð fyrir að sækja „á ný mið“
  - Samskip gerðu ráð fyrir að hækka verð.
6072. (E)frkvstj-sala/þj gaf starfsmönnum innflutningsdeildar fyrirmæli á fundi í byrjun nóvember 2009. Benti hann á að nýting á flutningsgetu Eimskips mætti vera meiri. Það leiddi hins vegar ekki til þess að hann gæfi fyrirmæli um markaðssókn og aukna samkeppni. Þvert á móti sagði hann að Eimskip ætti ekki að lækka verð. Það þyrfti frekar að „hífa upp“ verðið, sbr. kafla 14.3.6.
6073. Hér ber að áréttta það sem fram kemur í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding frá árinu 2009. Umfjöllun þar sýnir skýrt að samdráttur í flutningsmagni hafi leitt til aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningamörkuðum, m.a. í Bretlandi, Írlandi og Svíþjóð. Rætt var þar um að Samskip hefðu á þeim svæðum þurft að lækka verð til þess að halda stórum viðskiptavinum og að mikil samkeppni væri um slíka viðskiptavini. Var jafnvel rætt um örvæntingu hjá keppinautum Samskipa Holding annars staðar í Evrópu („we see increased competition/desperation for business as companies start running short of cash“).
6074. Samráð Samskipa og Eimskips á Íslandi leyfði hins vegar þessum fyrirtækjum að bregðast við erfiðum ytri aðstæðum með því að halda uppi og hækka verð. Samkvæmt því þurftu fyrirtækin ekki að óttast „örvæntingafulla“ samkeppni sín á milli.
6075. Er framangreint vísbending um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

#### 14.11.6. „Monopoly fee“ Samskipa og Eimskips

6076. Í kafla 10.6.5. kemur skýrt fram að ýmsir viðskiptavinir fyrirtækjanna hafi ekki séð nein rök fyrir þeim hækkunum sem Eimskip og Samskip gripu til í janúar 2009. Hið sama átti við um yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku. Sýna þessi gögn að það þótti undarlegt að á Íslandi hafi ekki verið brugðist við erfiðu umhverfi og minnkandi flutningamagni með virkri samkeppni og lægra verði heldur með verðhækkunum.
6077. Framangreint er enn ein birtingarmynd hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Önnur gögn málsins frá 2009 gefa hið sama til kynna. Er rétt að víkja að þeim hér.
6078. Í málinu liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv fóru til Hamborgar í lok febrúar 2009. Áttu þeir m.a. fund með forsvarsmanni Interland flutningsmiðlunarinnar. Um er að ræða fyrirtæki sem starfar í Þýskalandi og hefur sérhæft sig í flutningum sem tengjast Íslandi.<sup>2840</sup> Höfðu Samskip og Interland átt í viðskiptum um langt árabil. Þann 27. febrúar 2009 sendi stjórnandi Interland tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og í honum sagði:

„Hi [(S)forstö-innfl1] vitna í spjall okkar í Hamburg dagana 25 - 26.02.2009 ýmis mál. Eins og ég nefndi liggja samningar fyrir milli aðila um hvað greitt – innheimt er hverju sinni og fyrir hvaða verkþátt. Fram kom í máli þínu að þú hafir rætt við HPS fyrir nokkru vegna hafnargjalda sem ætti að vera samkv tariff mínus 25% frá og með miðju ári ef ég man rétt. (Því má skjóta inn að jafn há hafnargjöld finnast ekki á N-Continent eins og hjá E/S [Eimskip og Samskip] og í ofanálag kemur

<sup>2840</sup> Á heimasíðu fyrirtækisins (sem er ekki lengur í notkun) sagði: „Iceland and North Atlantic forwarding requires competent handling and high-performance partners. Interland ... are just such competent partners. The international springboard and headquarters in Hamburg... make up an efficient and experienced crew to expedite your North Atlantic shipments.“ Var aðgengilegt á eldri heimasíðu: [www.interland-hamburg.de/index.php?id=77&L=2](http://www.interland-hamburg.de/index.php?id=77&L=2).



monopoly-fee, og er upp er staðið erum við að tala um ca EUR 400, - pr gám, en t.d. hjá FE línunum er þetta ca EUR 200,-

Nú eins og við komun inn á reiknar INT 10% af THC til Íslands þ.e.a.s. samskv samkomulagi frá 2002. (sjá meðf) Til uppl – fróðleiks má geta þess að þetta kom til vegna þess að menn minntust á við okkur að taka vel á móti viðskipta-mönnum félagsins (Mat & Drikk) erlendum sem innlendum er þeir væru hér á ferð hverju sinni sem við höfum gert í gegnum tíðina. Ekkert er á móti því að fella þetta niður og á sama tíma auka ofangreinda % er þú ræddir við HPS á sama tíma í 35%.

Eins og ég nefndi - sýndi ykkur höfum við árlega í gegnum tíðina greitt sórar [svo] uppæðir til ykkar (premium – aussch) sem mér skildist að þú hafir ekki vitað um. (best að sem fæstir viti/grá svæðið)

Að lokum má geta þess að erfitt er að tala um hækkanir hér og þar er minn hittast og ekki rétt er menn hafa – þekkja ekki heildarmyndina hverju sinni. Í mínum huga ættu taxtar hjá okkur að liggja við innkaups - taxa hverju sinni, sem er mjög þekkt í bransanum þ.e.a.s. hjá fyrirtækjum er vinna eins þétt saman og við höfum gert í gegnum árin og vonandi gerum áfram.

Ath, set þetta upp sem minnisblað - prenta út og eiði út tövunni, finnst betra að vinna þannig, veit að þú eiðir þessu einnig.”<sup>2841</sup>

6079. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skannað afrit af tölvupósti frá Interland til Samskipa, dags. 30. september 2002. Í honum kemur m.a. fram „Reikn til S-Rvk samkomulag um að reikna 10% frá og með 01.10.2002.“

6080. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti Interland þann 11. mars 2009. Í tölvupósti hans sagði: „Afsakaðu sein svör við þessu maili þínu hér að neðan.

Ég mun prenta það út og eyða.

Varðandi THC gjöldin þá er það rétt að samkvæmt samningi þá eigið þið að greiða THC með 25% afslætti frá gjaldskrá. Það er rétt að THC gjöld til Íslands eru hærrí en þau gjöld sem stóru skipalínurnar eru að greiða í Evrópu. Það er hins vega hagur okkar beggja að innheimta sem hæst THC gjöld. Þið rukið ykkar viðskiptavini samkvæmt gjaldskrá Samskip og fáið 25% í þóknun fyrir það. Því herra sem gjaldið er því hærrí verður þóknun ykkar. Það er kannski ekki rétt að kalla þetta monopoly fee því skipalína eins og Samskip nýtur ekki sömu kjara í Evrópu og stórar FE skipalínur.

Varðandi auka 10% afsláttinn þá skil ég samkomulagið þannig að það eigi einungis við LCL THC. Er ekki rétt að það hefur aðeins verið innheimt á þann hluta viðskipta okkar. Ég er því sammála þér að þið eigið að halda þeim afslætti, þ.e. fá auka 10% afslátt af LCL THC gjöldum. Öll önnur gjöld eiga því að innheimtast með 25% afslætti.

Hvað varðar gildistíman þá töluðum við [...] um að þetta tæki gildi 1. apríl. Sú tímasetning verður að standa. Varðandi þær greiðslur sem þið hafið greitt Samskip árlega þá vissi ég vel um þær, en vissi hins vegar ekkert um það á hvaða formi þær voru. Gerði mér ekki grein fyrir að þær væru gerðar með beinum reikningum á milli félagana. Hélt jafnvel að þær væru á mun gráara svæði”<sup>2842</sup>

6081. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að í tölvupósti Interland var staðhæft að þjónustugjöld Eimskips og Samskipa í höfnum (THC) í Norður-Evrópu<sup>2843</sup> væru þau hæstu sem þekktust. Til viðbótar kæmi það sem Interland nefnir einokunargjald (monopoly-fee). Hefur hér talsverða þýðingu að (S)forstö-innfl1 í aðalatriðum mótmælir ekki þessum staðhæfingum Interland heldur bendir á að bæði Interland og Samskip hagnist á því að innheimta sem hæst þjónustugjöld af þeim sem flytji vörur til og frá Íslandi.

<sup>2841</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.726514.

<sup>2842</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]Doc. ID. 0.7.33.729968.

<sup>2843</sup> Samkeppniseftirlitið telur „N-Continent“ hljóti að vísa til Norður-Evrópu frekar en til „Norður-heimsálfu“ sem er ekki til sem landfræðilegt hugtak.



(S)forstö-innfl1 bendir þó á að „kannski“ sé ekki rétt að tala um einokunargjald þar sem stór skipafélög njóti betri kjara í Evrópu.

6082. Í tölvupósti Interland var einnig vísað til samkomulags frá 2002 sem virðist ganga út á það að Interland bæti 10% ofan á reikninga til Samskipa vegna safngámaflutninga (LCL) til og frá Íslandi. Virðist þetta gjald vera lagt á viðskiptavinum Samskipa til þess að Interland geti „tekið vel á móti“ innlendum og erlendum viðskiptavinum Samskipa þegar þeir eigi leið um Hamborg. Jafnframt fjalla bæði Interland og (S)forstö-innfl1 um háar greiðslur til Samskipa sem séu á „gráu svæði“ og best sé að sem fæstir viti um.
6083. (S)forstö-innfl1 var sammála Interland að efni þessara tölvupóstsamskipta væri það viðkvæmt að þeim þyrfti að eyða. (S)forstö-innfl1 láðist hins vegar að framkvæma þá gagnaeypingu eða a.m.k. tókst hún ekki.
6084. Áhersla skal lögð á að hvergi í framangreindum gögnum var að finna ótta um að þessi verðlagning yrði sett í uppnám vegna samkeppni á markaðnum. Öðru nær. Er þessi umfjöllun Samskipa í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma sem sýnir skerta samkeppni. Einnig virðast þessi samskipti staðfesta að þessi háu þjónustugjöld Eimskips og Samskipa í höfnum Evrópu ættu sérstaklega við um flutninga til og frá Íslandi. Samningar um þá hafa því áhrif á Íslandi í skilningi 3. gr. samkeppnislaga. Eins og ítrekað kemur fram í ákvörðun þessari sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip beindu samráðinu að Íslandi og kaupendum flutningsþjónustu tengdri landinu.

#### 14.11.7. Í Noregi, Danmörku og Svíþjóð leyfði samkeppni ekki hækkun á verði

6085. Í kafla 20.4.3 er því nánar lýst að haustið 2009 var (S)forstj falið það viðbótarverkefni að bera ábyrgð á rekstri á kæli- og frystigeymslum Samskipa í m.a. Hollandi og Noregi gagnvart stjórn Samskipa Holding.
6086. Í desember 2009 fjallaði (S)forstj á stjórnarfundum Samskipa Holding um áætlun frystigeymslu Samskipa (Frigocare) í Álasundi í Noregi fyrir árið 2010.<sup>2844</sup> Fram kemur í fundargerð að (S)forstj hefði haldið glærukynningu um þetta efni.<sup>2845</sup> Þetta kom m.a. fram í kynningu hans:

<sup>2844</sup> Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.3.2017. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar 1. og 2.12.2009. Fram kemur að [...] hafi farið yfir áætlun Frigocare í Álasundi fyrir árið 2010 01.12.2009.

<sup>2845</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.741215.



samskip

## FrigoCare Aalesund Budget 2010

samskip

Iceland

### Market Development

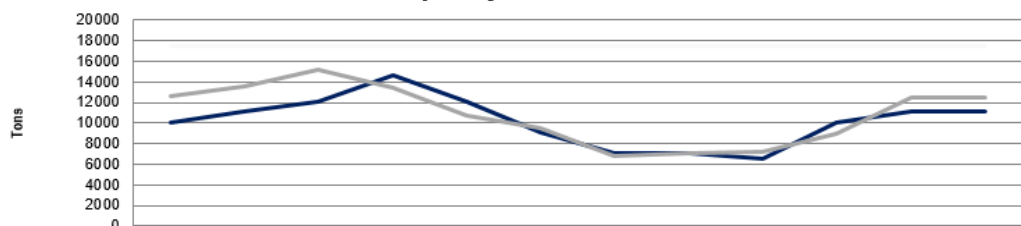
#### Price & volume trend of the market

Some competitors are reducing rates in 2010  
 Clients seek opportunities to cut cost  
 Large volums are stored in Holland  
 Stable quotas for fish in Norway

#### Market share

Current market share 30 %  
 Handing cargo in Aalesund 70 %  
 Capelin handling 85 %

### Capacity utilization



	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Storage 2010	10000	11100	12100	14600	12100	9100	7100	7100	6600	10100	11100	11100
Storage 2009	12585	13533	15232	13440	10700	9532	6825	7134	7196	9000	12500	12500
100%	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500

**Main Assumptions Budget 2010****Development rates**

No rate increase in budget. We have to follow market price and there will be more spot contracts in 2010 than 2009 (this will give us lower pricing on whitefish and better pricing in capelin)

**Development volumes**

Small reduction in volumes

**Development sales mix**

No changes expected

**Developing different cost items including overhead**

Variable cost reduced by 306K

6087. Að mati Samkeppniseftirlitsins er samanburður á þessari áætlun og áætlunum fyrir Samskip á Íslandi athyglisverður. Í Álasundi virtist ríkja samkeppni og vísbendingar um að sumir keppinautar hygðust lækka verð á árinu 2010. Sökum þessa var óvissa á markaði og (S)forstj gat því ekki lagt til grundvallar í sinni áætlun að Frigocare í Álasundi gæti hækkað verð á árinu 2010. Þessi óvissa var ekki fyrir hendi í áætlunum (S)forstj fyrir landflutninga á Íslandi og sjóflutninga til og frá landinu, sbr. umfjöllun í kafla 14.10, þar sem gert var ráð fyrir því að verð myndi hækka og að Samskip myndu halda öllum viðskiptavinum.
6088. Hér ber einnig að líta til áætlunar SAMS deildar Samskipa fyrir árið 2010 en fjallað er um hana í glærum (S)forstö-umb.erl frá 20. október 2010.<sup>2846</sup> Þessi deild kom m.a. að for- og áframflutningum á meginlandi Evrópu og átti í samkeppni við erlend flutningafyrirtæki.
6089. Í glærum (S)forstö-umb.erl er fjallað um samkeppnisaðstæður í Svíþjóð og Danmörku („Sweden/Denmark Service“) og sagt að þar væri um að ræða virkan markað („active market“) og unnt væri að gera „árás“ á nokkra mikilvæga viðskiptavinum. Einnig kemur þetta fram:

<sup>2846</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „SAMS budget 2010 meeting REY 20-10-09.pptx“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.656102.



### General remarks – Sweden/Denmark

- Hard competition with low haulage rates
- Crosstrades have increased
- Limited capabilities to offer 45ft due to empty back
- Action plans:
  - Follow up “lost” customers
  - Offer actively to suppliers in Iceland biz.
  - 45ft into Denmark – Faroe discussions
  - Sales
- Budget 2010 is taken down 10% from actuals 2009 due to lost customers

**samskip**

6090. Ólíkt því sem var á Íslandi ríkti hörð samkeppni í Svíþjóð og Danmörku og SAMS hafði misst viðskiptavini. Taka yrði tillit til þessa í áætluninni fyrir árið 2010.
6091. Sýnir þetta vel áhrif samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma á Íslandi. Hér á landi gátu fyrirtækin haldið uppi verði og jafnvel hækkað verð í skjóli ólögmeats samráðs. Það var ekki gerlegt á mörkuðum þar sem virk samkeppni var til staðar og æskileg óvissa milli keppnauta.

