

Viðaukar I-IV

I: Um markaði málsins og
stöðu fyrirtækja á þeim

II: Ítarleg lýsing á rannsókn
og málsmeðferð

III: Sátt Eimskips

IV: Heildarefnisyfirlit

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI





VIÐAUKI I: UM MARKAÐI MÁLSINS OG STÖÐU FYRIRTÆKJA Á ÞEIM.....3

1. Sjónarmið um markaði málsins	3
2. Niðurstaða um skilgreiningu markaða	8
2.1. Markaður fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi.....	10
2.2. Markaður fyrir landflutninga á Íslandi	13
2.3. Markaður fyrir flutningsmiðlun	15
3. Markaðshlutdeild í sjóflutningum	18
3.1. Áætlunarflutningar til Íslands frá Evrópu	20
3.2. Áætlunarflutningar frá Íslandi til Evrópu	22
3.3. Áætlunarflutningar á milli Íslands og Norður-Ameríku.	24
3.4. For- og áframflutningar	25
3.5. Samantekt	27
4. Markaðshlutdeild í landflutningum	28
4.1. Landið allt – Ísland	37
4.2. Höfuðborgarsvæðið - Reykjanes	38
4.3. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar.....	39
4.4. Höfuðborgarsvæðið - Akranes	40
4.5. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð	40
4.6. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes	41
4.7. Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur og nágrenni.....	41
4.8. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir	42
4.9. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir	42
4.10. Höfuðborgarsvæðið – Strandir.....	42
4.11. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra.....	43
4.12. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra	43
4.13. Norðurland Eystra - Austurland	44
4.14. Höfuðborgarsvæðið – Austurland	44
4.15. Höfuðborgarsvæðið – Höfn	45



4.16.	Höfuðborgarsvæðið – Vík og Kirkjubæjarklaustur	45
4.17.	Höfuðborgarsvæðið – Hella og Hvolsvöllur	46
4.18.	Höfuðborgarsvæðið – Flúðir	46
4.19.	Höfuðborgarsvæðið - Suðurland	47
4.20.	Höfuðborgarsvæðið - Vestmannaeyjar.....	47
5.	Markaðshlutdeild í flutningsmiðlun	49
6.	Aðgangshindranir	52
7.	Heildarumsvif Eimskips og Samskipa	56



VIÐAUKI I: UM MARKAÐI MÁLSINS OG STÖÐU FYRIRTÆKJA Á ÞEIM

1. Eins og rökstutt er í þessum kafla telur Samkeppniseftirlitið að markaðir þessa máls séu í aðalatriðum eftirfarandi:

- Áætlunarflutningar á sjó milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar.
- Landflutningar á Íslandi.
- Flutningsmiðlun á Íslandi.

2. Verður hér lýst sjónarmiðum Samskipa og niðurstaða Samkeppniseftirlitsins rökstudd. Einnig þykir gagnlegt að lýsa þeim sjónarmiðum um flutningamarkaði sem Eimskip setti fram undir rekstri málsins.

1. Sjónarmið um markaði málsins

3. Þann 29. janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, eftir sjónarmiðum Samskipa um eftirfarandi:

„Óskað er sjónarmiða Samskipa vegna skilgreininga á mörkuðum eftirgreindrar þjónustu, jafnframt skal tilgreina keppinauta Samskipa á þessum mörkuðum og áætlaða markaðshlutdeild Samskipa. Tímabilið er frá og með árinu 2006 til dagsetningar þessa bréfs:

i) Sjóflutningar til og frá Íslandi.

Fjallað er um skilgreiningu markaðar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu. Óskað er sjónarmiða ef talið er að þær skilgreiningar hafi breyst;

ii) Landflutningar (flutningur innanlands);

iii) Vöruhúsaþjónusta á Íslandi¹ og

iv) Flutningsmiðlun.“

4. Samhljóða ósk um sjónarmið kom fram í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23. janúar 2015.

5. Svar barst með bréfi Samskipa frá 10. apríl 2015. Koma þar fram sjónarmið fyrirtækisins um skilgreiningu markaða, markaðshlutdeild og keppinauta. Undir liðnum „i) Sjóflutningar til og frá Íslandi“ telja Samskip að svo stöddu „að skilgreiningar á sjóflutningsmarkaði, sem fjallað er um í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 standi óbreyttar, séu eftirfarandi forsendur Samkeppniseftirlitsins lagðar til grundvallar: Lítil staðganga sé á milli flugflutninga annars vegar og sjóflutninga hins vegar, því teljist flugflutningar og sjóflutningar ekki hluti af sama markaðnum. Til áætlunarflutninga teljist flutningar sem sinnt er reglulega með fyrirfram auglýstri áætlun. Undir þennan flokk falli allir vöruflokkar sem fluttir eru með áætlunarskipum til og frá landinu, sem og tengd þjónusta sem sé órjúfanlegur þáttur slíkrar þjónustu, s.s. vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun. Þannig séu allar áætlunarsiglingar til og frá landinu hluti af sjóflutningsmarkaði. Þá beri hvorki að gera greinarmun á inn- og útflutningsmarkaði, né eftir því hvort vara sé flutt frá Evrópu eða Norður-Ameríku. Að auki sé ekki ástæða til að skipta markaði fyrir sjóflutninga eftir vörum eða viðskiptavinum. Öll flutningsþjónusta á áætlunarleiðum teljist á sama

¹ Í ákvörðun þessari er ekki talin þörf á því að fjalla um markaði sem tengjast almennri vöruhúsaþjónustu á Íslandi.



markaði óháð því hvaða vörur séu fluttar eða hverjir séu viðskiptavinir. Að lokum telur Samskip að for- og framhaldsflutningar séu hluti af sjóflutningsmarkaði.