#### 14.11.8. „Pushing rates constantly upwards”

6092. Í m.a. kafla 10.6.4. var gerð grein fyrir kvörtunum (S)frkvstj-Safari, stjórnanda flutningsmiðlunarinnar Safari Transport í Færeyjum (sem var í helmingseigu Samskipa), yfir háu olúgjaldi (BAF) Samskipa. Sagði (S)frkvstj-Safari í tölvupóstum til (S)forstj að Samskip væru að hækka BAF á meðan keppinaturinn Blue Water Shipping (BWS<sup>2847</sup>) væri að lækka gjaldið. Taldi (S)frkvstj-Safari að sökum þessa væri mjög erfitt að keppa. (S)forstj svaraði 22. janúar 2009 og réttlætti BAF gjald Samskipa m.a. með tilvísun til þess að það væri „more or less in line on the baf with Eimskip.” Í kafla 20 er nánar fjallað að aðstæður og aðgerðir í Færeyjum. Í þessum kafla er hins vegar rétt að gera grein fyrir frekari umkvörtunum (S)frkvstj-Safari yfir verðlagningu Samskipa til Safari Transport.
6093. Með samanburði við aðstæður í Færeyjum varpa þau gögn ljósi á samkeppnisaðstæður hér á landi.
6094. Gögn málsins bera með sér að (S)forstj hafi beint því til (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Safari að ræða saman um óánægju (S)frkvstj-Safari með verðlagningu Samskipa í Færeyjum til Safari Transport. Sendi (S)forstj tölvupóst 18. febrúar 2009 til (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj (afrit til (S)frkvstj-Skand) og gerði grein fyrir því að slíkar viðræður stæðu til.<sup>2848</sup> (S)frkvstj-Skand,

<sup>2847</sup> Blue Water Shipping (BWS) leigði flutningarými af Smyril Line í ferjunni Norrænu. Var það gert í nafni dótturfélagsins Smyril Blue Water (SBW) sem á rannsóknartímabilinu var alfarið í eigu BWS.

<sup>2848</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.567875.



undirmaður (S)forstj en yfirmaður Samskipa í Skandinavíu<sup>2849</sup>, sá ástæðu til þess að senda eftirfarandi tölvupóst til (S)forstj daginn eftir: „I would just like to add a few comments before the meeting.

\* It is important for Samskip in general and therefore also Samskip in Faroes to acknowledge that we are a part owner of Safari transport, and therefore do our utmost to support Safari in being competitive in the faroese market. In that respect it is also important to define the competitors of Safari.

\* Safari Transport are not (in my eyes) a competitor of Samskip or Eimskip, Safari service is directly comparing and therefore also competing with other forwarders in Faroes as well as with Smyrl BlueWater. If we want to support the survival of Safari we need to accept that Safari should be competitive with SBW, eventhough the price level is very low. It is obvious that Safari is constantly loosing business to SBW.

\* I believe Samskip in conjunction with Safari has a unique presence in Faroes, and I do not see that Safari can be a threat to either Samskip or Eimskip in the market, however with the right support from Samskip, Safari can attract customers from SBW and others that would not consider Eimskip or Samskip anyway.

\* Would it be an idea to join forces in one office/warehouse ? Just like Jonar and Samskip in Iceland ?".<sup>2850</sup>

6095. (S)forstj svaraði þessum tölvupósti (S)frkvstj-Skand samdægurs og í honum sagði:

„Agree - rates need to be competitive, we at the same time have to be pushing rates constantly upwards, even though times are tough.

*I would surely support seeing Samskip and Safari joining forces as you propose here.*"<sup>2851</sup>

6096. Endurspeglar framangreint það ástand sem samfelld samráð Samskipa og Eimskips hafði skapað á íslenskum flutningamarkaði, þ.e. að (S)forstj taldi fyrirtækið vera í þeirri stöðu að geta stöðugt reynt að hækka verð. Systurfélög Samskipa (og hlutdeildar- eða dótturfélög) erlendis voru hins vegar í allt annarri stöðu á þessum tíma sökum mikillar samkeppni, sbr. framangreindar fundargerðir Samskipa Holding.

6097. Viðræður um verðlagningu Samskipa til Safari báru ekki árangur í febrúar 2009. Þetta má sjá af skýrslu stjórnar Samskipa í Danmörku fyrir febrúar 2009. Þar segir: „Further we are rapidly loosing customers on the forwarding business into Faroe Islands (Safari Transport) due to the fact that Samskip (FO and IS) has increased our rates to a level far higher than the market rate offered by our competitors. If the situation continues we might have to consider a closing of this activity.”<sup>2852</sup>

6098. Þegar framangreindar viðræður báru ekki árangur sendi (S)forstj þann 5. mars 2009 tölvupóst til (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj (afrit til (S)frkvstj-Skand) með heitinu „Strategy of Safari and Samskip“. Í honum lagði (S)forstj til að Safari Transport og Samskip í Færeyjum ættu að haga samstarfi sínu með sama hætti og samstarfi Jóna og Samskipa á Íslandi:

„I regret that we are not **yet** able to come to terms on prices.

<sup>2849</sup> Starfstíll á ensku: *Managing director Scandinavia*. Með aðsetur í Danmörku.

<sup>2850</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.568047.

<sup>2851</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.568063.

<sup>2852</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Samskip Denmark Board Report Feb 2009.ppt“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.624197.





*I think it would be worthwhile that the two of you discuss openly how we can strengthen the position of Samskip and Safari jointly, and were we short term and long term position the two within the marketplace.*

*The co-operation of Jonar and Samskip is already longlasting, close partnership and a succesfull one - I have actually always seen the partnership between Samskip and Safari in the same way as case between Samskip and Jonar.*

*Jonar is both air and seafreight forwarder, mainly focusing on smaller accounts, that need personal / high quality service. Jonar has got quite high seafreight prices from Samskip and at the same time the single largest client of Samskip - paying much higher seafreights than the top 25 clients of Samskips. They are serving their segment of the market, the smaller accounts / asking for high service level - and are able to sell at high prices. They mainly make their margins on precarriage, documentation and such additional services they provide.*

*I think you and [(S)frkvstj-Færeyj] need to discuss in further details were you foresee we position Safari and Samskip within the market, how you are going to compete - and how we as a team are able to bring our joint businesses forward. I kindly ask you to have an open discussion about the market, competition and we were are to position Safari and Samskip and how our pricing should be.*

*Let's all discuss were we are after the two of you have had your discussions of above.*<sup>2853</sup>

6099. (S)frkvstj-Safari svaraði framangreindum tölvupósti (S)forstj þann 11. mars 2009. Er m.a. ljóst að (S)frkvstj-Safari taldi tillögu (S)forstj um það sem mætti nefna íslensku leiðina óraunhæfa sökum mun meiri samkeppni í Færeyjum. Í tölvupósti (S)frkvstj-Safari sagði: „Me and [(S)frkvstj-Færeyj] have had meetings regarding these prices, and the answer is the same.

*No changes, only an increase in the prices...*

*[(S)frkvstj-Færeyj] has also stated, that if they are to give Safari a decrease in the price, he has to get ordered by this from Island. But this seems to be impossible.*

*I don't believe Jónar Transport in Iceland has nearly as many competitors as Safari has on their market, therefore I don't think it is fair to compare us with Jónar.*

*Safari Transport has 6 direct competitors; Postverk FO/Smyril Blue Water/Eimskip/Faroe Express/Norlink Express/EUR Express.*

*This means 7 freight companies to share a market of 48.000 people.*

*If Jónar is in the same situation as us, this will mean that Jónar has over 30 freight competitors in Iceland, compared to the population.*

*Is this really so?*

*I have been in this industry for 22 years and I can, with certainty, say that there is no comparison between the Faroese and Icelandic market at all.*

*Until now we have, my opinion, done very well on the market and in the competition. But lately our competitives have become more aggressive and their prices has gone **very low**. And either we follow or it will be the end of Safari.*

*If Jónar can continue competing on their market, I'm sure their prices needs to follow if their competitives lower their prices. The Icelandic and Faroese market can't be compared, the markets*

---

<sup>2853</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.573906.



*aren't at all the same and this must you see. With our service, I believe Safari would have big opportunities on the Icelandic market.*

*A manager needs to see opportunities with the company he runs, opportunities to improve and grow. If the manager can't see this possible, what is the purpose of being a manager? No manager is interested in running a company, using time and effort on competing with and against something that want succeed anyway.*

*Hopefully the market will change for the better later on, and then we can take the discuss on the table again regarding an increase. But not at this moment, it will be the end of us.*

*I don't know why you keep talking round the issue? Is it because you want discuss Safari and our possibilities on the market?*

*After 22 years in this industry, I believe I know the market rather well. And that Safari is in a bad state regarding competition, isn't anything I imagination but facts!*

*I really hope you understand our situation now, or else I don't know what to do?*

*We can arrange a meeting to clear things, if necessary.*<sup>2854</sup>

6100. Vegna þessa tölvupósts (S)frkvstj-Safari taldi (S)frkvstj-Skand ástæðu til þess að senda samdægurs eftirfarandi tölvupóst en aðeins til (S)forstj: „You really need to take a decision here, so we all know what to aim for. I mean, it makes no sense to spend time on selling a product which is far too expensive on a market which Safari compares themselves with. Do we want to waste the 50 % share we have in the Safari + profits gained in Denmark?

*I simply do not understand your approach to this (I can maybe understand the narrow minded attitude from [(S)frkvstj-Færeyj], as he thinks he will protect his maket share by doing this).*<sup>2855</sup>

6101. Framangreind gögn sem varða samskipti (S)forstj við (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Skand endurspeglar mismunandi aðstæður á Íslandi og Færeyjum og sýna hvernig samráð Samskipa og Eimskips á Íslandi leyfði Samskipum að bregðast við erfiðum ytri aðstæðum með því að halda uppi og hækka verð. Samkvæmt því þurftu fyrirtækin ekki að óttast samkeppni sín á milli. Í tölvupóstum (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Skand var (S)forstj hins vegar ítrekað bent á það að Safari Transport væri ekki keppinautur Eimskips og Samskipa og að fyrirtækið myndi ekki lifa af ef það fengi ekki hagstæðara verð á flutningum hjá Samskipum.

6102. Umfjöllun (S)frkvstj-Safari um samstarf Samskipa og Jóna og samanburður við Færeyjar er athyglisverður. Kjarni hans er að í Færeyjum hefði Safari búið við samkeppnislegt aðhald og að fyrirtækið gæti ekki starfað ef það brygðist ekki við verðlækkun keppinauta sinna. Tilvísun (S)forstj til samstarfs við Jóna á Íslandi ætti ekki við þar sem samkeppnislegt aðhald væri þar nánast ekkert. Þess vegna væru að mati (S)frkvstj-Safari engin líkindi („no comparison“) milli Færeyja og Íslands að þessu leyti.

6103. Eins og fram hefur komið var á þessum tíma víða erfitt ástand á flutningamörkuðum í Evrópu. Verð fór lækkandi og mikil samkeppni var á milli flutningafyrirtækja vegna samdráttar í eftirspurn. Kemur þetta m.a. skýrt fram í framangreindum fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009. Þær fundargerðir og önnur gögn málsins lýsa hins vegar allt öðrum raunveruleika á Íslandi þar sem Eimskip og Samskip gátu hækkað verð og rætt var m.a. um „metafkomu“ hjá Samskipum hér á landi. Framangreind samskipti (S)forstj, (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Skand staðfesta þá stöðu sem Eimskip og Samskip voru í vegna samráðsins. Á grundvelli þess gat (S)forstj sett fram þá stefnu

<sup>2854</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.576107.

<sup>2855</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.576142.



Samskipa að hækka stöðugt verð á meðan (S)frkvstj-Safari lýsti allt annarri stöðu í samkeppni við fyrirtæki í Færeyjum sem ekki voru þátttakendur í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips.

6104. Í mgr. 1541-1543 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að fundargerðir Samskipa Holding veiti vísbendingar um samráð við Eimskip. Leggja Samskip áherslu á að aðstæður á Íslandi hefðu verið allt aðrar en á meginlandi Evrópu og því væri ótækt að leggja til grundvallar sömu mælikvarða við mat á eðlilegum viðbrögðum á markaði. Þá er því mótmælt í mgr. 1545 að viðskiptavinir hafi ekki notið lækkunar á kostnaði og á því byggt að verðbreytingar hafi alltaf skilað sér til viðskiptavina á endanum, hvort sem hafi verið til hækkunar eða lækkunar.
6105. Í mgr. 1387 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind gögn sem Samkeppniseftirlitið telur sýna að hér á landi hafi samdráttur í eftirspurn ekki leitt til aukinnar samkeppni milli Eimskips og Samskipa, ólíkt því sem gerðist á öðrum flutningamörkuðum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu.
6106. Í mgr. 853-856 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um framangreind gögn (S)forstj sem gefa til kynna harða samkeppni í Svíþjóð og Danmörku. Er því mótmælt að þau séu vísbending um ólöglegt samráð Samskipa og Eimskips.
6107. Í mgr. 1559-1563 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um þau gögn og atvik um aðstæður í Færeyjum sem að mati Samkeppniseftirlitsins varpa ljósi á samkeppnisaðstæður hér á landi og hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips. Leggja Samskip einkum áherslu á að útskýra að umrædd samskipti stjórnenda varðandi starfsemi Samskipa og Safari í Færeyjum hefðu verið eðlilegar rökræður á milli tengdra aðila um verðlagningu á markaði, áherslur í rekstri og markaðssetningu.
6108. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framanritað með Samskipum. Er fjallað nánar um þessi sjónarmið fyrirtækisins í kafla 26.12.

#### 14.12. Samráð á árinu 2009 um afsláttarkjör

6109. Í kafla 8.1 er gerð grein fyrir tölvupóstsamskiptum milli forstöðumanna innflutningsdeilda Samskipa og Eimskips, (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, 10. og 13. júní 2008.
6110. Í þeirri umræðu var vísað til samkomulags Samskipa og Eimskips sem fólst m.a. í takmörkun á afslætti til viðskiptavina, þ.e. að afsláttur fyrir gámaleigu skyldi vera að hámarki 50%. Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 sagði nánar tiltekið:
- „Sæll félagi [...]  
Kannstu við 50% afsláttarhámark á gámaleigu? Er það ekki sanngjörn tillaga?“*
6111. Í svari (S)forstö-innfl1 segir:
- „Sæll meistari  
Jú ég þekki 50% hámarkið. Ánægjulegt að þið standið fast á þessu hámarki. Þetta er sanngjörn tillaga.“*
6112. Í kafla 8.1 er einnig rökstutt að í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips frá júní 2008 er hnykkt á ólögmetu verðsamráði fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun og samræmingu á afslætti til viðskiptavina.
6113. Í þessu sambandi skal bent á að í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7. maí 2008, vegna kvörtunar fyrirtækisins varðandi meinta misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu er m.a. fjallað um afslætti sem Eimskip á að hafa boðið viðskiptavinum Samskipa. Varðandi meint undirboð Eimskips til „Eðal ehf./Katla“ segir í bréfinu: „Starfsmaður EKA tilkynnti þá Samskipum um að tilboð Eimskips fælu að mestu í sér sambærileg verð, en félagið byði þó einnig 65% afslátt af uppskipun heilgáma. Þetta kom umbjóðanda mínum [Samskipum] á mjög á óvart, þar sem á hinum skilgreinda markaði



*er það nánast óþekkt að fyrirtæki fái afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun.*<sup>2856</sup> Athygli vekur að þarna halda Samskip því ekki aðeins fram að slíkur afsláttur sé óþekktur hjá Eimskip heldur að slíkur afsláttur sé nánast óþekktur á markaðnum í heild.

6114. Þá ber og að horfa til þess að í kafla 14.56 er lýst þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að á árunum 2008 – 2013 hafi Eimskip og Samskip haft samráð um framangreindan hámarks afslátt. Hafi bæði fyrirtækin með samráði leitast við að halda verði samkvæmt gjaldskrá háu til þess að geta virst veita viðskiptavinum sínum góð kjör með allt að 50% afslætti af gjaldskrá. Til að tryggja að slíkir sýndarafslættir yrðu ekki of háir hafi orðið samkomulag um umrætt hámark. Sýna gögn málsins að ítrekað hafi verið vísað til þessa hámarks á afslætti hjá bæði Samskipum og Eimskip.<sup>2857</sup>
6115. Samhengisins vegna er rétt að nefna hér nokkur tilvik sem varða 50% hámarkið í lok árs 2008 og á árinu 2009.
6116. Þann 17. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Í honum kom fram að (S)forstö-innfl1 væri „með gamlan flutningsreikning sem eru ógreiddur vegna ágreinings.“ Sagði síðan að þessi ágreiningur tæki til uppskipunar (uppskipunargjald). (S)forstö-innfl1 bætti svo við:  
*„Ég hef látið gefa 50% afslátt af henni. Þið fáið sendan nýjan reikning“*<sup>2858</sup>
6117. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og í tölvupósti hans sagði: „Þessi flutningur er fyrir mína tíð hér en spurning hvort þú manst eftir þessu héðan? En er ekki eðlilegast að notast við neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og venjan hefur verið? Við höfum mér vitanlega ekki innheimt svona upphæðir hjá ykkur fyrir það sem við höfum flutt fyrir ykkur.“<sup>2859</sup>
6118. Síðar sama dag svaraði (S)forstö-innfl1 tölvupósti (E)forstö-innfl: „Auðvitað er það eðlilegt. Skoðaði ekki fraktina. Kíkti bara að commentið frá RTJ. Laga fraktina líka.“<sup>2860</sup>
6119. „Neyðarsamkomulagið x 2“ vísar til ólögsmætrar samvinnu fyrirtækjanna um „venjulega“ flutninga til og frá Evrópu. Höfðu þau náð saman um verð að því leyti, sbr. m.a. kafla 5.4. Umrætt verð var handskrifað á eintakið af samkomulaginu frá 2001, sbr. nánar hér á eftir.
6120. Líkt og á árinu 2008 var vísað til þess hjá Samskipum á árinu 2009 að hámarks afsláttur væri 50%. Nefna má hér dæmi:
- Starfsmaður Samskipa sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hversu mikinn afslátt frá gjaldskrá af gámaleigu honum væri heimilt að veita fyrirtækinu Glóbusi. Í svari (S)forstö-innfl1 frá 21. janúar 2009 segir: „Þú getur gefið þeim 50% afslátt af leigunni“<sup>2861</sup>
  - Starfsmaður Samskipa í Hollandi sendi tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 23. febrúar 2009. Sagði hann að eftir síðustu verðhækkun væru þjónustugjöld Samskipa í höfnum á Íslandi orðin

<sup>2856</sup> Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.05.2008.

<sup>2857</sup> Sjá t.d. eftirfarandi gögn:

Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip og Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.468715. Í tölvupóstinum segist [...] vera með gamlan reikning vegna flutnings þar sem gerðar eru athugasemdir við kostnað við uppskipun. Byðst hann m.a. til þess að gefa Eimskip 50% afslátt af uppskipun.

• Tölvupóstur [...] frá 3. júlí 2008 til viðskiptavinarins [...]. [...]vill klára útistandandi mál og [...] svarar og kveðst ætla að gefa [...] : „50 prósent afslátt af staðsetningargjaldi.“ Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.649257, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.503707.

• Tölvupóstur [...] frá 1. september 2008 vegna reiknings Stjörnueggs: „Hér er gámaleigureiknibílangurinn sem liggur á Stjörnuegg. Ég get gefið 50% afslátt, en neðar kemst ég ekki.“ Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.664990.

• Tölvupóstur [...] frá 3. september 2008. Kemur fram að hann hafi veitt 50% afslátt til Fram Foods. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.666287 / 0.7.33.666230.

• Tölvupóstur [...] til [...] frá 14. október 2008: „Ég samdi við Ice Auto að þeir fengju 50% afslátt af geymslugjöldunum.“ Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.675778.

<sup>2858</sup>Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.702598.

<sup>2859</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.702806.

<sup>2860</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.702810.

<sup>2861</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.711643.



„óheyrilega“ há („*this is an awful lot*“).<sup>2862</sup> (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagði: „*We usually give 50% discount from tariff.*“<sup>2863</sup>

- Í tölvupósti, dags. 26. febrúar 2009, til flutningsmiðlunar, sem hefur aðsetur í Þýskalandi, sagði (S)forstö-innfl1 að „*50% afsláttur af uppskipun gildir fyrir alla kúnna.*“ Einnig sagði (S)forstö-innfl1 að viðskiptavininum stæði til boða 50% afsláttur af heimakstri á höfuðborgarsvæðinu.<sup>2864</sup>
- Fyrirtækið Icetransport sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 2. október 2009. Spurðist það fyrir um afslátt af þjónustugjöldum Samskipa. (S)forstö-innfl1 svaraði samdægurs og sagði m.a.: „*Það er ekkert mál að setja inn afslátt á ykkur. Ég get boðið ykkur 50% afslátt af uppskipun og heimakstur heilgáma á 25.000 + FAF.*“<sup>2865</sup>

6121. Hjá Eimskip var á árinu 2009 brýnt fyrir starfsmönnum að ekki væri heimilt að veita meira en 50% afslátt. Þetta má sjá af fundargerð innflutningsdeildar Eimskips af fundi 8. nóvember 2009. Þar er greint frá því að (E)frkvstj-sala/þj hafi komið inn á fundinn og lagt áherslu á að verð Eimskips yrði hækkað. Einnig gaf hann eftirfarandi fyrirmæli um hámarks afslátt:

„*Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL [heilgámar], ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur.*“<sup>2866</sup>

6122. Í þessu samhengi má einnig hafa í huga skjal sem (E)forstö-landfl1 sendi (E)sölustj-innan12 þann 2. febrúar 2010. Í skjalinu var að finna verðstefnu hjá innanlandsflutningum Eimskips og kemur þar fram að ekki sé heimilt að veita afslátt á tilteknum gjöldum eins og t.d. á olúgjaldi. Þar sem afsláttur var heimilaður mátti hann að hámarki vera 50%, sbr. kafli 14.21.4.

6123. Þann 14. desember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)deildstj-TVG, deildarstjóra sjóflutninga hjá dótturfélagi Eimskips (TVG). Í honum sagði:

„*Sæll gamli*

*Er ekki allt gott að fréttu af þér. Líkar þér ekki lífið hjá TVG?*

*Ég var að fara í gegnum reikninga hjá mér og rak augun í reikning frá ykkur vegna sendingar sem kom á CFR skilmálum. Það er allt í góðu með þá nema hvað þið eruð að rukka fulla uppskipun. Fáum við ekki 50% afslátt eins og aðrir? Það er samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni. Er ekki rétt að það sé í gangi á milli okkar líka? [...]*“

6124. (E)deildstj-TVG svaraði (S)forstö-innfl1 sama dag kumpánlega („*Blessaður gamli tuddi*“) og sagði að honum skildist „*á mínu fólki að þú sért alltaf að rukka einhverja svimandi gámaleigu á mig. Virðist ekki virkur afsláttartaxtinn þar á Holtabakkanum! Skoða málið.*“

6125. (S)forstö-innfl1 svaraði þessum tölvupósti (E)deildstj-TVG sama dag og sagði:

„*Afsláttartakkinn var bilaður, en ég var að láta laga hann. Er þinn kominn í lag? Stillum endilega upp einhverjum kjörum í gámaleigu, frídögum og uppskipun.*

*Heyri í þér.*“<sup>2867</sup>

<sup>2862</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.725102.

<sup>2863</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.725130.

<sup>2864</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.726891.

<sup>2865</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.773557.

<sup>2866</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð Innflutningsdeildar vika 45 2009*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „*Fundargerð vika 45*“. [...] Doc. ID. 0.7.33.315416.

<sup>2867</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.792477.



6126. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa átt á þessum tíma í ólögumætu samráði við Samskip um „afsláttarkjör í flutningaþjónustu“.
6127. Framangreind gögn og samskipti sýna að hluti af samfelldu samráði Samskipa við Eimskip var verðsamráð sem fólst m.a. í takmörkun á afslætti til viðskiptavina. Skyldi afsláttur fyrir þjónustu eins og uppskipun, olíugjald og gámaleigu vera að hámarki 50%. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7. maí 2008, var t.a.m. staðfest að „*nánast óþekkt*“ væri að fyrirtæki fengi afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun. Bæði framangreindir innanhússtölvupóstar fyrirtækjanna og tölvupóstar á milli þeirra á árinu 2009 staðfesta að þetta hámark, sem (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 fjölluðu um í samskiptum sínum í júní 2008, byggði á ólögumætu samráði. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 14. desember 2009 til (E)deildstj-TVG gefur auk þess til kynna a.m.k. tilraun Samskipa til að útvíkka þetta samráð þannig að það tæki líka til TVG. Í því samhengi ber að horfa til þess að í tölvupósti frá 7. október 2010 milli dótturfélaganna, annars vegar dótturfélags Eimskips og hins vegar Samskipa, TVG og Jóna, var vísað til þess að „*leng*“ hafi verið í gildi „*samkomulag*“ um 50% afslátt, sbr. kafla 14.56.
6128. Í mgr. 111 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 1294 og áfram í athugasemdum við AII er því mótmælt að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögumætu verðsamráði fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun og samræmingu á afslætti til viðskiptavina. Eins og rökstutt er í kafla 26.56 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa.

#### 14.13. Samráð á árinu 2009 um að greiða ekki umfram taxa

6129. Áður hefur verið gerð grein fyrir samskiptum (S)frkvstj-millilandasv við stjórnendur Eimskips sem áttu sér stað í tengslum við starfsemi hagsmunasamtaka, sbr. kafla 13. Í september 2009 átti (S)frkvstj-millilandasv í samskiptum við m.a. (E)frkvstj-innanl.
6130. Framkvæmdastjóri fyrirtækisins Olíudreifingar sendi þann 21. september 2009 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv. Í honum sagði: „*Á mig stendur krafa frá bílstjórum um að þeir fái þær hækkanir sem urðu á launatöxtum 1. júlí s.l. að sjálfsgöðu hafna ég þessu þar sem við erum að greiða yfir taxa eins og þið. Hinsvegar er því haldið fram við mig að bílstjórar hjá ykkur hafi fengið þessa hækkun (sbr Grandi ofl fyrirtæki). Gætuð þið upplýst mig um hvernig þessi mál voru meðhöndluð hjá ykkur?*“<sup>2868</sup>
6131. (S)frkvstj-millilandasv svaraði síðar sama dag með þessum tölvupósti sem hann sendi bæði Olíudreifingu og (E)frkvstj-innanl:
- „*Engar hækkanir hjá okkur nema í samræmi við samninga SA - t.e. hækkun í november n.k.*“<sup>2869</sup>
6132. (E)frkvstj-innanl svaraði (S)frkvstj-millilandasv og Olíudreifingu daginn eftir:
- „*Okkar bílstjórar fengu hækkun upp á kr 6.750 en þeir hafa í gegnum árin fengið bæði fastar kr töluhækkanir og %. Það er hins vegar áhyggjuefni að menn séu að útfæra þetta mismunandi.*
- Hjá okkur eru menn með föst laun og síðan sérgreiðslu sem við höfum ekki lækkað á móti þegar taxtar hækka um ákveðna krónutölu. Yv-taxtinn reiknast hins vegar bara af grunninum án sérgreiðslu.*“<sup>2870</sup>
6133. Keppinautar mega hafa með sér samráð um gerð kjarasamninga við launþega, sbr. 2. mgr. 2. gr. samkeppnislaga. Það samráð má hins vegar aðeins taka til atriða sem falla undir það meginmarkmið kjarasamninga er varðar kjör og starfskilyrði launþega, sbr. mgr. 40 og áfram í dómi EFTA-

<sup>2868</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.422732.

<sup>2869</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.423178.

<sup>2870</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.423277.



dómstólsins frá 19. apríl 2016 í máli nr. E-14/15, *Holship Norge gegn Norsk Transportarbeiderforbund*.

6134. Í mgr. 825 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um greiðslur og hækkanir launa skv. kjarasamningum feli í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Ekki hafi verið sammælt um kjör starfsmanna heldur snerust samskiptin um mismunandi túlkun á inntaki kjarasamninga.
6135. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að Samskip og Eimskip veittu hvort öðru upplýsingar sem draga úr sjálfstæði fyrirtækjanna og geta haft samkeppnislega þýðingu. Það hefur t.d. viðskiptalega þýðingu fyrir Eimskip að vita hvort Samskip ætluðu að greiða starfsmönnum hærri laun en mælt var fyrir um í kjarasamningum og að sama skapi hafði þýðingu fyrir Samskip að fá vitneskju um framangreinda afstöðu Eimskips. Samráð keppinauta um að greiða launþegum ekki hærri laun en koma fram í lágmarkstöxtum kjarasamninga fellur ekki undir meginmarkmið kjarasamninga.
6136. Ekkert sem fram hefur komið breytir þeirri afstöðu Samkeppniseftirlitsins að framangreind samskipti Eimskips og Samskipa fólu í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga.
6137. Ekki er í þessu máli tekin afstaða til aðgerða Olíudreifingar.

#### 14.14. Samráð á árinu 2009 um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol)

6138. Bæði Samskip og Eimskip buðu upp á siglingar til Íslands frá höfninni í Árósum í Danmörku. Hið sama gerði BWS. Gögn málsins sýna að ólögmaett verðsamráð hafi átt sér stað í tengslum við breytingar sem urðu á verklagi danskra tollfirvalda á árinu 2009. Slíkt samráð var til þess fallið að leiða til hærri verðs en ella fyrir m.a. innflytjendur á vörum til Íslands. Skál þessu lýst nánar.
6139. Þann 30. september 2009 sendi (S)starfsm, starfsmaður Samskipa í Danmörku, tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Tölvupósturinn bar heitið „E-control in Port of Aarhus“ og í honum sagði:

*„As mentioned over the phone, customs authorities have implemented a new system for export declarations. This will create more work and more responsibility on the operator = us.*

*There is a general agreement to charge extra for this, Blue Water<sup>2871</sup> will charge DKK 45/entry and Eimskip will charge DKK 40/extra per entry.*

*As this is effective from 28.09.2009, we suggest to start charging this from this week, as follows: E-control DKK 40/entry. As agreed over the phone today, we will charge same as Eimskip, being above.*

*Please ask IT, to do code-lines for this is doris and concorde.*

*Please confirm okay.*<sup>2872</sup>

6140. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti (S)starfsm daginn eftir. Vísaði hann til þess að hann hefði þegar í símtalinu samþykkt þessa gjaldtöku. Bað hann (S)starfsm um frekari lýsingu á þessu þar sem hann þyrfti að undirbúa viðskiptastjóra innflutnings hér á landi til að svara fyrirspurnum frá viðskiptavinum vegna þessa.<sup>2873</sup> Nokkrum mínútum seinna sendi hann tölvupóst til viðskiptastjórana og yfirmanns Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj. Í honum segir:

<sup>2871</sup> Danska flutningafyrirtækið Blue Water Shipping var á þessum tíma með vöruflutningarými ferjunnar Norrænu á leigu af Smyril Line. Rekstur á þeirri flutningastarfsemi var í höndum félags sem var alfarið í eigu Blue Water Shipping. Nefndist það Smyril Blue Water. Er það nefnt til einföldunar í ákvörðun þessari „BWS“.

<sup>2872</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.772866.

<sup>2873</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.772986.



„The danish customs authorities have implemented a new system for export declarations. This will create more work and more responsibility on the Samskip office AAR.

As this is effective from 28.09.2009, we will start charging this from this week, as follows: E-control DKK 40/entry.

For your information Eimskip is also charging 40 dkk and [BWS] is charging 45 dkk.<sup>2874</sup>

6141. Starfsmaður Samskípa spurði nokkrum dögum seinna hvort þetta nýja gjald tæki einnig til innflutnings frá Kaupmannahöfn og var honum tilkynnt að svo væri.<sup>2875</sup>

6142. Í lok nóvember 2009 voru (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj í Færeyjum óvissir um hvort Eimskip væri í raun að innheimta þetta nýja gjald. Í tölvupósti (S)frkvstj-Safari til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Færeyj var vísað til þess að starfsmaður Samskípa hafi hringt og sagt honum að taka upp gjaldið og að Eimskip og BWS ætli að gera slíkt hið sama. Kvaðst hann hins vegar ekki hafa séð gjaldið síðan á reikningum BWS og spurði:

„Er der nogen som har et bevis for at Eimskip tager for E-Kontrol?“

6143. (S)frkvstj-Færeyj svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Safari og kvaðst heldur ekki hafa séð merki þess að umræddir keppinautar væru að innheimta þetta gjald.

6144. Framangreindir tölvupóstar leiddu til þess að umræddur (S)starfsm leiðrétti misskilning (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj:

„Both [BWS] and Eimskip is billing this to their clients. In the specific invoice they have added export clearance DKK 225 and E-control DKK 45 into one line = DKK 270.

We know that Eimskip is doing the same“.

6145. (S)frkvstj-Safari svaraði sama dag:

„Good to know that our competitors bill the same as we do.