Keppinautar Samskipa á sjóflutningsmarkaði eru Eimskip, Thorship/Nednor, Smyril Line og Cargow. Áætluð markaðshlutdeild Samskipa árið 2014 var um 20%, miðað við flutningsgetu og heildarflutt tonn."

6. Undir liðnum „ii) Landflutningar (flutningur innanlands)" kemur fram að afstaða Samskipa til skilgreiningar á landflutningamarkaði sé óbreytt frá því sem fram komi í svarbréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29. mars 2010. Samkvæmt því sé landflutningsmarkaðurinn skilgreindur sem:
 - Allir almennir vöruflutningar með neyslu- og söluvöru, hrá- og framleiðsluvöru á milli staða innanlands fyrir fyrirtæki og einstaklinga. Flutningseiningar á þessum markaði séu fyrst og fremst pakkar eða bretti. Þessi markaður geti eftir atvikum greinst í undirmarkaði eftir landsvæðum. Afmörkun undirmarkaða sé þó í mörgum tilvikum óljós enda talsverð staðganga á milli einstakra svæða sem við fyrstu sýn megi ætla að teldust til sjálfstæðra markaða. Eigi það ekki síst við þegar horft sé til framboðshliðar markaðarins þar sem fjölmargir flutningsaðilar geti sinnt akstri hvert á land sem er.
 - Sértekir flutningar svo sem malarflutningar, mjólkur-, olíu- og fóðurflutningar í tankbílum og þungaflutningar með sérhæfðum flutningatækjum teljist ekki til ofangreinds markaðar. Flutningar í beinum tengslum við áætlanasiglingar til og frá landinu (for- og framhaldsflutningar) séu hluti af sjóflutningsmarkaði og falli þar af leiðandi ekki undir framangreinda skilgreiningu.
 - Helstu keppinautar Samskipa á landflutningamarkaði séu Eimskip - Flytjandi, Nesfrakt og Pósturinn. Samskip hafi ekki undir höndum áreiðanleg gögn til þess að meta markaðshlutdeild sína með nægilegri vissu.
7. Undir liðnum „iv) Flutningsmiðlun" kemur fram að við skilgreiningu markaðar fyrir flutningsmiðlun telji Samskip að byggja megi á sömu sjónarmiðum og fram komi í svarbréfi Jóna Transport hf., dags. 19. febrúar 2009, við upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins frá 26. janúar 2009.
8. Enginn sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður sé til staðar á Íslandi, einkum vegna smæðar hagkerfisins. Til að mynda sé sjóflutningsmiðlun hluti af markaði fyrir sjóflutninga. Þannig keppi farmflytjendur sjálfir við flutningsmiðlanir um frakt. Alger staðganga sé á milli þess hvort sjóflutningar séu keyptir beint af farmflytjendum, gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Samkvæmt þessu séu öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti. Samskip séu þó ekki keppinautar Jóna, enda teljist fyrirtækin ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnisréttar. Samskip telji þannig að markaðurinn sé flutningsmarkaður eða markaðir fyrir frakt, milli landa.
9. Þá segja Samskip að framkvæmdastjórn ESB hafi skilgreint flutningsmiðlunarmarkað sem sérstakan markað, en ekki sem hluta af sjóflutningamarkaðnum. Samskip telji þessa tvígreiningu ekki eiga við nema þegar um ræði sjálfstæða aðila á flutningsmiðlunarmarkaði. Hér sé átt við aðra en Jóna og TVG, sem eingöngu hafi milligöngu um sjóflutninga með móðurfélögum sínum og starfi í raun sem söludeildir móðurfélaganna, hvors um sig. Tvígreiningin eigi því ekki við um starfsemi Jóna og Samskipa. Samskip hafi ekki forsendur til þess að leggja mat á hvort um sé að ræða einn heildarmarkað fyrir flutningsmiðlun eða hvort hann greinist í marga undirmarkaði, t.d. eftir því hvort um ræði sjó- eða flugflutninga, milli hvers brottfarar- og komustaðar, eftir flutningstíma eða tegund farms. Jafnframt megi líta svo á að tollafgreiðsla, skjalagerð og slík þjónusta sé hluti af flutningsstarfsemi.