I could not see it on the bill from [BWS]. Sorry.“<sup>2876</sup>

6146. Samkvæmt framangreindum tölvupósti hafði Eimskip hækkað gjaldið úr 40 í 45 danskar krónur. Í gjaldskrá Eimskíps sem send var til ýmissa starfsmanna fyrirtækisins 4. janúar 2010 kemur fram að þetta gjald er 45 danskar krónur.<sup>2877</sup>

6147. Framangreindur tölvupóstur (S)starfsm frá 30. september 2009 er skýrt samtímagagn og sýnir fram á að m.a. Eimskip og Samskip náðu samkomulagi um að hefja innheimtu á umræddu gjaldi. Þetta ólögmeta samráð var í þökk (S)forstö-innfl1. Hann samþykkti gjaldtökuna og tilkynnti bæði starfsmönnum hér á landi og erlendis um hana. Misskilningi eða efasemdum stjórnenda í Færeyjum um hvort m.a. Eimskip hefði tekið þetta gjald upp var eytt með afar skýrum upplýsingum (S)starfsm. Þá staðfesta gögn frá Eimskip að fyrirtækið tók þetta gjald upp.

6148. Ekki leikur vafi á því að samráð um gjaldtöku af þessum toga er ólögmet.<sup>2878</sup> Er það því mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft ólögmet samráð um þessa gjaldtöku og hafi

<sup>2874</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.772990.

<sup>2875</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774752.

<sup>2876</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.789116.

<sup>2877</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.357262.

<sup>2878</sup> Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 1. febrúar 2018 í máli nr. C-261/16, ECLI:EU:C:2018:56, P Kühne + Nagel International gegn framkvæmdastjórninni. Sekt á flutningafyrirtæki staðfest vegna þáttöku í ólögmetu verðsamráði. Broti lýst svo í fréttatilkynningu dómstólsins (fréttatilkynning nr. 09/18): „The 'new export system' (NES) cartel concerned a pre-clearance system for exports from the UK to countries outside the European Economic Area, which was introduced by the UK authorities in 2002. A group of freight forwarders agreed to introduce a surcharge for NES declarations.





þetta verið hluti af samfellda samráði fyrirtækjanna. Vísast einnig til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögumætu samráði við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu, sbr. sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021.

6149. Í mgr. 1288 – 1292 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind gögn sýni fram á ólögumætt samráð fyrirtækisins við Eimskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa, sbr. rökstuðning í kafla 26.15.
6150. Ekki er í þessu máli tekin afstaða til aðgerða BWS.

#### 14.15. Atvik tengd Maersk á árinu 2009

6151. Gögn sem varða samskipti Samskipa og Eimskips við eitt stærsta skipafélag heims, Maersk, hafa hér þýðingu.
6152. Á rannsóknartímabilinu bauð Maersk upp á flutninga til og frá Íslandi. Þetta gerði Maersk með því að kaupa rými (slots) í skipum Samskipa og Eimskips. Var Maersk því viðskiptavinur Eimskips og Samskipa. Þá hafa bæði Samskip og Eimskip leigt gáma af Maersk.
6153. Í september og nóvember 2009 sneri Maersk sér til bæði Eimskips og Samskipa og kvartaði yfir óeðlilega háu verði beggja fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Íslandi.
6154. Þann 17. september 2009 sendi starfsmaður Maersk, [...], tölvupóst til (E)starfsm, starfsmanns Eimskips í Þýskalandi og kvartaði yfir verðlagningu Eimskips á innflutningi til Íslands:

*„[...] I already have the general rate overview, and believe that rates are extremely high. I would like to know what lies beneath these, and whether there is any room for getting them lower. We are now in a very different market, where T/C rates have been dropping substantially during past year. We thus believe that reduced costs have to be passed to us, as your customers, to also make sure that we keep our customer base.*

*I would thus kindly ask you to quote your best rates for Reykjavik, Vestmannaeyar and Reydarfjordur via Aarhus, Bremerhaven, Hamburg and Rotterdam.*<sup>2879</sup>

6155. (E)starfsm framsendi þann 30. september 2009 umræddan tölvupóst til (E)forstö-innfl. Greindi hann frá samskiptum við Maersk og að hann teldi að það bæri að bjóða Maersk „aðeins betri verð“.<sup>2880</sup> Þann 16. október 2009 sendi (E)starfsm annan tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort hann væri búinn að velta þessu erindi Maersk eitthvað fyrir sér.<sup>2881</sup> (E)starfsm ítrekaði fyrirspurn sína þann 22. október 2009 og tók fram að það þyrfti einnig að gefa Maersk upp verð fyrir útflutning frá Íslandi.<sup>2882</sup>
6156. (E)forstö-innfl svaraði 22. október 2009. Af svári hans má ráða að hvorki hann (sem bar ábyrgð á innflutningsverði Eimskips til Íslands) né (E)forstö-útfli (sem bar ábyrgð á útflutningsverði frá Íslandi)

---

*The 'advanced manifest system' (AMS), introduced after the terrorist attacks of 11 September 2001, describes legislative provisions of the United States customs authorities that require companies to submit in advance data on goods that they intend to ship to the United States. A number of freight forwarders coordinated the introduction of a surcharge applicable to the AMS service, for the electronic communication of the data concerned to the United States authorities*

*The 'currency adjustment factor' (CAF) cartel was designed to achieve agreement on a common tariff strategy in order to deal with a risk of a fall in profits owing to the decision of the People's Bank of China in 2005 that it would no longer peg the Chinese currency (renminbi or RMB) to the United States dollar (USD). A number of international freight forwarders decided to convert all contracts with their customers into renminbi and to introduce a CAF surcharge, setting the amount.*

*Last, the 'peak season surcharge' (PSS) cartel concerned an agreement between a number of international freight forwarders relating to the application of a temporary rate adjustment factor. That factor was imposed as a reaction to increased demand in the air freight forwarding sector at certain times, which led to a shortage of transportation capacity and an increase in transport rates. The agreement was designed to protect the freight forwarders' margins.”*

<sup>2879</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.588227.

<sup>2880</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.588227.

<sup>2881</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.597378.

<sup>2882</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.601426.



teldu ástæðu til að verða við beiðni Maersk um lægra verð: „[(E)forstö-útfli] þarf að taka exportið frá Íslandi en samkvæmt samtali við hann þá er það ekki relevant því það er engin traffic þar. [(E)forstö-útfli] segir það liggja fyrir ákveðin verð Southbound hjá Maersk og þau verði óbreytt.

Ég hef ekkert verið að skoða þetta að ráði. Verðin eru nettó 852/20 ft og 1352/40 ft (þú gleymdir trucking ekki satt) og mér finnst ég ekkert vanhaldinn fyrir það. Þú ert að nefna gate/thc sem EUR 120 sem er í lægri kantinum að ég held amk ef við hugsum okkur return of empty sem er í flestum tilfellum þá er THC þar einnig (eins og svo sem oft á okkar eigin gámum).

Þú átt að vera með öll verðin fyrir CMA og Hapaq og eru þau hin sömu eða svipuð ef tekið er tillit til skilmála. Það þrátt fyrir að CMA er að flytja með okka allt að 10 sinnum meira en Maersk prepaid til Íslands.

Ég er ekkert að kaupa þessi rök sem Maersk færir fyrir lækkingu og á alls ekki við. Þetta kemur úr hörðustu átt því ég veit ekki betur en þeir hafi verið að hækka og t.d. PSS komið inn. Þau væntanlega yrðu ekki ánægð með slíka hækkingu frá okkur. [...]

Svo mín tillaga er að halda þessu óbreyttu og lækka ekki neitt hvorki til Maersk eða annara.<sup>2883</sup>

6157. Í nóvember 2009 sneri [...] hjá Maersk sér til Samskipa og kvartaði yfir því að hafa ekki fengið verðtilboð í tiltekna sjóflutninga bæði til og frá Íslandi. Var um að ræða samskonar flutninga og Maersk hafði óskað eftir hjá Eimskip. Þar sem þessi beiðni Maersk tók til jafnt innflutnings og útflutnings átti hún bæði undir (S)forstö-útfli og (S)forstö-innfl1. (S)forstö-útfli svaraði samdægurs:

„I have already replied to this request on October 15th. Current export rates that Maersk have on file will remain valid for 2010 is my decision. Regarding the import rates then [(S)forstö-innfl1] import manager will need to decide what to offer.“<sup>2884</sup>

6158. [...] hjá Maersk svaraði um hæl og kvaðst aðeins hafa undir höndum verð Samskipa frá 2008 og sagði að þau væru úrelt og ónothæf („totally outdated and not workable“).<sup>2885</sup> (S)forstö-útfli svaraði og sagði að verðið frá 2008 væru gildandi verð og lét þau fylgja með svari sínu. Benti hann á þetta:

„These are the rates we can offer for export from Iceland. As I said 15th October in a mail then I can not lower these rates do<sup>2886</sup> to market situations here in Iceland.“<sup>2887</sup>

6159. starfsm-Maersk svaraði og var ósáttur við þetta verð Samskipa til Maersk („can't believe that our rates are really market going [...]“). Hann ætlaði hins vegar að láta öðrum starfsmanni Maersk, [...], eftir að tjá sig nánar um þessa verðlagningu Samskipa.<sup>2888</sup> Ber að árétta að það var starfsm-Maersk sem sendi tölvupóst til Eimskips 17. september 2009 og lýsti því yfir að verð Eimskips væri óheyrilega hátt („extremely high“).

6160. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til starfsm-Maersk og sagði að hann hefði ekki sent verð til Maersk vegna þess að hann teldi að fyrirtækið hefði ekki lengur áhuga á að flytja vörur með Samskipum til Íslands. Spurði hann hvort það væri enn reyndin.<sup>2889</sup> Maersk svaraði og (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til baka. Þar sem samstarf kom til greina gaf (S)forstö-innfl1 upp eftirfarandi verð:

„I can offer you the following rates for dry cargo to Iceland through Cuxhaven and Rotterdam:

<sup>2883</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...]

<sup>2884</sup> Var einnig um ræða svonefnd „feeder rates“. Í tölvupósti Maersk segir um þetta: We need at least annually updated rates what Samskip is charging [...]. In case of FOB-shipment or CandF-shipments to Iceland and for our cost picture in systems. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.786414.

<sup>2885</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]

<sup>2886</sup> Væntanlega misritun. „Do“ í stað „due“.

<sup>2887</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] ID. 0.7.33.786426.

<sup>2888</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.786441.

<sup>2889</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.786440.



20ft = 900 EUR + BAF  
40ft = 1300 EUR + BAF

These are only seafreight rates to CFR Reykjavik.

Please let me know if you need other rates. I hope we will see more of the prepaid business in the future.<sup>2890</sup>

6161. [...], umræddur starfsmaður Maersk sem [...] hafði vísað til (og fengið hafði afrit af þessum samskiptum Samskipa og Maersk) sendi tölvupóst 18. nóvember 2009 til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útlfl og setti fram athugasemdir við verðlagningu Samskipa:

*„In regards to the rates provided, as already mentioned in my initial mails, we need to ensure that the market level is reflected. We are at the moment living in constantly changing environment, which is also accompanied by significant downturn in economy. From the beginning of this year, it had indeed negative effects on volumes and consequently carriers, however some developments were rather on positive side which helps liner companies to regain the customers back. Charter market has been going down since beginning of the year, and the trend is still continuing. The essential part of the costs can thus be eliminated, and can then be passed onto the customers. We do believe there is a room of significant improvements on rate level as a result. We have achieved lowered cost with other 3rd party feeding service providers, and we believe that Samskip can also offer same. I shall thus appreciate if you could once again relook into your proposal and revert.*

*Please also advise on the BAF level and validity for same. For my understanding, what is the BAF level set against? Do we have an agreed scheme? Needless to say that BAF in export ratesheet is extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!) Awaiting your comments."*

6162. (S)forstö-útlfl svaraði þessum tölvupósti sama dag: *„The rates that me and [(S)forstö-innfl1] have quoted are the rates we can offer. What you are not taking into consideration is that import volumes dropped in the Iceland marked since sep-oct 2008. The general import drop to Iceland has been and still is down about 50-60% meaning the import freight contribution to our sailing network is down the same. In order to keep things running and the current service level we feel and have decided that there is no room for rate reductions to any of our partners or clients. Therefore our stand is clear and rates offered are what they are and what we can live with. Current BAF level for November is as follows. BAF is calculated on monthly basis.*

BAF for November 2009			
BAF	BAF/ LCL	\$ per	BAF/ LCL
\$ per teu	M3		\$ per Tonn
205	12,7		25,1

6163. [...] hjá Maersk svaraði (S)forstö-útlfl um hæl. Í tölvupósti hennar sagði m.a.:

*„For the rates, I believe this is hen and egg situation. When volumes drop, we have to offer lower rates to customers (especially when market situation allows) and thus regain them. Nevertheless, yours noted. We will then fix rates as mentioned for 2010.*

*In regards to BAF, you did not answer my question as to what is BAF based on, is there any scheme available or what is the formula behind [svo]. Also, change of BAF on monthly basis is not acceptable,*

<sup>2890</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID 0.7.33.786507.



*our agreements are based on 3 months periods (quarter) with 1 month prenotice. Please adjust accordingly."*

6164. Í tilefni að síðastgreindum tölvupósti [...] hjá Maersk sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-útfl síðar sama dag, þ.e. 18. nóvember 2009:

*„Það vantar ekki hrokan í Mearsk [svo] liðið... monthly BAF not acceptable !!!“.*<sup>2891</sup>

6165. Til stuðnings beiðni um lægra verð vísaði Maersk þannig til þess sama og kemur ítrekað fram í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009. Flutningafyrirtæki (annars staðar en á Íslandi) brugðust við samdrætti í eftirspurn með verðlækkun og aukinni samkeppni. Samskip á Íslandi töldu hins vegar enga ástæðu til að verða við ósk Maersk um betri kjör.

6166. Hér ber að hafa í huga að erlend fyrirtæki höfðu áður gert athugasemdir við BAF Samskipa. Norske Skog hafði flutt pappír með Samskipum frá Noregi til Íslands. Í október 2008 óskaði Norske Skog eftir tilboði frá Samskipum í þessa flutninga. Eftir að hafa fengið tilboð frá Samskipum sendi yfirmaður útflutnings („overseas shipping manager“) hjá Norske Skog þann 27. október 2008 tölvupóst til Samskipa og gerði athugasemdir við BAF fyrirtækisins:

*„Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets.“*<sup>2892</sup>

6167. Sem fyrr segir töldu bæði (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl hjá Eimskip ástæðulaust að verða við beiðni Maersk um hagstæðara verð, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl frá 22. október 2009. Ljóst er hins vegar að starfsmenn Eimskips í Þýskalandi töldu að bjóða ætti Maersk upp á betri kjör, sbr. tölvupóst (E)starfsm frá 30. september 2009. Héldu þeir áfram að benda yfirmönnum sínum á Íslandi á að það væri skynsamlegt að bjóða betri kjör svo flutningar Maersk færu frekar með Eimskip heldur en Samskipum. (E)forstö-innfl taldi í tölvupósti frá 3. nóvember 2009 hugsanlegt að unnt væri að bjóða Maersk lægra verð á flutningum til og frá Bandaríkjunum. Það yrði hins vegar að „passa“ að Maersk tæki „ekki yfir þessa traffík.“ Sagði hann síðan að (E)starfsm gæti „þreifað á þessu með [því] að bjóða þeim tímabundið lægri verð og auðvitað gegn greiða og samvinnu á mótí.“<sup>2893</sup> (E)starfsm svaraði sama dag og sagði:

*„[...]“*<sup>2894</sup> *ætlar að gefa okkur uppl. hvað S [Samskip] er að bjóða í Feedinguna yfir höfðuð.“*

6168. Framkvæmdastjóri Eimskips í Þýskalandi, (E)frkvstj-Þýskal, blandaði sér í þessa umræðu og sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl þann 17. nóvember 2009:

*„Thetta mal er ad verda hid vandraedislegasta. Vid verðum ad gefa maersk verð i isl legginn. Vid berjum a theim daglega og su vika lidur ekki ad eg skammist i maersk fyrir ad svara seint eda verðin seu of ha osfrv. Vid hljotum ad gera tha krovu a okkur sjalfa ad gera slikt hid sama. Nu er svo komid ad maersk neutr ad svara okkar fyrirspurnum thangad til malid er leyst. Held ad hvorki eimskip isl ne germ geti lifad vid thad mjog lengi. samskip hefur ekki heldur svarad, okkur til happs, og thvi getum vid verid i driving seat ef vid svorum theim a morgun.“*<sup>2895</sup>

6169. (E)frkvstj-Þýskal sendi síðar sama kvöld tölvupóst á (E)forstö-útfl, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj og sagði „samskip er buid ad senda sin verð a maersk“.<sup>2896</sup>

6170. Eftirfarandi samskipti áttu sér síðan stað hjá Eimskip þann 18. nóvember 2009:

<sup>2891</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.924671.

<sup>2892</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.680845

<sup>2893</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.195440.

<sup>2894</sup> Starfsmaður Maersk.

<sup>2895</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.208018.

<sup>2896</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.208054.



- (E)forstö-útfli brást við tölvupósti (E)frkvstj-Þýskal frá 17. nóvember og sendi eftirfarandi tölvupóst kl. 00:24 til (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-Þýskal:

„[(E)forstö-innfl] var þetta ekki klárt um daginn? Ef ég man þetta rétt og þetta er það mál sem ég tel vera þá snýst þetta um verðin á þegar MAEU [Maersk] ræður flutningnum. Til dæmis, collect útflutningi frá Íslandi.

Annars sammála [(E)frkvstj-Þýskal], ekki hægt að gera kröfur á aðra ef maður er ekki betri sjálfur. Þurfum að loka þessu á morgun.“

- (E)frkvstj-Þýskal sendi annan tölvupóst kl. 07:41:

„Ætlaði að áframsenda skammarpóstinn frá Maersk - hefur greinilega ekki skilað sér.

Rétt hjá (E)forstö-útfli. Málið snýst um að Maersk vantar verð frá okkur til og frá Íslandi í þeim tilvikum sem þeir ráða flutningum.

Samskip er búið að klára sig af þessu og væntanlega mun Maersk bera saman okkar verð og þeirra til að meta með hvoru félaginu þeir flytja "sína" vöru til og frá landinu.

Þurfum að klára okkur af þessu í dag.“<sup>2897</sup>

- Í framangreindum tölvupósti (E)starfsm frá 3. nóvember 2009 kvaðst hann ætla að fá upplýsingar hjá [...] hjá Maersk um verð Samskipa. Til að fylgja eftir þeim tölvupósti sendi hann tölvupóst 18. nóvember 2009 kl. 07:45 til (E)forstö-innfl. Í honum kvaðst hann ekki enn hafa heyrt í starfsm-Maersk „og ætla að reyna að ná þessum upplýsingum annarsstaðar frá áður en við tökum botninn úr tunnunni.“<sup>2898</sup>

- (E)frkvstj-Þýskal sendi annan tölvupóst kl. 09:27:

„Maersk vantar almenn inn- og útflutningsverð til og frá Íslandi til að geta, eins og áður, boðið kúnnnum sínum upp á verð alla leið til Íslands frá upprunastað eða öfugt.

Skv mínum uppl að þá eru eftirfarandi Samskip Southbound verðin - þurfum að gera aðeins betur en þetta til að maersk kerfið velji Eimskip frekar en Samskip í southbound traffic:

Samskip has answered on 17th November to Rusa with Southbound rates only:

Quote

DKAAR DECUX NLRTM

DC22 units Eur 1.000 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 350 THC/Adm Fee

DC45 units Eur 1.500 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 450 THC/Adm Fee

RF22 units Eur 1.800 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 350 THC/Adm Fee

RF45 units Eur 2.500 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 450 THC/Adm Fee

Unquote“.<sup>2899</sup>

<sup>2897</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.403136.

<sup>2898</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.403177.

<sup>2899</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.208386.



- (E)forstö-innfl svaraði þessum tölvupósti (E)frkvstj-Þýskal kl. 10:35 og sagði: „Við (E)forstö-útfli förum yfir þetta núna á eftir en þetta virðist í fljótu bragði vera töluvert hærra verð en Maersk er að borga til okkar til Íslands. Er (E)starfsm ekkert inni í þessari verðumræðu hjá þér?“<sup>2900</sup>
- (E)frkvstj-Þýskal svaraði tölvupósti (E)forstö-innfl og sagði: „Jú en hefur ekki fengið northbound verðin. Jan var búinn að lofa þeim en stendur á kallinum..... aldrei þessu vant!“<sup>2901</sup> Stuttu síðar upplýsti (E)frkvstj-Þýskal um þetta: „Það eru víst engin Samskip Northbound rates til. Bara Interland...“. Einnig lagði (E)frkvstj-Þýskal til aukna samkeppni: „Af hverju notum við ekki tækifærið og tökum þann biz til okkar? Gefum Maersk sáemileg verð sem við getum svo lagfært í stöku tilfellum þegar eitthvað sérstakt kemur upp. Myndi liðka mikið til herna úti í samskiptunum við þá. Getum ekki "ignorað" þá.“<sup>2902</sup> Ekki var hins vegar farið að þessari tillögu (E)frkvstj-Þýskal.

- Samskipti um þetta málefni áttu sér einnig stað innan Eimskips með þátttöku erlendra starfsmanna fyrirtækisins. Í samskiptum tengdum þessu benti (E)forstö-útfli á þetta í tölvupósti sem hann sendi til (E)starfsm eftir hádegi 18. nóvember 2009:

„Rates are already in MAEU (Maersk) hands and their frustration is not a matter of not getting rates. But getting the „correct“ rates.

Then this is a matter of rather simple things;

- Getting the collect southbound cargo from IS.

- Protect the market against i.e. MAEU and FWD-ers, thus we will not drop rates relatively but how far do we have to go for doing better than Samskip?“<sup>2903</sup>

- (E)starfsm svaraði með tölvupóst sem hann sendi 18. nóvember 2009, kl. 15:16:

„This can´t be complicated.

Southbounds rate given by Samskip are high. We can quote Maersk EUR 50 or 100 lower. They will never be able to compete against us with EUR 2400 from REY to Europe for 40ft rf for instance.

Northbounds rates are only given by Intertrade/Jonar. Samskip use forwarder in RTM.

In Maersk system cargo will be routed the „cheapest“ way. If REY is destination or origin their computer system will simply choose.

We don´t have to drop rates. I wouldn´t say these (samskip) rates are low. I find it very hard to believe that maersk will put much sales effort into selling cargo to/from Iceland having two partners there already.

The question is simply whether their cargo will go with our vessels or samskip vessels.

I promised answers today and I would like to keep my promise.

(E)forstö-innfl/(E)forstö-útfli pls call if you like to discuss.“<sup>2904</sup>

- (E)forstö-innfl svaraði og sagði ástæðulaust að lækka „northbounds“ verð til Maersk og vísaði m.a. til þess að Eimskip vissi ekki hvort verð Intertrade/Jóna væri hærra eða lægra en verð

<sup>2900</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.208404.

<sup>2901</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.208406.

<sup>2902</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] ID. 0.7.33.208471.

<sup>2903</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.209096. Sjá einnig meðfylgjandi tölvupóst [...] frá 18.11.2009,

[...]

<sup>2904</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.209178.



Eimskip. (E)forstö-innfl féllst svo á beiðni starfsmanna í Þýskalandi um 50-100 evru verðlækkun.<sup>2905</sup>

6171. Framangreind gögn gefa til kynna að Eimskip hafi fengið í hendur upplýsingar um það verð sem Samskip buðu Maersk. (E)starfsm kvaðst í tölvupósti ætla að afla upplýsinga um verð Samskipa hjá Maersk, sbr. tölvupóst hans frá 3. nóvember 2009. Þann 18. nóvember kvaðst hann ekki hafa heyrt í [...] hjá Maersk og kvaðst ætla að fá upplýsingar „annars staðar frá“ áður en Eimskip tæki „botninn úr tunnunn“. Ætlaði hann sem sagt að fá upplýsingar um verð Samskipa áður en Eimskip lækkaði verulega sitt verð.
6172. (E)frkvstj-Þýskal greindi í tölvupósti frá 17. nóvember 2009 frá því að Samskip hefðu ekki svarað Maersk. Daginn eftir sagði hann að Samskip væru búin að „klára sig af“. Síðar sama morgun sendi (E)frkvstj-Þýskal sínum mönnum upplýsingar um „southbound“ (útflutnings) verð Samskipa til Maersk og upplýsti jafnframt um að Samskip hefðu ekki veitt „northbound“ verð, aðeins „interland“ verð.
6173. Hér hefur talsverða þýðingu að gögn málsins sýna fram á tengsl og samskipti (E)frkvstj-Þýskal við æðstu stjórnendur Samskipa, þá (S)forstö-útfli, (S)forstö-innfl1 og (S)forstj.
6174. Þegar húsleit Samkeppniseftirlitsins fór fram var (S)forstö-útfli spurður um tengsl og samskipti við þá sem starfað hefðu fyrir Eimskip. Upplýsti (S)forstö-útfli um samskipti við (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfli. Hins vegar minntist hann ekki á tengsl eða samskipti við umræddan (E)frkvstj-Þýskal. (S)forstj og (S)forstö-innfl1 upplýstu heldur ekki aðspurðir um tengsl eða samskipti við (E)frkvstj-Þýskal.
6175. Í málinu liggur eftirfarandi fyrir:
- Þann 31. ágúst 2009 sendi starfsmaður Samskipa í Þýskalandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og greindi honum frá því að í næstu viku myndi (E)frkvstj-Þýskal hefja störf í Hamborg. (S)forstö-innfl1 svaraði og kvaðst hafa vitað þetta. Hann hefði hitt (E)frkvstj-Þýskal um helgina þar sem dætur þeirra væru vinkonur. Einnig sagði (S)forstö-innfl1 þetta:  
*„It is not bad for us to have him in Hamburg.“*<sup>2906</sup>
  - Þann 30. september 2009 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstö-útfli með heitinu „HAMB“ (Hamborg). Í tölvupóstinum sagði: „Ertu búinn að ræða við frúnna um að koma mér þér á Eisbein essen? Væri gaman af því. Var ekkert að grínast ef þið viljið gista hjá okkur yfir helgina að þá er það sjálfsgagt mál. Verðum í sambandi. Ert amk kominn með e-mail addr mína.“<sup>2907</sup>
    - „Eisbeinessen“ er árleg kvöldverðasamkoma samtakanna „Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler“ og er ávallt haldinn fyrsta föstudag í nóvember í Hamborg.<sup>2908</sup> Árið 2009 var samkoman haldin 6. nóvember. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-Þýskal gefur til kynna að samskipti við (S)forstö-útfli hefðu átt sér stað áður en hann var sendur („Var ekkert að grínast ...“).
  - Þann 22. október 2009 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til erlends flutningafyrirtækis (afrit (S)forstö-útfli) og afþakkaði boð um að sitja við borð þess fyrirtækis á Eisbeinessen 6. nóvember 2009. Hann myndi sitja við borð Samskipa.<sup>2909</sup>
  - Þann 13. nóvember 2009 sendi (S)forstö-útfli eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-Þýskal: „blessaður gamli, Hvar er heima addressan hjá þér?“ (E)frkvstj-Þýskal svaraði og spurði hvað (S)forstö-útfli

<sup>2905</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.209183 / 0.7.33.209201.

<sup>2906</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.766710.

<sup>2907</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.908368.

<sup>2908</sup> Aðgengilegt hér: <https://www.eisbein.com/home/>.

<sup>2909</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.915201.



væri „að bralla“ og gaf honum upp heimilisfangið. (S)forstö-útlfl svaraði og spurði „hehehe hvernig var Svínaskankinn.“ (E)frkvstj-Þýskal svaraði: „Betri en mig minnti.“<sup>2910</sup>

- Þann 25. mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstj og óskaði honum til hamingju með afmælið. (S)forstj svaraði og þakkaði fyrir kveðjuna og tók m.a. þetta fram: „Sjáumst hressir að vanda á Brussel og svo væri gaman að líta á þig næst þegar ég er í Hamborg, er reyndar svo sem ekkert alltof of [svo] þar þessa dagana.“
  - (E)frkvstj-Þýskal svaraði: „Já sjáumst í Brussel. þú hefur samband er þú ert á ferðinni í Hamborg, væri gaman að hittast.“<sup>2911</sup>
  - „Brusse!“ vísar til hinnar árlegu sjávarútvegssýningar sem haldin er í Brussel á hverju vori. Bæði Eimskip og Samskip hafa sótt þessar sýningar.
- Þann 1. og 2. maí 2010 voru (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útlfl í tölvupóstsamskiptum og skipulögðu að þeir myndu hittast í Hamborg þann 4. maí 2010.<sup>2912</sup>
- Þann 4. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst (S)forstö-útlfl: „Ef thu ert ekki thegar kominn til hamb gætir thu tha keypt pitusosu og graenmetissosu [...]“<sup>2913</sup>
- Þann 13. mars 2012 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstö-útlfl. Meðfylgjandi honum var ljósmynd af (S)forstö-innfl1 sem gaf til kynna að (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-innfl1 hefðu verið saman á veitingastað.<sup>2914</sup> Dagbók (S)forstö-innfl1 sýnir að hann var í Þýskalandi frá 9. – 14. mars 2012.<sup>2915</sup>

6176. (S)forstö-útlfl og (S)forstö-innfl1 áttu í samskiptum við Maersk á sama tímabili og (E)frkvstj-Þýskal fjallaði um málefni Maersk við samstarfsmenn. Bæði (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útlfl þekktu (E)frkvstj-Þýskal og áttu í samskiptum við hann. Hið sama á við um (S)forstj. Hér hefur sérstaka þýðingu að (S)forstö-innfl1 lýsti því yfir að það væri „ekki slæmt“ fyrir Samskip að (E)frkvstj-Þýskal kæmi til starfa í Þýskalandi.

6177. Atburðarrásin sem lýst er hér að framan hófst þegar Maersk sendi þann 17. september 2009 tölvupóst til starfsmanns Eimskips í Þýskalandi og kvartaði yfir afar háu verði Eimskips í flutningum til Íslands. Maersk kvartaði síðar yfir hinu sama gagnvart Samskipum. Ber og að hafa í huga að tölvupóstur (E)frkvstj-Þýskal til (S)forstö-útlfl þann 30. september 2009 vísar til fyrri samskipta þeirra.

6178. Ekki kemur fram í gögnum málsins hver veitti Eimskip upplýsingar um verð Samskipa. Hins vegar fæst ekki séð hvaða hagsmuni Maersk hafði í þessu tilviki af því að veita Eimskip upplýsingar um verð Samskipa áður en Eimskip tilkynnti um sitt verð. Þvert á móti gat það haft þau áhrif að Eimskip myndi, ef eitthvað væri, lækka verð sem minnst. Sýna framangreind gögn umfjöllun af þessum toga innan Eimskips. Þá ber að líta til þess að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að brot fyrirtækisins hafi m.a. falist í samráði við Samskip um „miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum“.

6179. Þegar framangreint er allt virt með heildstæðum hætti er það mat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi fengið upplýsingar um verðtilboð Samskipa til Maersk frá Samskipum. Í þessu fólst ólöglegt samráð. Upplýsingaskipti af þessum toga voru til þess fallin að halda uppi verði eða vinna gegn verðlækkunum gagnvart Maersk og hindra samkeppni.

<sup>2910</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.922753.

<sup>2911</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]Doc. ID. 0.7.33.729769.

<sup>2912</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.971469.

<sup>2913</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum [...] Doc. ID. 0.7.33.1012479.

<sup>2914</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]Doc. ID. 0.7.33.1121251.

<sup>2915</sup> Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.980294.