10. Svar við bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 23. janúar 2015, barst fyrst með bréfi Eimskips frá 3. febrúar 2015. Í því bréfi hafnaði Eimskip því að veita Samkeppniseftirlitinu umbeðin gögn og upplýsingar.
11. Með bréfum, dags. 22. október og 4. desember 2015, 30. september 2016 og 13. september 2017 áréttaði Samkeppniseftirlitið ósk sína um að Eimskip myndi fara að 19. gr. samkeppnislaga og veita umbeðnar upplýsingar og gögn.
12. Í svarbréfi Eimskips, dags. 13. október 2017, setti fyrirtækið fram sjónarmið um skilgreiningu markaðarins. Kemur fram að fyrirtækið hefði verið ósammála þeim markaðsskilgreiningum sem lagðar hefðu verið til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008. Þegar fjallað væri um samkeppni á flutningamarkaði væri rétt að taka inn í myndina alla þá mismunandi flutningakosti sem í boði væru. Unnt væri að flytja þurr-, kæli- eða frystivöru með gámaskipum, ekjuskipum, „bulk“ skipum og flugvélum.
13. Flutningar á nánast öllum vörum sem fluttar væru í gámum reyndu á sterka samstarfsaðila í sjó- og landflutningum til að flytja til hafna eða áfram. Rétt væri að hafa í huga að þróun á flutningum frystivöru hefði verið að breytast og fara yfir í frystiskip, s.s. flutningar með makríl, loðnu, síld, karfa, kolmunna og rækju. Gámafrakt væri því á undanhaldi í flutningi frystra sjávarafurða. Mat Eimskips á þróun mismunandi flutningsleiða væri svofellt:
 - Gámaskip: Frá árinu 2006 hefðu þrjár gámalínur þjónustað Ísland, þ.e. Samskip og Eimskip en Van Ommeren (síðar Atlantsskip) hefði einnig haslað sér völl og verið með herflutningana og íslenskan inn- og útflutning, en einnig með skip sem sigldu á leiðinni Reykjavík - Rotterdam. Þeir hefðu hætt Íslandssiglingum þegar herinn fór frá Íslandi og lokað hér á landi árið 2009. Annars vegar árið 2009 og hins vegar 2013 hefðu tveir aðilar bæst við sem boðið hefðu gámapjónustu, Thorship í Hafnarfirði árið 2009 og Cargow á Reyðarfirði árið 2013, í eigu tengdra aðila.
 - Ekjuskip: Eitt ekjuskip (Ro/Ro skip) á vegum Smyril Line hefði siglt til og frá Austfjörðum á tímabilinu og hefði m.a. flutt fisk og annan varning.
 - Frystiskip: Frystiskip frá Noregi hefði siglt frá Íslandi og verið að mestu á vegum Samskipa og samstarfsaðila þeirra Green Reefer sem ætti um 20-30 skip samanlagt. Silver Sea í samvinnu við Samskip hefði stofnað fyrirtækið Silver Green og sett öll sín skip inn í það samstarf.
 - „Bulk“ skip: Fjöldi bulkskipa flyttu olíu, ál, járnblendi, fóður, þörungur, fiskimjöl, timbur og stál og aðra hrávöru. Nesskip, Thorship, Nes, Wilson, BBC, Grendal Shipping/Shipsbrokers, Atlantic Shipping, Stólpavík, MS Ármann, Samskip, Eimskip, Frakt og Sandur, B. Gunnarsson (sem tekið hefði við af [...] skipamiðlara) ásamt öðrum rekstraraðilum sem hefðu haslað sér völl á íslenska markaðnum.
14. Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir því að Eimskip tilgreindi fyrir hvert og eitt ár á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 hverjir hefðu verið keppinautar fyrirtækisins. Svaraði Eimskip þessu svo:

„Samantekt árána 2006-2017.

Gámaflutningalínur: Eimskip 2006-2017, Samskip 2006-2017, VanOmmeren/Atlantsskip frá 2006-2008, Nesskip/Wilson 2008-2017, Cargow frá 2013-2017 og Thorship frá 2009-2017.

Ekjuskip: Smyril Line á Seyðisfirði frá 2006-2017, Smyril Line í Þorlákshöfn frá 2017.

Bulk skip dry: Nesskip 2006-2017, Nes 2016-2017, Wilson 2016-2017, BBC 2006-2017, Grendal Shipping/Shipsbrokers 2006-2017, Atlantic Shipping (ca. 2015-2017), MS Ármann 2006-2017, Samskip 2006-2017, Eimskip 2006-2017, B.Gunnarsson 2006-2017 (tók við af Þorvaldi Jónsyni



skipamiðlara), Frakt og Sand frá Færeyjum 2006-2017, Norvik/BYKO á sitt eigið skip með timburflutninga og aðrir aðilar.

Frystiskip: Green Reefers Norway og Samskip í samstarfi undir mismunandi nöfnum s.s Silver Sea, Silver Green og Silver Sea Norway eiga markaðinn. Aðrir í samkeppni við þá eru Samherji með tvö eigin skip, Norfos frá Litháen og Seatrade ásamt rússneskum útgerðum með eigin flota."