6180. Ljóst er að Maersk var í þessum samskiptum við Samskip og Eimskip að gæta eigin hagsmuna og reyna ná fram hagstæðari kjörum. Hins vegar koma ekki fram nein sjónarmið í samtímagögnum Eimskips eða Samskipa sem að mati Samkeppniseftirlitsins hnekkja lýsingu Maersk á verðlagningu þeirra. Er ljóst að Maersk taldi verðlagningu Eimskips og Samskipa afar óeðlilega og ekki í neinu samræmi við aðstæður sem almennt ríktu á flutningamörkuðum undir virkri samkeppni. Átti það við um sjófrakt og BAF hjá bæði Samskipum og Eimskip.
6181. Samskip bentu Maersk á að sökum samdráttar í innflutningi til Íslands væri ekkert svigrúm til þess að lækka verð. Það henti ekki aðstæðum á Íslandi að minnkandi eftirspurn fyrir sjóflutninga geti leitt til lækkunar á verði, markaðsaðstæður leyfi það ekki. Verðlækkun kæmi ekki til álita. Til svars við þessu vísaði Maersk til þess sama og kemur ítrekað fram í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009; flutningafyrirtæki (annars staðar en á Íslandi) brugðust við samdrætti í eftirspurn með verðlækkun og aukinni samkeppni. Eins og Maersk benti einnig á var þetta m.a. unnt vegna þess að mikilvægir kostnaðarliðir höfðu lækkað, sbr. einnig samtímagögn frá Samskipum sem fjallað er um í kafla 12.2.5, 33.1.6 og 33.3.5. Með sama hætti undraðist Maersk hvernig Samskip ákvörðuðu og upplýstu um BAF álagið sem Maersk sagði að væri mjög hátt í samanburði við aðra markaði, allt að tuttugu sinnum hærra. (S)forstö-innfl1 leit á þessa afstöðu Maersk sem hroka. Ekkert kom fram í umfjöllun (E)forstö-innfl eða (E)forstö-útfll sem gefur til kynna að lýsing Maersk á verðlagningu Eimskips hafi verið röng. Virðast sjónarmið Eimskips falla vel að sjónarmiðum Samskipa hvað varðar verðlagningu gagnvart Maersk. Engin ástæða sé til þess að lækka verð enda Eimskip og Samskip ein um að annast þessa sjóflutninga hvort heldur er á eigin vegum eða fyrir önnur flutningafyrirtæki. Ekki var orðið við framangreindri tillögu (E)frkvstj-Þýskal um að lækka verð og taka „þennan biz til okkar“.
6182. Umfjöllun Maersk er í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna skort á samkeppni í áætlunarflutningum til og frá Íslandi.
6183. Að mati Samkeppniseftirlitsins kemur í framangreindum samskiptum greinilega fram að Eimskip og Samskip telja að almenn samkeppnissjónarmið skuli ekki eiga við um sjóflutninga til og frá Íslandi og er það í fullu samræmi við samfellt samráð fyrirtækjanna á þeim markaði á þessum tíma.
6184. Samskip mótmæla því að framangreind gögn sýni fram á ólögmett samráð, sbr. mgr. 1564 og áfram í athugasemdum við AI og mgr. 840 í athugasemdum við AII. Eins og rökstutt er í kafla 26.16 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þær athugasemdir Samskipa.

#### 14.16. DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009

6185. Atvik á árinu 2009 tengd Atlantsskipum, DSV Air & Sea (DSV), Wilson og Thorship hafa hér þýðingu.
6186. Í upphafi skal það rifjað upp að Atlantsskip hættu rekstri eigin skipa í maí 2008. Undirritaði fyrirtækið á sama tíma flutningasamkomulag við Eimskip og tók það til flutninga Eimskips fyrir Atlantsskip milli Íslands og Evrópu, sbr. kafla 6.7.4. Þann 18. júní 2008 var greint frá því að Atlantsskip hefðu gert samning við flutningafyrirtækið DSV vegna for- og áframflutninga í Evrópu.<sup>2916</sup> Rekstur Atlantsskipa gekk hins vegar mjög illa og svo fór að fyrirtækið hætti starfsemi í apríl 2009.<sup>2917</sup>

<sup>2916</sup> Sagt var frá þessu í Viðskiptablaðinu: „DSV Air & Sea í Hollandi hefur tekið við sem umboðsaðili heilgámaflutninga hjá Atlantsskipum í Evrópu. DSV Air & Sea er danskt fyrirtæki sem starfar að flutningsmiðlun um allan heim. Fyrirtækið var fyrir umboðsaðili lausavörusendinga Atlantsskipa á meginlandi Evrópu. Þetta kemur fram í fréttatilkynningu frá Atlantsskipum.

Með þessum samningi annast DSV Air & Sea því bæði lausavörusendingar og heilgámasendingar fyrir Atlantsskip í Evrópu líkt og félagið hefur gert í Skandinavíu. Félagið er sameinað fyrirtæki Frans Maas og DFDS Transport. Hjá því vinna um 10.000 manns á 250 skrifstofum í 29 löndum. Atlantsskip og DSV vinna nú saman að flutningum frá Evrópu, Asíu og vesturströnd Bandaríkjanna. DSV Air & Sea tekur við af Kloosterboer sem hefur verið samstarfsaðili Atlantsskipa um nokkurt skeið.“ „Atlantsskip semja við DSV Air & Sea í Hollandi“, dags. 18.06.2008. (<http://www.vb.is/frettir/atlantsskip-semja-vi-dsv-air-sea-i-hollandi/16696/>).

<sup>2917</sup> Sjá m.a. frétt Viðskiptablaðsins 28.05.2009: <https://www.vb.is/frettir/atlantsskip-htta-starfsemi/6267/?q=to>.



6187. Skipafélagið Wilson tók í júlí 2008 við flutningum fyrir álver Alcan í Straumsvík. Þessir flutningar voru áður hjá Eimskip. Er flutningastarfsemi Wilson lýst í fréttatilkynningu Alcan frá apríl 2008 og gerð grein fyrir samningi fyrirtækjanna sem tók sem fyrr segir gildi um sumarið 2008.<sup>2918</sup> Í kjölfarið bauð fyrirtækið Thorship upp á almenna flutninga í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur og Rotterdam. Samningur Wilson og Alcan gildi til 30. júní 2011.
6188. Hvað Wilson og Thorship áhrærir er rétt að hafa hér í huga tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL í maí 2010. Í honum var lýst eignarhaldi Wilson á öðrum flutningafyrirtækjum:
- „ECL<sup>2919</sup> is owned by Wilson - they also own Green Reefers whom we are establishing a close partnership via Silver Sea*
- Wilson is also owner of Neskipp in Iceland and Thorship.”<sup>2920</sup>*
6189. Í kafla 20.5 er því lýst að sumarið 2010 hófu Samskip og dótturfélagið Silver Sea umfangsmikið samstarf við umrætt dótturfélag Wilson, Green Reefers. Var það fyrirtæki keppinautur í m.a. útflutningi á fiski frá Íslandi. Ljóst er samkvæmt framansögðu að Wilson samstæðan var m.a. á árinu 2009 keppinautur Eimskips og Samskipa á ýmsum sviðum.<sup>2921</sup>
6190. Gögn málsins sýna að á árinu 2009 ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þá hugmynd að Samskip og Wilson myndu skipta með sér markaðnum, unnið var gegn því að DSV næði fótfestu hér á landi og óánægja ríkti með verðsamkeppni frá Thorship. Skal nánar vikið að þessu.

#### 14.16.1. „Skipta á bitum við Wilson“

6191. Á árinu 2009 var yfirstandandi samráð Samskipa og Eimskips sem tengdist útflutningi á áli. Fólst m.a. í þessu að Eimskip annaðist fyrir Samskip hluta af þeim útflutningi á áli sem féll undir samning Samskip við Alcoa. Var þessu komið á í tengslum við samráðið um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í ágúst og október/nóvember 2008, sbr. kafla 8 og 9.
6192. Gögn málsins frá árinu 2009 sýna að Samskip tóku til skoðunar að útvíkka ólögmeitt samráð tengt útflutningi á áli.
6193. Kemur þetta fram í tölvupósti sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-millilandasv þann 3. febrúar 2009. Í honum segir:

<sup>2918</sup> Greint var frá þessu í frétt sem birtist á heimasíðu Alcan (riotinto.is) þann 15. apríl 2008: „Alcan á Íslandi hf., sem rekur álverið í Straumsvík, hefur undirritað samning við Nesskip hf. og móðurfélag þess, Wilson Euro Carriers, um sjóflutninga fyrir Alcan á Íslandi. Samningurinn gildir frá 1. júlí 2008 til 30. júní 2011 og er með ákveðnum framlangingarmeildum eftir þann tíma. Tvö 4.500 tonna systurskip frá Wilson verða eingöngu í flutningum fyrir Alcan á Íslandi og munu sigla milli Straumsvíkur og Rotterdam. Hvort skip verður í hálfan mánuð í ferð. Áætlað er að skipin verði komin til vinnu snemma á mánuðögum á báðum stöðum og láti ekki seinna úr höfn en um hádegi á miðvikudögum. Skipin eru svokölluð „Bulk“ skip. Þ.e. lausafarmsskip en geta þó tekið allt að 200 gáma í ferð í lest og á þilfari. Eimskip hefur séð um flutninga fyrir álverið í Straumsvík og rennur sá samningur út í byrjun júlí.

[...], framkvæmdastjóri fjármála og flutninga hjá Alcan á Íslandi hf. segir umtalsverðan ávinning af nýjum samningi: „Við fórum í útboð með skipaflutningana í desember og Nesskip og Wilson Euro Carriers áttu tvímælaust besta tilboðið. Þessi skip verða eingöngu í okkar þjónustu þannig að tímaáætlanir munu standast betur og afhendingaröryggi mun aukast. Þannig getum við gert ákveðnar breytingar í hafnarrekstrinum í Straumsvík og Rotterdam sem mun spara umtalsverða fjármuni og verða til hagsbóta fyrir starfsfólk.“

Nesskip er að stærstum hluta í eigu Wilson Euro Carriers í Noregi sem rekur 117 skip. Að sögn [...] framkvæmdastjóra Nesskipa er Wilson með 16 ný flutningaskip í smíðum sem koma munu inn í reksturinn á árunum 2009-2012. Nesskip og Wilson hafa langa reynslu af flutningum fyrir stóriðju og álver. Wilson hefur um langt árabil flutt hráefni og afurðir fyrir Söral, Hydro og Elkem í Noregi og Nesskip hefur m.a. annast flutninga fyrir Járblendifélagið á Grundartanga frá stofnun þess.“ Sjá frétt á riotinto.is, „Nesskip og Wilson Euro Carriers taka við sjóflutningum fyrir Alcan á Íslandi“. Rio Tinto. Aðgengilegt á slóð: <http://www.riotinto.is/?PageID=12&NewsID=209>.

<sup>2919</sup> Euro Container Line.

<sup>2920</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.750168.

<sup>2921</sup> Til viðbótar má t.d. nefna tölvupóst sem [...] fékk frá undirmanni þann í október 2010 þar sem lýst er samkeppni við Wilson í stórflytningum: „We are currently evaluating the breakbulk service into the Oslofjord since we lost recently the steel shipments from the Salgitter Group. We couldn't compete any longer with Wilson who finally gained this account at incredible low freight rates.“ Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.798850.



„Sælir - varstu búinn að láta spá í þá hugmynd að við myndum skipta á bitum við Wilson, þe Alcoa og Alcan, hvernig það kæmi út fyrir okkur og þá, ræddum stuttlega um daginn.“

6194. (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs og sagði:

„Nei –ræðum á morgun.“<sup>2922</sup>

6195. Sem fyrir segir tók Wilson í júlí 2008 við flutningum fyrir álver Alcan í Straumsvík. Samkvæmt framangreindum tölvupósti spurði (S)forstj næstráðanda sinn hvort hann hefði látið athuga þá hugmynd að Samskip og Wilson myndu skipta með sér viðskiptavinum í útflutningi á áli. Viðskipti Samskipa við Alcoa færu þá til Wilson og viðskipti Wilson við Alcan færu til Samskipa. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist gögn frá árinu 2009 sem sýna frekari umfjöllun eða framkvæmd á þessari tillögu (S)forstj, þ.e. mögulegri ólögmati markaðsskiptingu við Wilson vegna útflutnings á áli fyrir Alcan og Alcoa.

6196. Samningur Wilson við Alcan gildi til júlí 2011 en undirbúningur að nýju útboði hófst á árinu 2010. Sýna gögnin að í aðdraganda útboðsins sneri (S)forstj sér til Wilson og óskaði eftir samráði í útboði Alcan. Gekk það eftir og er í kafla 14.36.7 rökstutt að Samskip hafi með þeim aðgerðum brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

6197. Í mgr. 1487 í athugasemdum Samskipa við AI segir að í framangreindum tölvupósti (S)forstj 3. febrúar 2009 komi aðeins fram hugleiðingar sem ekkert hefði orðið af. Slíkar hugleiðingar, sem hefðu falið í sér aukin viðskipti Samskipa ef af hefði orðið, séu ekki einungis lögmætar heldur fullkomlega eðlilegar. Hugsanlega hefði þurft undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga og stjórnendur Samskipa hafi verið „vel meðvitaðir um að viðvarandi samstarf, sem var meira en tilfallandi viðskipti, þurfti að tilkynna til Samkeppniseftirlitsins á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga.“ Mótmæla Samskip því að reynt sé að gera þessi samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv tortryggileg.

6198. Sem fyrr segir hefur Samkeppniseftirlitið ekki fundið gögn sem gefa til kynna að hugmynd um samráð við Wilson hafi komið til framkvæmda á árinu 2009. Hins vegar hafa þessi tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þýðingu í þessu máli. Í fyrsta lagi varpa þau ljósi á atvikin á árinu 2010 í tengslum við útboð Alcan. Í öðru lagi verður að horfa til þess að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv höfðu ásamt stjórnendum Eimskips hrint í framkvæmd á síðari hluta ársins 2008 yfirgripsmiklu ólögmetu samráði fyrirtækjanna. Telur Samkeppniseftirlitið þessi samskipti forstjóra og aðstoðarforstjóra Samskipa í febrúar 2009 vera lýsandi fyrir það viðhorf til samkeppni sem ríkti á þessum tíma og leiddi af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Þetta ásamt ýmsum öðrum gögnum málsins gefur til kynna að milli Eimskips og Samskipa hafi viðgengist ákveðin menning þar sem viðræður um samstarf við keppnauta og takmörkun á samkeppni hafi verið taldar sjálfsagðar. Í t.d. janúar 2010 þótti (S)forstö-innfl1 ekkert athugavert við beiðni (S)frkvstj-Jóna um hann myndi hafa samband við (E)forstö-innfl til að stuðla að því að dótturfélag Eimskips, TVG, myndi draga úr samkeppni og hækka verð, sbr. kafla 14.17.8. Ekki er heldur um það að ræða í þessu máli að Samskip hafi óskað eftir undanþágu vegna ólögmeats samráðs við Eimskip varðandi t.d. takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á markaði eftir mikilvægum viðskiptavinum.

#### 14.16.2. DSV leitar að nýjum samstarfsaðila

6199. Gögn málsins sýna að sökum rekstrarerfiðleika Atlantsskipa leitaði DSV að nýjum samstarfsaðila hér á landi á árinu 2009.

6200. Í byrjun janúar 2009 áttu sér stað umræður innan Eimskips um flutningasamstarfið við Atlantsskip. (E)frkvstj-lögfr sendi þann 5. janúar 2009 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)fjármstj (afrit til m.a. (E)forstj og spurði hver væri staðan á viðskiptum og samskiptum við Atlantsskip, hver væri skuldastaða fyrirtækisins og hvort samningaviðræður væru í gangi. (E)fjármstj

<sup>2922</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.563205.



svaraði og gerði grein fyrir umtalsverðri skuld Atlantsskipa við Eimskip og greindi frá því að „(E)frkvstj-EimÍsl væri í góðu sambandi við þá varðandi stöðu mála“. (E)forstj svaraði og sagði að nauðsynlegt væri að fá skýrari mynd um framhaldið. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þeim tölvupósti og sagði: „Legg til að við tökum fund um þetta á morgun og ákveðum framhaldið með þá, ég legg til að við segjum upp þessum flutningasamningi formlega þar sem þeir hafa ekki staðið við neinar skuldbindingar að þeirra hálfu.“ (E)forstj svaraði daginn eftir:

„OK mættu á fund hjá mér klukkan 11 á morgun

Efni fundar:

TVG

Atlantskip

Samskip.<sup>2923</sup>

6201. Samkvæmt þessu ætlaði (E)forstj að ræða málefni sem tengdust TVG, Atlantsskipum og Samskipum við undirmenn sína á fundi kl. 11 þann 7. janúar 2009. Rétt er að hafa í huga að kl. 13:00 sama dag var haldinn fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl, sbr. kafla 10.6.1.