15. Varðandi landflutninga tók Eimskip fram að ekki hafi reynt á markaðsskilgreiningu í ákvörðun nr. 27/2002 og 8/2017 fyrir dómstólum. Til viðbótar teldi Eimskip að margvíslegar breytingar hafi átt sér stað á markaðnum frá þeirri markaðsskilgreiningu sem lögð hafi verið til grundvallar í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002. Meginbreytingarnar sem nefna megi séu eftirfarandi:
- Íslandspóstur hafi verið mun sterkari á markaðnum en áður og hafi boðið verð sem Eimskip hafi ekki getað keppt við. Einnig hafi Íslandspóstur lagt mun meiri áherslu á stærri sendingar um allt land með auglýsingaherferðum.
 - Á þessum tíma hafi aðallega verið tvö félög sem gátu boðið heildarlausnir í innanlandsflutningum þ.e. sendingar yfir 30 kg, en þar hafi orðið breyting á frá þeim tíma.
 - Frá árinu 2003 hefði samkeppnin aukist og væru fleiri fyrirtæki í samkeppni í vöruflutningum á öllu landinu. Eru sem dæmi nefnd fyrirtækin Íslandspóstur, Nesfrakt, Vörumiðlun, Ragnar og Ásgeir og Jón og Margeir.
 - Fyrirtækjum hafi fjölgað sem keyrðu með eigin bílum eða verktökum til og frá höfuðborgarsvæðinu og á milli svæða á landsbyggðinni ásamt því að sendibílaakstur á styttri leiðum í áætlunarflutningum hafi aukist.
16. Hvað skilgreiningu markaðarins varðar þá hafi í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 verið vísað til þess að ekki sé full staðganga á milli þjónustu flutningafyrirtækja og sendibílstjóra annars vegar og þjónustu Íslandspósts hins vegar, þar sem það félag sinni eingöngu bögglaendingum upp að 30 kg. Eimskip benti á að innviðir Íslandspósts hafi styrkst með fjölgun dreifingarstöðva og öflugra dreifikerfi og þar af leiðandi hafi staðan breyst nokkuð þannig að telja verði Íslandspóst vera hluta af framboðshlið markaðarins fyrir vöruflutninga á landi.
17. Eimskip geti í meginráttum fallist á þá skilgreiningu markaðarins sem fram komi í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2017 þess efnis að áætlunarflutningar og allir tilfallandi flutningar sem fyrirtæki, í eigin reikning sinni, ásamt öllum þeim verktökum sem sinntu flutningum um allt land og milli allra staða á landinu séu í samkeppni. Landið allt sé þannig einn markaður. Með bréfi Eimskips fylgdi yfirlit um keppinauta félagsins á vöruflutningamarkaði, sundurgreint eftir árum og flutningaleiðum.
18. Varðandi flutningsmiðlun bendir Eimskip á að verulegar breytingar hafi orðið á þeim markaði. Telji fyrirtækið að sú markaðsskilgreining framkvæmdastjórnar ESB sem vísað sé til í bréfi Samkeppniseftirlitsins eigi ekki við hér á landi. Þannig sé sú þrískipting markaðarins sem þar sé lögð til grundvallar, í „Carriers“, „Freight Forwarding“ og „Courier/Express“, ekki sérlega skýr hér á landi. Verði hún engu að síður lögð til grundvallar, og eru í bréfi Eimskips tilgreind fyrirtæki í hverjum flokki.²
19. Sem dæmi um að fyrrnefnd skilgreining gangi vart hér á landi bendir Eimskip á að flutningafyrirtæki (e. Carriers) hér á landi sinni sjálf flutningsmiðlun. Í flugflutningum megi t.d. sjá skýr merki um

² Carriers (flutningsfyrirtæki) – Eimskip, Samskip, Thorship (Rio Tinto), CargoW, Smyril Line, Icelandair Cargo, Bluebird og WOW / Cargo Express.
Freight Forwarding (flutningsmiðlanir) – TVG-Zimsen, Jónar Transport, Thorship, IceTransport, DB Schenker, Frakt, Smyril Line, Blue Water, Express – UPS, DHL, Íslandspóstur – TNT og IceTransport – Fedex.
Courier / Express (hraðsendingafyrirtæki) – DHL, Íslandspóstur – TNT, Express – UPS og IceTransport – Fedex.



þetta, þar sem flutningafyrirtæki sinni innflutningi á ávöxtum, grænmeti og blómum, og útflutningi á fiski, án þess að nokkur flutningsmiðlari komi þar að, eða eigi þess raunar kost.

20. Þá séu ekki skýr skil milli annars vegar flutningsmiðlara (e. *Freight Forwarders*) og hins vegar hraðsendingarfyrirtæki (e. *Courier/Express*) hér á landi. Vilji Eimskip í því samhengi vekja sérstaka athygli á því að stór alþjóðleg hraðsendingarfyrirtæki (*Courier/Express*), sem hafi markvisst verið að byggja sig upp á alþjóðlegum flutningsmiðlunarmarkaði og þá um leið hér á landi, séu í beinni samkeppni við flutningsmiðlara. Séu þessi alþjóðlegu fyrirtæki, s.s. DB Schenker, DHL, Panalpina, DSV og fleiri, margfalt stærri en Eimskip og niðurgreiði óumdeilanlega þjónustu sína hér á landi í krafti stærðar sinnar. Helstu samkeppnisaðilar í flutningsmiðlun á árunum 2007-2013 eru tilgreindir í bréfi Eimskips.³ Einnig eru tilgreind önnur fyrirtæki, sem með einum eða öðrum hætti veiti TVG-Zimsen hér á landi samkeppni.⁴
21. Fjallað er um markaði málsins og stöðu fyrirtækja í mgr. 161 – 164 í athugasemdum Samskipa við AI. Þar kemur fram að Samskip hafi undir rekstri málsins sett fram sjónarmið um skilgreiningu helstu markaða, sbr. bréf fyrirtækisins frá 10. apríl 2015. Auk þess hafi sjónarmiðin verið rakin í flestum málum sem Samskip hafi komið að gagnvart samkeppnisyrvöldum í gegnum tíðina. Í ljósi þessa og þeirrar takmörkuðu þýðingar sem nákvæmar markaðsskilgreiningar hafi í málum sem varði beitingu á 10. gr. samkeppnislaga vísa Samskip til fyrri sjónarmiða varðandi skilgreiningu markaðarins.
22. Hvað varðar hlutdeild aðila á viðkomandi mörkuðum árétti Samskip að fyrirtækið hafi ekki undir höndum nákvæm gögn (að öðru leyti en varði inn- og útflutning) til að meta hlutdeild á einstaka mörkuðum þótt hana megi áætla í meginatriðum. Telji Samskip ástæðu til, verði sjónarmið þar um sett fram í samhengi við einstakar málsástæður. Þó sé rétt að áréttu að samkeppnisyrvöld hafi ítrekað talið Eimskip vera markaðsráðandi og staðan hafi ekki breyst frá því sem fram komi í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008.

³ Eru þetta Jónar Transport - 2007-2013, IceTransport / Fedex - 2007-2013, Express ehf / UPS - 2007-2013, DHL á Íslandi - 2007-2013, Íslandspóstur / TNT - 2007-2013, Global Cargo / DM (Dreifingarmiðstöðin) - 2007 – 2009, ThorShip (Transport) - frá 2009, DB Schenker á Íslandi - frá 2011, Frakt ehf - frá 2010 og Blue Water - frá 2010.

⁴ Eru þetta Eimskip, Samskip, Thorship, CargoW, Smyril Line, Icelandair Cargo, Bluebird og WOW / Cargo Express.



2. Niðurstaða um skilgreiningu markaða

23. Í máli þessu er til úrlausnar hvort Samskip hafi brotið 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með ólögmetu samráði við Eimskip.
24. Samskip telja að í samráðsmálum hafi „nákvæmar markaðsskilgreiningar“ takmarkaða þýðingu, sbr. mgr. 162 í athugasemdum við AI.
25. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að skilyrði fyrir því að beita 10. gr. samkeppnislaga, vegna t.d. verðsamráðs eða markaðsskiptingar, ráðast ekki að öllu leyti af stöðu fyrirtækja á viðkomandi markaði, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 14/2001, *Ágæti hf., Mata ehf. og Sölufélag garðyrkjumanna svf. gegn samkeppnisráði*. Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 1. nóvember 2002 var þessi túlkun áfrýjunarnefndar staðfest og tekið fram að dómurinn væri „*sammála þeirri niðurstöðu áfrýjunarnefndar, að ekki ráði úrslitum í málinu, hvort nákvæm markaðshlutdeild stefnenda liggja fyrir.*“⁵ Er þetta sama sjónarmið og byggt er á í EES/ESB-samkeppnisrétti.⁶
26. Er því almennt séð umtalsverður munur á þýðingu markaðsskilgreiningar eftir því hvort um er að ræða mál sem varða annars vegar misnotkun á markaðsráðandi stöðu eða samruna fyrirtækja og hins vegar mál sem fjalla um samráð keppinauta. Í dómi undirréttar ESB frá 6. júlí 2000 er þannig bent á að þótt það sé skilyrði fyrir beitingu bannsins við misnotkun á markaðsráðandi stöðu að markaður málsins sé skilgreindur gegni öðru máli þegar um sé að ræða beitingu bannsins við samráði keppinauta. Ef yfirhöfuð þurfi að skilgreina markaði í samráðsmálum sé það þegar ella sé ekki unnt að meta hvort samráð hafi haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkja ESB eða hvort minniháttareglan eigi við.⁷ Í mgr. 11 í tilkynningu ESA um skilgreiningu á hugtakinu „*viðkomandi markaður*“ í samkeppnisrétti kemur fram að ávallt sé þörf á að skilgreina markaðinn þegar banninu við misnotkun á markaðsráðandi stöðu sé beitt.⁸ Við beitingu 53. gr. EES-samningsins geti verið þörf á því að skilgreina markaðinn. Það sé einkum við annars vegar mat á því hvort minniháttareglan eigi við og hins vegar við mat á því hvort undanþága skv. 3. mgr. 53. EES-samningsins komi til álita.
27. Líta má hér einnig til þess að í dómi undirréttar ESB frá 25. október 2005 hélt fyrirtæki, sem tekið hafði þátt í ólögmetu samráði, því fram að ávallt væri skylt að skilgreina markaði því ella væri ekki

⁵ Dómurinn var að þessu leyti staðfestur með dómi Hæstaréttar Íslands frá 30. október 2003 í máli nr. 37/2003, *Sölufélag garðyrkjumanna o.fl. gegn samkeppnisráði*.

⁶ Sjá hér Ritter, Braun og Rawlinsson, *European Competition Law*, önnur útgáfa, bls. 102. Þar segir að framkvæmd framkvæmdastjórnar ESB sýni að engin þörf sé á nákvæmri markaðsskilgreiningu þegar um „*augljósar*“ samkeppnishömlur sé að ræða („*no need of systematic market analysis in cases of „obvious” restrictions*“). Bent er á að slík augljós brot séu t.d. verðsamráð og markaðsskipting. Sjá einnig Bellamy & Child, *European Union Law of Competition*, áttunda útgáfa 2018, bls. 261.

⁷ Sjá mgr. 230 í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-62/98, *Volkswagen AG gegn framkvæmdastjórninni*: „*As regards the scope of the Commission's obligation to define the relevant market before finding an infringement of the Community competition rules, the Court points out that the approach to defining the relevant market differs according to whether Article 85 or Article 86 (now Article 82 EC) of the Treaty is to be applied. For the purposes of Article 86, the proper definition of the relevant market is a necessary precondition for any judgment as to allegedly anti-competitive behaviour, since, before an abuse of a dominant position is ascertained, it is necessary to establish the existence of a dominant position in a given market, which presupposes that such a market has already been defined. On the other hand, for the purposes of applying Article 85, the reason for defining the relevant market, if at all, is to determine whether the agreement, the decision by an association of undertakings or the concerted practice at issue is liable to affect trade between Member States and has as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market [...] Consequently, there is an obligation on the Commission to define the market in a decision applying Article 85 of the Treaty where it is impossible, without such a definition, to determine whether the agreement, decision by an association of undertakings or concerted practice at issue is liable to affect trade between Member States and has as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market [...]*“ Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 18. september 2003 í máli nr. C-338/00, EU:C:2003:473.