6202. Þann 28. janúar 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 vegna Atlantsskipa, Eimskips og DSV: „Atlantsskip hafa haft samband, eru sjálfir að vinna í að koma sér frá rekstrinum, kröfuhafar í félagið eru einkum EI [Eimskip] og DSV, en svo er gamla krafan á okkur,

þeir bjóða:

-DSV stofnar nýtt félag á Íslandi, [...<sup>2924</sup>] og nokkrir haldi áfram þar,

ca 30 teu á viku

-slot samningur á verðum við okkur sbr samningsdrög hér að neðan

-settlement á kröfu upp á 20 mkr, gert upp við DSV á tveimur árum

-þurfum að taka yfir 50 þurrgámum, og skila, þeir eru tryggðir fyrir skemmdum á gámum, ég hugsa að við getum reiknað skilakostnað, þe akstur til okkar og úti á depot til frádráttar þessum 20 mkr

Það sem mun gerast væntanlega er að:

-EI [Eimskip] tekur þá yfir gjaldþrota Atlantsskip félagi [svo] og þarf að afskrifa ca 200 mkr kröfu

-DSV mun halda þessum ca 30 teu á viku, sem mun koma til okkar, ca 130 mkr árlega í okkar kerfi

-við fáum hugsanlega ásættanlega niðurstöðu í stóra Atlantsskips málið, sem þó er að sjálfsögðu mismundandi mat manna á

Það er margt með og móti í ofangreindu, bið ykkur vinsamlega að ígrunda - þeir eru hér fram á morgun, og lofaði þeim svari síðar í dag.<sup>2925</sup>

<sup>2923</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.403470.

<sup>2924</sup> Starfsmaður Atlantsskipa.

<sup>2925</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.403439.

<sup>2925</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.713798.



6203. Samkvæmt þessum tölvupósti (S)forstj var ljóst að rekstur Atlantsskipa var mjög erfiður og til umræðu var að DSV myndi hefja starfsemi hér á landi og semja við Samskip um flutninga. Ljóst er af tölvupóstinum að (S)forstj sá bæði kosti og galla við samstarf af þessum toga.

6204. Áfram var fjallað um málefni Atlantsskipa og DSV innan Samskipa og Eimskips. Þann 10. febrúar 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Jóna:

*„Nú er það að gerast sem við vissum að myndi gerast. Atlantsskip gámarnir eru fastir hjá Eimskip. Tiger var að hringja og þeir fá enga gáma því þeir eru fastir. Eimskips menn eru búnir að missa þolinmæðina. Nú munu þeir drepa það litla sem er eftir hjá Atlantsskip. Nú er lag fyrir okkur að taka restina af viðskiptavinum Atlansskipa.*

*Spurningin er bara hvað með DSV.“*

6205. (S)forstj svaraði samdægurs: *„Atlantsskip eru reyna að koma saman félagi með DSV, ég hlera [...] með stöðuna á því, stærsti kröfuhafi Eimskip og nú þurfa þeir að taka erfiða ákvörðun, keyra þá í þrot eða halda lífi í þeim. Endilega keyra á kúnnaflóru þeirra og sópa upp því sem vert er að sækja.“*<sup>2926</sup>

6206. Nokkrum dögum eftir þessa umfjöllun um DSV hjá Samskipum var í fundargerð Eimskips (frá 17. febrúar 2009) sagt frá heimsókn (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG, og (E)forstö-innfl til DSV:

*„[(E)frkvstj-TVG] Heimsókn til DSV forwarding company í Danmörku ásamt [(E)forstö-innfl], ýmsar hugmyndir komu fram á fundinum með þeim þar á meðal að þeir tækju yfir alla okkar vörhúsastarfsemi í Danmörku ásamt trucking til og frá Spáni og Ítalíu og fleiri stöðum.“*<sup>2927</sup>

6207. Daginn eftir, 18. febrúar 2009, var einnig fjallað um samskipti við DSV hjá Samskipum. (S)frkvstj-Skand, yfirmaður Samskipa í Danmörku, sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-innfl1 og (S)forstj og í honum sagði: *„In the wake of Atlantsskip's problems I would think that we would have a good chance of getting 2 specific costumers back if Samskip and Jonar jointly approached these two.*

\* Vero Moda

\* Fönix

*Further we have, as you know, been quoting DSV on consolidation containers to Iceland / Faroes with a build-in agreement of not approaching each others customers. We have just followed up on this quotation and the answer was that as long as Atlantsskip exists they will stick to the deal (eventhough they apparently are having a huge outstanding) with them. If Atlantsskip should close down they are open for discussion. At the end of the conversation with [(S)starfsm] Mr. [starfsm-DSV] said he would consider our proposal once again and respond on Friday latest.“*

6208. Vísaði (S)frkvstj-Skand þannig til þess að (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna hefðu vitneskju um að DSV hefði verið boðinn flutningur til Íslands og Færeyja gegn því að DSV og Samskip myndu ekki keppa um viðskiptavinum hvors annars. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólst augljóslega í þessu tilboði til DSV um ólögmæta markaðsskiptingu.

6209. (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna mótmæltu ekki framangreindri umfjöllun í tölvupósti (S)frkvstj-Skand eða gerðu athugasemdir við þetta tilboði til DSV. Þess í stað greindi (S)frkvstj-Jóna í svari sínu, sem hann sendi samdægurs, frá samskiptum við DSV og upplýsti um viðhorf Eimskips:

*„We are following the DSV/Atlantsskip situation very closely and we have approached DSV in the Netherlands as well. DSV is probably most interested in a Global deal with an Icelandic partner similar*

<sup>2926</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.565559.

<sup>2927</sup> Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð EI vika 8 2009+.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.136131.



to the one they have today. The situation now is that both Eimskip and Jonar/Samskip are aggressively after Atlantsskip customers.

Vera Moda..... they switched from Atlantsskip to TVG Zimsen in october/november. (We will make another attempt since we hear that they are not happy at TVG) Fönix.... We are already working on closing a contract with them...([...])

I had a confirmation today that the Danish representatives from DSV were in Iceland to discuss possibilities with Eimskip/TVG last week. Eimskip/(E)frkvstj-Eimísl are confident that they will get the business. Eimskip is offering DSV their trucking business within Denmark (for their own DK office)

[...] is also after the DSV agency since he had good contacts with them from the TVG days. I know for sure that Atlantsskip were not totally happy about the relationship with DSV since the Danish were very aggressive on the profit split issues and making sure that all possible costs were included. DSV are shipping approx 2\*40 Ft containers on prepaid business pr. week via Atlantsskip."<sup>2928</sup>

6210. Samkvæmt framansögðu átti að ræða um TVG, Atlantsskip og Samskip á fundi hjá (E)forstj fyrir hádegi 7. janúar 2009. Eftir hádegi var fundur Eimskips og Samskipa. Í lok janúar 2009 greindi (S)forstj frá því að Atlantsskip og DSV hygðust stofna nýtt fyrirtæki hér á landi og að leitað hefði verið eftir samstarfi við Samskip. Um miðjan febrúar 2009, og á nánast sama tíma, var bæði innan Eimskips og Samskipa sagt frá samskiptum við DSV. Af hálfu Eimskips áttu (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóri TVG, og (E)forstö-innfl fund með DSV þar sem rætt var um mögulegt samstarf. Af hálfu Samskipa áttu (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóri Jóna, og (S)frkvstj-Skand fund með DSV.
6211. Framangreindur tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna sýnir að hann bjó yfir upplýsingum um samskipti Eimskips og DSV. Í mgr. 1510 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að (S)frkvstj-Jóna hafi ekki fengið þessar upplýsingar frá Eimskip heldur DSV. Samskip lögðu ekki fram nein gögn þessu til stuðnings heldur setja fram þessa túlkun á tölvupósti (S)frkvstj-Jóna:
- „Upplýsingarnar sem (S)frkvstj-Jóna kom áleiðis í tölvupósti sínum stöfuðu frá DSV enda er þar ekki einungis vísað til þess að Eimskip hafi verið áhugasamt um viðskiptin heldur t.d. einnig [...]. Þannig er alfarið rangt að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið þær frá Eimskip.“
6212. Samkeppniseftirlitið telur hins vegar að gögnin gefi eindregið til kynna að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið þessar upplýsingar frá (E)frkvstj-Eimísl. Orðalagið í tölvupóstinum lýsir viðræðunum augljóslega út frá sjónarhóli Eimskips: „Eimskip/(E)frkvstj-Eimísl are confident that they will get the business. Eimskip is offering DSV [...]“. Til viðbótar er órökrétt að DSV hafi í viðræðunum við Eimskip búið yfir upplýsingum um álit eða vissu Eimskips um lyktir viðræðnanna. Þá ber að líta til þess að (E)frkvstj-Eimísl hafði með samskipti við Atlantsskip að gera, sbr. framangreindan tölvupóst (E)fjármstj frá 5. janúar 2009. Sú staðreynd að (S)frkvstj-Jóna hafði einnig vitneskju um að fyrrverandi starfsmaður Eimskips/TVG (VG) hefði einnig áhuga á DSV útilokar ekki að hann hafi fengið upplýsingar um Eimskip frá (E)frkvstj-Eimísl. Þá ber að hafa í huga að ólögmaet upplýsingagjöf átti sér stað í samskiptum (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-Eimísl, sbr. kafla 13.3.2. Í sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip viðurkennir fyrirtækið að ólögmaett samráð við Samskip á m.a. árinu 2009 hafi tekið til miðlunar á mikilvægum viðskiptaupplýsingum. Framangreindar upplýsingar um viðræður Eimskips við DSV voru augljóslega mikilvægar í þessum skilningi.
6213. Síðar í febrúar 2009 áttu sér aftur stað samskipti milli Samskipa og DSV. Þann 25. febrúar 2009 sendi (S)starfsm tvo tölvupósta til (S)frkvstj-Jóna (afrit til (S)frkvstj-Skand) og gerði grein fyrir samskiptum sínum við DSV. Fyrst sendi hann eftirfarandi tölvupóst:

<sup>2928</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.459555.



*„I contacted [starfsm-DSV]/DSV in Aarhus. [starfsm-DSV] is responsible for North Atlantic = Iceland, Faroes and Greenland.*

*I suggested the idea of an separate company acting as DSV exclusive agent in Iceland. [starfsm-DSV] needs to think this one over, but he was positive towards the idea. His main concern is the airfreight, as he needs to have access to good rates, and in his mind this is only possible at receiving end.*

*He will contact us tomorrow or friday."*

6214. Í kjölfarið sendi (S)starfsm þennan tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-Jóna: *„Further [starfsm-DSV] have now discussed this idea with [...] - Vice president in DSV air & sea.*

*They suggest this new company to be exclusive global agent, with the exception of Netherlands, Germany, Italy and France (former [...] territory, where they have existing volumes to Iceland),*

*[starfsm-DSV] also suggested [...] as sales/marketing manager in this new company....We agreed that I should take above up with you and talk again tomorrow.*

*Let us know your thoughts on this."*

6215. Daginn eftir sendi (S)starfsm annan tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna (afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-Skand): *„According to [starfsm-DSV], [...] had a cooperation with Atlantskip when DSV took over. Eimskip have given DSV in NL a very good deal, which is part of the explanation why they are thinking of splitting the volumes. Another is that they are reluctant to put all in one deal, considering the present situation with Atlantskip. [...] confirmed that the volumes are collect. He also told me that they consider to give Atlantskip notice latest 05-03-2009 of termination of the present cooperation.*

*DSV have not taken a decision yet - all options are open. [...] and [...] are very interested in our idea of a separate entity."*<sup>2929</sup>

6216. Þessar samstarfshugmyndir voru ræddar frekar milli Samskipa og DSV. Það má sjá af tölvupósti sem (S)frkvstj-Jóna sendi þann 5. mars 2009 til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv. Í honum gerði (S)frkvstj-Jóna grein fyrir því að hann og (S)frkvstj-Skand hefðu þennan sama dag átt þriggja tíma fund með DSV.<sup>2930</sup> Meðfylgjandi tölvupóstinum var minnisblað þar sem gerð var grein fyrir þeim tillögum sem DSV höfðu sett fram á fundinum með Samskipum, auk viðbragða (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand:

*„Iceco - new company - Following are proposals from DSV.*

**Philosophy:**

*DSV have a keen interest in the Icelandic market. The business was quite reasonable with Atlu [Atlantsskip] until recently and profits were good from the trade lane.*

**Ownership:**

*New company would be owned by Jonar/Samskip to start with*

*Is Jonar/Samskip willing to consider possible joint venture?*

*Partnership would be based on trust, confidence and open book relationship*

<sup>2929</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.458361.

<sup>2930</sup> Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „DSV.doc“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.728533.



### **Sales/Customer Service:**

J/S<sup>2931</sup> suggested a start with 1 sales/customer service person. Operational backup for Manifests, warehousing, trucking, accounts/finance etc. from Jonar/Samskip.

DSV has suggested setup of three people including [...], [...], [...].

### **Sales:**

DSV would immediately next week provide the new company with 600 sales leads with customer name, address, Volume, trade lane and rates. DSV would like to send sales people up to Iceland for extensive sales calls to customers. DSV accepts that the fact the short term volumes will only be coming from sales leads.

Grey areas on the market to be decided by management .

### **Samskip ocean freight container rates offered to DSV :**

**20 Ft Eur 700**

**40 Ft Eur 1.000** ( = Eur 25 pr. M3 if DSV load 40 m3 into each cont )

+ BAF and other local charges in iceland and denmark

Above rates were requested by DSV and to match their current rates with ATLU

### **Growth:**

It would probably take 1-2 weeks to build up the first consol box. DSV see the growth of the company parallel with Jonar (not a threat to JT) and focusing on Eimskip/TVG customers.

### **Identity:**

The new company would be a new sales channel into the market which Samskip the carrier would benefit from.

### **Future benefits for Samskip Group:**

Access to strong worldwide buying power of the DSV group.

**Far East / USA Market.** Currently working with 8 dedicated deep sea carriers. Competitive rates for both LCL and FCL.

Possibility for Samskip and Jonar offices to co-load with DSV worldwide.

Possibility to enter into separate but parallel agreement with Deep Sea lines for rates, detention and demurrage. DSV has 90 free days with the major carriers.

Very strong trailer network in Scandinavia, Continental Europe and UK, Ireland.

Access to ATLU sales leads plus prepaid business from DK currently handled by DSV.

Samskip can get a hold on DSV growth in Iceland by working with them.

### **Samskip / Jonar options**

---

<sup>2931</sup> Jonar/Samskip.





- 1) *Stay as we are and focus on Jonar/Samskip cooperations and consequently DSV will work with TVG or Icetransport.*
- 2) *Create Iceco with DSV as a exclusive agent. DSV will put all their volume into the new company. DSV wants committment on sales force at least 2 person. DSV wants a 3 years exclusive non irrevocable contract from Jonar/ Samskip with penalty clauses*

**Conclusion:.**

*DSV wants a strong indication tomorrow Friday march 6th from Jonar/Samskip. (S)frkvstj-Jóna/(S)frkvstj-Skand feel that a direct honest answer is important since Samskip Denmark, (ocean express) is already trying to build up relationship with DSV in various trade lanes."*

6217. Framangreint minnisblað lýsir þannig í aðalatriðum hugmyndum DSV (í upphafi þess segir þannig: „*Following are proposals from DSV*“) en með innskotum frá (S)frkvstj-Jóna/(S)frkvstj-Skand. Fæst ekki betur séð en að DSV hafi sett fram hugmyndir sem miðuðu að því að Samskip og DSV myndu saman veita Eimskip/TVG samkeppni. Þá myndi samstarfið milli Samskipa og DSV ekki ógna stöðu Jóna á markaðnum. Einnig var bent á að sökum sterkrar stöðu DSV á alþjóðavísu gæti af samstarfinu leitt að staða Samskipa í flutningum til Bandaríkjanna og Suðaustur Asíu myndi batna (og þar með samkeppnisstaða gagnvart Eimskip).

6218. Í umræddu minnisblaði hvöttu (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand til þess að DSV yrði svarað sem fyrst. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna þann 6. mars 2009 vegna þessa hugsanlega samstarfs við DSV. „*Niðurstaða sbr:*

*Ná í 10 kúnna eða svo í viðbót við það sem komið hefur vegna þess umróts sem á sér stað nú við það að Atlantsskip fara af markaði, þó það kosti lág verð, þeas tryggja að við náum ásættanlegri hlutdeild af þessu umróti.*

*Koma skýrum skilaboðum til DSV að við erum áhugasamir að kanna hið snarasta samstarf milli félaganna:*

*-forflutningar í Evrópu og víðar, háð verði og þjónustu, sama þjónusta og Traffic sinnir fyrir okkur í dag*

*-þeirra controlled magn til Íslands rúlli í gegnum okkur, controlled af þeim, umsamið magn/kúnnar*

*Rétt að koma því á framfæri sterkt að eftir miklu er að slægast fyrir þá með ofangreindu setup..”<sup>2932</sup>*

6219. Eftir að hafa fengið framangreindan tölvupóst frá (S)forstj sendi (S)frkvstj-Jóna þann 8. mars 2009 tölvupóst til DSV (afrit til (S)forstj).<sup>2933</sup> Í honum var að finna svar Samskipa við framangreindum samstarfshugmyndum:

*„Thank for the opportunity to meet and discuss the Iceland trade on thursday. I do apologise for the delay in coming back to you since it took a while to get all the necessary people at Samskip hf in Reykjavik to come together. We appreciate that your time frame is running out and we are therefore willing to work quickly to achieve mutual benefits.*

*The proposals from our discussion is a follows.*

*The requirements set forward by DSV on an establishment of a seperate company can not be met by Samskip at this stage. Samskip/Jonar propose a customer service setup in Reykjavik for the DSV volumes into Iceland.*

<sup>2932</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.457362.