⁸ Tilkynning Eftirlitsstofnunar EFTA um skilgreiningu á hugtakinu viðkomandi markaður að því er varðar samkeppnislög á Evrópska efnahagssvæðinu (EES). Birt í Stjórnartíðindum EB (98/EES/28/01) þann 16. júlí 1998.

unnt að leggja mat á það hvort samráð hefði raskað samkeppni.⁹ Undirrétturinn féllst ekki á það.¹⁰ Í dómi dómstóls ESB frá 11. júlí 2013 lá fyrir að framkvæmdastjórn ESB hafði í samráðsmáli ekki skilgreint markaðinn en eftir sem áður komist að þeirri niðurstöðu að viðkomandi fyrirtæki hefðu samanlagt meira en 5% markaðshlutdeild.¹¹ Dómstóll ESB staðfesti þá niðurstöðu undirréttarins að þrátt fyrir þetta hefði framkvæmdastjórnin lýst viðkomandi atvinnugrein (e. „*relevant sector*“) með nægjanlega nákvæmum hætti til þess að unnt væri að leggja til grundvallar að að viðkomandi samráðsfyrirtæki hefðu samanlagt meira en 5% markaðshlutdeild.¹²

28. Með vísan til framangreinds er unnt að fallast á það með Samskipum að markaðsskilgreiningar hafi ekki sömu þýðingu í annars vegar samráðsmálum og hins vegar málum sem varða brot á 11. gr. samkeppnislaga eða samruna fyrirtækja.
29. Þrátt fyrir að skilgreining á markaði hafi þannig ekki sömu þýðingu í samráðsmálum og í málum þar sem tilvist markaðsráðandi stöðu er lykilatriði getur athugun á markaðnum hins vegar skipt máli í samráðsmálum. Á það við mat m.a. á því hvort minniháttarregla 13. gr. samkeppnislaga eigi við, hvort markaðurinn beri fákeppniseinkenni og við mat á alvarleika brotsins við ákvörðun stjórnvaldssekta. Er því rétt í máli þessu að horfa til þeirra markaða sem Samskip og Eimskip störfuðu á þegar atvik þessa máls áttu sér stað.
30. Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er markaður sölusvæði vöru og staðgönguvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgöngubjónustu. Greina verður viðkomandi markað út frá tveimur sjónarhornum, þ.e. annars vegar þarf að bera kennsl á vöru- eða þjónustumarkaðinn og hins vegar afmarka landfræðilega markaðinn. Hafa ber í huga að markaðsskilgreining í samkeppnisrétti getur ekki verið nákvæm og eru slíkar skilgreiningar aðeins notaðar til viðmiðunar, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2008, *Fiskmarkaður Íslands hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Á þetta ekki síst við þegar um er að ræða mál sem varða brot á 10. gr. samkeppnislaga. Þá er í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn*

⁹ Sjá mgr. 82 -83 í dómi undirréttar ESB frá 25. október 2005 í máli nr. T-38/02, *Group Danone gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2005: Þar er sjónarmiðum viðkomandi fyrirtækis lýst svo: „*The applicant argues that the contested decision is inadequately reasoned in that, first, it contains no definition of the relevant markets, which is a necessary precondition for any assessment of anti-competitive conduct and, secondly, that, in setting the amount of the fine, it does no more than refer to the Guidelines, without indicating the precise impact of the criteria used in determining the amount of the fine imposed on it.*

Thus, in the first place, the contested decision is inadequately reasoned in that, contrary to what the Court's case-law requires [...], it is not founded on an adequate definition of the market relevant to the case, but only on a finding that a 'Belgian beer market' existed. The Commission erred in failing to carry out an analysis of the precise geographic extent of the market or markets in question and of the potential substitutability of the various beer products. The use by the Commission in its defence of the expression 'Belgian brewing industry' in place of that of 'Belgian beer market' does not address the applicant's complaint that in the present case the definition of the market was one and the same as the definition of the infringement. The geographic markets referred to, namely the Belgian and French markets, are defined in an insufficiently documented manner in the contested decision.

¹⁰ Mgr. 99 í dómnum: „*As regards, in the first place, the complaint alleging the absence of a prior definition of the relevant market by the Commission, it must be held that the Commission was, in the circumstances, under no duty to define the relevant market. It is clear from case-law that, for the purposes of applying Article 81 EC, the reason for defining the relevant market is to determine whether an agreement is liable to affect trade between Member States and has as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market (Case T-29/92 SPO and Others v Commission [1995] ECR II-289, paragraph 74; Cement, paragraph 31 above, paragraph 1093; and Case T-62/98 Volkswagen v Commission [2000] ECR II-2707, paragraph 230). Consequently, there is an obligation on the Commission to define the market in a decision applying Article 81(1) EC only where it is impossible, without such a definition, to determine whether the agreement, decision by an association of undertakings or concerted practice at issue is liable to affect trade between Member States and has as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market (Joined Cases T-374/94, T-375/94, T-384/94 and T-388/94 European Night Services and Others v Commission [1998] ECR II-3141, paragraphs 93 to 95 and 105, and Volkswagen v Commission, paragraph 230). The applicant does not deny that the agreements or concerted practices in question were liable to affect trade between Member States and had as their object the restriction and distortion of competition within the common market. Accordingly, since the application by the Commission of Article 81 EC did not, in the present case, require a prior definition of the relevant market, it cannot be held that the duty to state reasons was infringed in that regard.*“ Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 8. febrúar 2007 í máli nr. C-3/06, EU:C:2007:88.

¹¹ Samkvæmt leiðbeiningarreglum framkvæmdastjórnar ESB um hugtakið „áhrif á viðskipti“ kemur fram að samráð fyrirtækja sem samanlagt hafa ekki meira en 5% markaðshlutdeild geti ekki haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkja í skilningi 101 gr. TFEU.

¹² Sjá mgr. 62 og áfram í dómi dómstóls ESB frá 11. júlí 2013 í máli nr. C-439/11, C-439/11, *Ziegler gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2013:513.



Samkeppniseftirlitinu, á það bent að viðtekin venja sé í samkeppnisrétti að skilgreina markaðinn út frá eftirspurnarhlið hans.

2.1. Markaður fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi

31. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, *Misnotkun Hf. Eimskipafélags Íslands á markaðsráðandi stöðu sinni*, var það mat Samkeppniseftirlitsins að tiltekna flutningaleiðir og flutningar til og frá landinu gætu eftir atvikum verið sérstakir markaðir í skilningi samkeppnislaga. Atvik þess máls væru þó þannig að horfa bæri fyrst og fremst á heildarmarkaðinn fyrir flutninga með áætlunarskipum til og frá landinu. Á hinn bóginn væri ljóst að við mat á lögmæti tiltekinna samninga og/eða aðgerða sem til skoðunar væru í málinu gæti staða fyrirtækis á tilteknum undirmörkuðum einnig skipt máli. Þessir undirmarkaðir væru áætlunarflutningar á sjó milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar. Þessa markaði mætti svo greina í flutninga til og frá Íslandi á hvorri áætlunarleið fyrir sig.
32. Samkeppniseftirlitið féllst ekki á að skipta mörkuðum eftir vöruflokkum og/eða eftir því fyrir hvern væri flutt. Gögn í málinu báru það með sér að bæði Samskip og Eimskip hefðu keppt um flutninga frá nær öllum þeim sem á annað borð þyrftu á sjóflutningaþjónustu að halda á skilgreindum áætlunarleiðum. Flutningar á tilteknum vörum eða fyrir ákveðna viðskiptavinum gætu ekki talist til sérstakra markaða eins og t.d. leiguflutninga á meðan þeim væri sinnt af skipum á áætlunarleiðum.
33. Í ljósi þessa var það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins í ákvörðun nr. 70/2007 að markaðir málsins væru farmflutningar í reglubundnum áætlunarsiglingum milli Íslands og hafna í Evrópu annars vegar og Norður-Ameríku hins vegar. Til áætlunarsiglinga samkvæmt framansögðu töldust einnig tengdir þjónustupættir, sem væru órjúfanlegir þættir slíkrar flutningaþjónustu, s.s. vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun. Með hliðsjón af atvikum málsins var það mat eftirlitsins að farmflutningar í flugi teldust ekki til sama markaðar og farmflutningar á sjó. Þá var það mat eftirlitsins að ekki væri staðganga á milli áætlunarflutninga annars vegar og leiguflutninga hins vegar. Þá taldi eftirlitið hvorki ástæðu til að skipta mörkuðum eftir eðli þeirrar vöru sem flutt væri eða viðskiptavinum farmflytjenda.
34. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu* var framangreind skilgreining staðfest. Þeim úrskurði var ekki skotið til dómstóla.
35. Í bréfum Samkeppniseftirlitsins frá janúar 2015 til Eimskips og Samskipa var vísað til framangreindrar skilgreiningar á sjóflutningsmarkaði í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Var óskað eftir sjónarmiðum fyrirtækjanna ef þau töldu að þær skilgreiningar hefðu breyst. Jafnframt var óskað eftir því að fyrirtækin tilgreindu hverja þau teldu vera keppinauta sína í sjóflutningum.
36. Samskip virðast byggja á því að leggja eigi til grundvallar sömu skilgreiningar á markaði og gert var í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 og úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Eimskip virtist gera það sama í mgr. 25 í athugasemdum við AI, en í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 kemur þó fram að fyrirtækið hafi verið ósammála markaðsskilgreiningum Samkeppniseftirlitsins í framangreindum málum og telji rétt að taka inn í myndina alla mismunandi flutningakosti sem í boði eru.
37. Samkeppniseftirlitið bendir hér fyrst á að í kafla 3.4 er gerð grein fyrir samtímagögnum frá Samskipum og Eimskip. Eru þau ekki til stuðnings því að markaðurinn teljist í grundvallaratriðum rýmri en lagt var til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Þá hefur eftirlitið í síðari ákvörðunum sem varða markaði fyrir sjóflutninga byggt á sömu skilgreiningu, sbr. ákvörðun eftirlitsins nr. 29/2009, *Kaup Landsbanka Íslands hf. og Yucaipa American Alliance fjárfestingasjóðanna á hlut í L1003 ehf.* Hið sama var gert af eigendum Eimskips í tilkynningu um samruna í því máli. Þar kom fram að Eimskip starfi:



„aðallega á tveimur mörkuðum, þ.e. markaði fyrir farmflutninga með reglubundnum áætlunarsiglingum milli Íslands og hafna í Evrópu annars vegar og Norður-Ameríku hins vegar. Skilgreining þessi er í samræmi við úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2008.“

38. Sama markaðsskilgreining var lögð til grundvallar annars vegar í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, Ósk Hf. Eimskipafélags Íslands og Samskipa hf. um undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfi í sjóflutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku og hins vegar í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2015, Samruni Eimskipafélags Íslands hf. og Sæferða ehf.

39. Í málinu sem endaði með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 var höfð hliðsjón af skilgreiningu flutningamarkaða í EES/ESB-rétti. Nýrri mál sýna að enn er byggt á sömu skilgreiningum í þeim rétti. Áætlunarflutningar á sjó með gámum eru enn taldir tilheyra sérstökum markaði.¹³ Heilfarmaflutningar annars vegar og leiguflutningar hins vegar tilheyra þannig ekki sama vörumarkaði og áætlunarflutningar á sjó. Farmflutningar með flugvélum falla hér ekki undir.¹⁴

40. Til hliðsjónar má líta til þess að í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019, Beiðni Eimskipafélags Íslands hf. og Royal Arctic Line A/S um undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga vegna samnings um samnýtingu á plássi í áætlunarskipum, var tekið fram að ekkert hefði komið fram við meðferð málsins sem gæfi ástæðu til að víkja frá fyrri markaðsskilgreiningu sem bæði hefði verið staðfest af áfrýjunarnefnd samkeppnismála og stuðst hefði verið við í undanþágubeiðni málsaðila frá 9. maí 2017. Var niðurstaða Samkeppniseftirlitsins því þessi:

„Með vísan til þessa er það mat Samkeppniseftirlitsins að sá markaður sem um ræðir í máli þessu sé sjóflutningar með áætlunarskipum milli Íslands og Norður-Evrópu. Er sú skilgreining í samræmi við fyrrnefnd mál samkeppnisyrvalda þar sem fjallað hefur verið um samninga aðila um sjóflutninga á umræddri áætlunarleið.“

41. Samskip skutu ákvörðun nr. 13/2019 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Eins og fram kemur í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 1/2019 gerðu Samskip „ekki athugasemdir við markaðsskilgreiningu málsins en Samkeppniseftirlitið mat markaðinn sem sjóflutninga með áætlunarskipum milli Íslands og Norður- Evrópu.“ Eimskip var gefið færi á að tjá sig við meðferð málsins fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála og gerði ekki athugasemdir við ákvörðun Samkeppniseftirlitsins.

42. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála féllst í úrskurði sínum í máli nr. 1/2019 á skilgreiningu Samkeppniseftirlitsins á sjóflutningamarkaði og mat eftirlitsins varðandi markaðshlutdeild og stöðu aðila á markaði.

43. Hér ber þó að hafa í huga að í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 kemur fram að þróun á flutningum á frystivöru hefði verið að breytast og fara yfir í frystiskip, s.s. flutningar með makríl, loðnu, síld, karfa, kolmunna og rækju. Gámafrakt væri því á undanhaldi í flutningi frystra sjávarafurða. Segir Eimskip að Samskip og samstarfsaðilar „eigi“ markaðinn fyrir þjónustu frystiskipa hér á landi:

„Frystiskip: Green Reefers Norway og Samskip í samstarfi undir mismunandi nöfnum s.s Silver Sea, Silver Green og Silver Sea Norway eiga markaðinn.“

44. Í mgr. 1606 – 1607 í athugasemdum Samskipa við AII segir að helstu keppinautar í flutningi á frystum uppsjávarfiski til hafna í Eystrasaltsríkjunum hafi verið Silver Sea, Green Reefers og Eimskip CTG, sem ráku öll frystiskip og buðu upp á heilfarmaþjónustu til þessara landa. Starfsemi þeirra hafi þar af leiðandi ekki verið í beinni samkeppni við Samskip. Samskip hafi ekki haft viðkomu í höfnum framleiðenda og því ekki verið í beinni samkeppni um þessa flutninga frá Íslandi við fyrrnefnd fyrirtæki nema þá mögulega frá Vestmannaeyjum þar sem Samskip hafi haft beina viðkomu. Þetta

¹³ Sem geta skipst í annars vegar „deep sea“ og hins vegar „short-sea“ áætlunarflutninga með gáma.

¹⁴ Sjá t.d. ákvarðanir framkvæmdastjórnar ESB í málum nr. M.8330 –Maersk Line/HSDG, M.8120 – Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company og M./7908 –CMA CGM/NOL.



hafi breyst töluvert eftir að makrílveiðar Íslendinga hófust enda hafi þá miklu magni af frystum makríl verið landað víða um land. En ákveðnir lestunar- og losunarstaðir hafi verið hagkvæmari fyrir frystiskip að sinna en gámaflutningaskip og hafi frystiskip þannig haft töluverða samkeppnisyfirburði gagnvart gámaflutningaskipum Samskipa. Í mgr. 1609 – 1612 í athugasemdum við AII lýsir Samskip aðstæðum hvað varðar flutning á frystum sjávarafurðum frá Íslandi fyrir og eftir að makrílveiðar hófust hér við land.

45. Frá sumrinu 2007 og út rannsóknartímabil þessa máls hefur makrill verið veiddur í umtalsverðum mæli á Íslandsmiðum og frystur og fluttur frá landinu. Virðast Samskip og Eimskip byggja á því að fyrirtækin hafi a.m.k. eftir það verið í samkeppni við Silver Sea, Green Reefers og síðan Silver Green um flutning á frystum fiski frá Íslandi.
46. Í kafla 20 er lýst m.a. samtímagögnum sem varða útflutning á frystum fiski frá Íslandi á rannsóknartímabili þessa máls. Þegar horft er til þeirra gagna og framangreindra sjónarmiða Eimskips og Samskipa verður að telja að samkeppni hafi að vissu marki getað ríkt milli þeirra sem annars vegar fluttu út frystan fisk með gámaskipum og hins vegar þeirra sem fluttu þá vöru út með frystiskipum. Ber hér að hafa þó í huga að rík tengsl voru milli Eimskips og Samskipa og umræddra aðila sem ráku frystiskip. Silver Sea var dótturfélag Samskipa og tók það upp samstarf við Green Reefers. Eimskip-CTG var dótturfélag Eimskips. Nánar er fjallað um þetta í kafla 20.
47. Í bréfi Samskipa frá 10. apríl 2015 kemur fram að fyrirtækið telji að „for- og framhaldsflutningar séu hluti af sjóflutningsmarkaði.“ Samkeppniseftirlitið bendir á að, auk áætlunarflutninga á sjó til og frá Íslandi, hafa