<sup>2933</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.457159.



*In order to reach a win-win situation Samskip/Jonar are very interested to look immediatly into further cooperation between ourselves and DSV based on the following.*

*Trucking and precarriage services in Europe and Scandinavia for the icelandic trade based on competitive service and price levels.*

*The strong volumes carried by both Samskip and Jonar can contribute to the DSV setup in Europe and Scandinavia.*

*DSV prepaid seafreight volumes to be carried via Samskip´s services to be agreed on for certain prepaid volumes/customers.*

*We hope that the above is of interest to you and we look forward to hear from you."*

6220. Samkvæmt framansögðu voru Samskip ekki reiðubúin að ráðast í það nána samstarf við DSV og samkeppni við Eimskip sem DSV lagði til og lýst var í minnisblaði (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand frá 5. mars 2009. Var fyrirtækið hins vegar reiðubúið til samstarfs um forflutninga annars staðar í Evrópu og til samstarfs um innflutning til Íslands sem byggðu á samkomulagi fyrirtækjanna um magn og viðskiptavini („umsamið magn/kúnnar“ / „agreed on for certain prepaid volumes/customers“). Fólst í þessu samskonar tillaga og (S)frkvstj-Skand lýsti í tölvupóstinum frá 18. febrúar 2009 um að Samskip og DSV myndu ekki keppa um tiltekin viðskipti.

6221. Ljóst er að DSV töldu tilboð Samskipa ekki aðlaðandi og sneru sér til annars samstarfsaðila hér á landi, þ.e. Thorship sem eins og fyrr segir bauð upp á flutning í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur í Hafnarfirði og Rotterdam. Að morgni 20. mars 2009 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)forstj (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH). Framsendi hann eftirfarandi fréttatilkynningu frá DSV (sem hafði verið birt deginum áður): „DSV Air & Sea Holding A/S (DSV) and Thor Shipping Ltd. (ThorShip) have entered into a partnership agreement effective as from 1 May 2009.

*For both parties, the partnership represents a vast amount of opportunities. By joining the DSV global network, ThorShip will be able to offer door-to-door services from any part of the world for airfreight and seafreight. The partnership also strengthens the DSV trade lane service to Iceland as ThorShip is acting as an exclusive agent for weekly vessels out of Rotterdam.*

*Despite the market turmoil in Iceland, DSV and ThorShip see great opportunities for growth as the current trend is that the Icelandic customers are looking for safe and stable transport providers who will also be present in the global market place tomorrow. The parties foresee that the Icelandic market will bounce back in terms of freight volumes over the next couple of years.”<sup>2934</sup>*

6222. (S)frkvstj-MCL spurði í tölvupóstinum (S)forstj um viðbrögð við þessu. (S)forstj svaraði um hæl: „DSV is the former agent of Atlantsskip (out of business) in Scandinavia and continent (through former Frans Maas, owned by DSV).

*We met them and discussed potential partnership, our conclusion we were not willing to open doors for them into the Icelandic market, rather focus on our own setup in Scand / continent. They control only 2-3 boxes a week, and will provide a lousy service through Thorshipping, who offer direct sailings only from R'dam to Iceland, dedicated service for aluminium for Alcan in Straumsvik.”*

6223. Um kvöldið sama dag, 20. mars 2009, áttu sér stað frekari tölvupóstsamskipti vegna ákvörðunar DSV um að hefja samstarf við Thorship. (S)frkvstj-Jóna sendi kl. 20:56 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Skand og í honum sagði:

<sup>2934</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.581287.



„For the record then Thorship ([...] former manager at Eimskip and TVG and [...] former at Eimskip) are setting up full blown DSV forwarding (air and sea) setup in Iceland. (Exactly the solution DSV wanted from JT/Samskip) They have employed former DM (and previously TVG) staff I.e. [...] +2 others who will start on Monday. Local Icelandic ops name to be confirmed. Forwarding agent Icettransport (agent for Blue water & panalpina) who is currently handling all airfreight for DSV in Iceland will not offer any services to Thorship/DSV in Iceland. Thorships capacity for local market (excl Alcan) ex Rotterdam is approx 40 TEU pr week. Two vessel operation with departure from RTM on Mondays with Sunday arrival in Hafnarfjörður.....more later gents and have a good weekend“

6224. (S)frkvstj-Skand svaraði með tölvupósti sem hann sendi kl. 22:39: „Just learned that DSV will use Eimskip on their consolidation boxes out of Denmark. Rate is said to be approx. EUR 1300 per 40'. No doubt that they will start to attack Samskip/Jonar clients soon. With a possible net rate of approx EUR 30 per m3 they will be able to rock the market.“ (S)frkvstj-Jóna svaraði kl. 22:47: „I got a call from [DSV] yesterday where he told me that they will use Thorship and Samskip from DK. He said that they wanted to work with us and attack the other 65 percent of the market. So this is a surprise.... But low rates change everything.“<sup>2935</sup>
6225. Tölvupóstur (S)forstj frá 20. mars 2009 til (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH sýnir að Samskip í raun höfnuðu hugmyndum DSV um samstarf hér á landi. Það gerði fyrirtækið til að hindra að DSV næði fótfestu á íslenska markaðnum. Töldu Samskip það augljóslega þjóna hagsmunum fyrirtækisins betur að halda DSV frá markaðnum heldur en að hefja samstarf við það fyrirtæki sem hefði ekki síst að markmiði að auka samkeppni við Eimskip og TVG. Draga verður þá ályktun að Samskipum hafi ekki þótt það fýsilegt að ganga til svo náins samstarfs við DSV því það gæti leitt til þess að „friðurinn“ við Eimskip yrði rofinn. Tölvupóstar (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand frá 20. mars 2009 sýna til viðbótar það óeðlilega samkeppnisumhverfi sem var fyrir hendi. Upplýsti (S)frkvstj-Jóna þannig að keppinautur Jóna (Icettransport) myndi ekki veita DSV/Thorshipping þjónustu og (S)frkvstj-Skand upplýsti um það verð sem Eimskip hygðist bjóða DSV.
6226. Samkeppniseftirlitið telur að ólögmet upplýsingaskipti milli Eimskips og Samskipa hafi átt sér stað í tengslum við viðræður fyrirtækjanna við DSV. Ljóst er að samstarfshugmyndir vegna DSV tóku frekar til TVG og Jóna heldur en móðurfélaganna sjálfra, sbr. m.a. þá staðreynd að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-TVG komu að þeim. Eins og fram hefur komið tók hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips ekki síst til stærri viðskiptavina en Jónar og TVG sinntu frekar minni viðskiptavinum. Hvað sem því líður er það mat Samkeppniseftirlitsins að hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips hafi haft áhrif á þá ákvörðun Samskipa að afpækka tilboð DSV um samstarf til þess að keppa við Eimskip og TVG. Það þjónaði ekki hagsmunum Samskipa að rjúfa „friðinn“ með þeim hætti.
6227. Í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að framangreind atvik tengd DSV sýni fram á brot fyrirtækisins á samkeppnislögum. Sem fyrr segir heldur fyrirtækið því fram að upplýsingar sem fram koma í tölvupóstum þess og varða Eimskip hafi komið frá DSV. Jafnframt segjast Samskip ekki hafa hafnað tillögum DSV til að reyna að koma í veg fyrir að fyrirtækið næði fótfestu á markaðnum. Á endanum hefðu Samskip og DSV ekki náð saman, m.a. vegna krafna DSV um að stofnað yrði sjálfstætt félag um reksturinn, sbr. mgr. 1519 í athugasemdum við AI.
6228. Eins og rökstutt var telur Samkeppniseftirlitið að leggja verði til grundvallar að umræddar upplýsingar um viðræður Eimskip við DSV hafi borist Samskipum frá Eimskip. Fjallað er að öðru leyti um athugasemdir Samskipa í kafla 26.17.

### 14.16.3. Eimskip fer á fund Thorship

6229. Gögn málsins sýna að eftir að Thorship hóf samstarf við DSV kom upp óánægja innan Eimskips með að þessi keppinautur væri að bjóða lágt verð á markaðnum.

<sup>2935</sup> Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.581623.



6230. Þann 22. júlí 2009 sendi framkvæmdastjóri TVG, (E)frkvstj-TVG, tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj sem bar heitið „Verðtilboð frá Thorship“. Sagði (E)frkvstj-TVG að hann teldi mikilvægt að upplýsa um lágt verð sem Thorship væri að bjóða því hann hefði „aldrei séð þessu líkt áður.“ Rakti (E)frkvstj-TVG tilboðið og benti á að í því væri ekki lagt á olúgjald (BAF) né heldur uppskipunaröryggis- og staðsetningargjöld. Sagði (E)frkvstj-TVG að Thorship væri „skör neðar en Atlantsskip var á sínum tíma og ekki var það gáfulegt ... Ljóst sé að hér er verið að selja langt undir kostnaðarverði og kostnaðarliðum sleppt í þessum útreikningi/tilboði“.<sup>2936</sup>
6231. (E)frkvstj-sala/þj svaraði daginn eftir með tölvupósti til bæði (E)frkvstj-TVG og (E)forstj. Í honum greindi (E)frkvstj-sala/þj frá því að hann hefði gengið á fund stjórnenda þessa keppinautar:
- „Ég heimsótti þá í síðustu viku, hitti [...]. Það er alveg ljóst að þeir munu gera allt til að reyna að höggva í okkur, við munum ekki og getum ekki tekið þátt í að elta svona verð, þurfum að bera saman þjónustustigið og selja út á það EKKI bara á verðum.“<sup>2937</sup>
6232. Í málinu er að finna önnur gögn sem lýsa öðrum fundum (E)frkvstj-sala/þj með keppinautum. Þau bera með sér að (E)frkvstj-sala/þj hafi átt samræður við þá um verð og önnur viðkvæm samkeppnisleg málefni, sbr. kafla 5.2. Umræddur tölvupóstur gefur til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi reynt hið sama gagnvart Thorship. Gögn frá því í lok ágúst og byrjun september 2009 varpa frekari ljósi á þetta. Skal vikið að þeim næst.

#### 14.16.4. Unnið gegn því að Thorship njóti betri kjara

6233. Sem lítið flutningafyrirtæki var Thorship háð því að kaupa tiltekna þjónustu af Eimskip og Samskipum.
6234. Thorship sendi þann 31. ágúst 2009 tölvupóst til (E)viðskstj. Í honum sagði:
- „Bið þig vinsamlegast um að leiðrétta uppskipun og vörugjöld á meðfylgjandi sendingu.
- Við eigum að vera með 50% afsl. af uppskipun og vörugjöldin eiga að fara í 3 flokk þar sem þetta er fódurbætir fyrir landbúnaðinn.“
6235. (E)viðskstj framsendi þennan tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvernig hann ætti að bregðast við þessari beiðni Thorship. Einnig spurði hann sérstaklega hvort Thorship væru með þennan 50% afslátt hjá Eimskip.<sup>2938</sup> (E)forstö-innfl sendi daginn eftir tölvupóst til (E)frkvstj-Dk (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) og spurði hvað Thorship hefði verið að flytja mikið með Eimskip. Einnig spurði hann um hvaða „verðsamkomulag er í gangi?“. (E)frkvstj-sala/þj brást við þessu og sendi eftirfarandi tölvupóst:
- „Eru þeir með e-hv samning hérna? Hvers vegna ættu þeir að fá 50% afslátt af THC?“
6236. (E)forstö-innfl svaraði síðar sama dag: „Nei ekki við mig og ekki er neinn samning að sjá í SAP. Þá er eðlilegt að kostnaður komi á gjaldskrá. Það er frumskilyrði að mínu mati að þeir tali við okkur til að það komi til greina að veita þeim einhvern afslátt. Ég hef ekki heyrt í þeim eftir að þeir byrjuðu með þetta fyrirtæki.
- Ef þeir gera það munum við að sjálfsögðu skoða það með tilliti til hvað rétt er að gera samkvæmt þeim samkeppnisreglum sem gilda í þessu umhverfi.
- Ég skal undirbúa þá skoðun ef til kemur að þeir hafi samband.“<sup>2939</sup>
6237. (E)frkvstj-sala/þj svaraði þessum tölvupósti (E)forstö-innfl:

<sup>2936</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.257018.

<sup>2937</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.257222.

<sup>2938</sup> Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.569584.

<sup>2939</sup> Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.274798.



„Gott ég sé ekki ástæðu til að gefa þeim sérstakan afslátt af THC þar sem þeir eru ekki með samning við okkur.“

6238. Eins og fram kemur í kafla 8.1 og 14.12 tók samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma til afsláttar af m.a. uppskipunargjöldum og af samráðinu leiddi að Eimskip og Samskip veittu hvort öðru afslátt. Öðru máli gegndi þegar keppinauturinn Thorship bað um slík kjör. Þá skyldi við mat á því horfa til gildandi samkeppnisreglna.
6239. Virt saman gefa framangreind gögn til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi rætt um verð og samkeppni við Thorship á fundinum í júlí 2009 og að sá keppinautur hafi ekki tekið erindi hans vel. Sökum þessa hafi hann varað (E)forstj við samkeppni frá Thorship og tekið illa í beiðni fyrirtækisins um afslátt. (E)forstö-innfl sá engin vandkvæði við að eiga ítrekuð verðsamskipti við Samskip. Þegar hins vegar um var að ræða keppinaut sem var að bjóða lágt verð skyldi skoða hvað „rétt er að gera samkvæmt þeim samkeppnisreglum sem gilda í þessu umhverfi.“ Dregur þetta fram samkeppnishamlandi eðli hins samfellda samráðs Eimskips og Samskipa.
6240. Samskip vildu einnig tryggja að Thorship/DSV nytu ekki góðra kjara. Gögnin sýna að (S)forstö-innfl1 sendi þann 3. og 4. desember 2009 tölvupósta til starfsmanns Samskipa í Litháen þar sem hann kvartaði yfir því að Thorship hefði boðið of lágt verð fyrir flutninga til Íslands. Starfsmaðurinn svaraði: „The Booking Note was received from DSV Transport. [...] In this case we can not use Thor Ship Agreement.“
6241. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði það engu breyta og setti fram þessi fyrirmæli:
- „Please do not offer these low rates to DSV / Thor Ship in the future. They are our competitor in Iceland, and we do not want to strengthen their position in the market with low rates“<sup>2940</sup>
6242. Í þessu samhengi er rétt að horfa til umfjöllunar í kafla 14.36.7 sem varðar atvik á árinu 2010. Þar er lýst minnisblaði frá Eimskip sem sýnir að bæði Samskip og Eimskip höfðu snúið sér til Alcan í Straumsvík og kvartað yfir þeirri samkeppni sem Thorship gat veitt með því að bjóða upp á almenna gámaflutninga í skipum Wilson sem fluttu ál frá Straumsvík til Rotterdam. Er því einnig lýst að (S)forstj átti á árinu 2010 fund með Thorship og hið sama gerði (E)forstö-útl.
6243. BWS var smár keppinautur Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í kafla 20 er lýst samskonar atburðarrás vegna BWS. Höfðu bæði Samskip og Eimskip hag af því að draga úr samkeppni frá litlum keppinautum og vernda með þeim hætti „friðinn“ á markaðnum.
6244. Í mgr. 1273-1275 í athugasemdum Samskipa við AI segir að umrædd samskipti tengist Samskipum ekki með nokkrum hætti og er ályktunum Samkeppniseftirlitsins mótmælt. Athugasemdir Samskipa breyta ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins eins og nánar er rakið í kafla 26.17.

---

<sup>2940</sup> Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]



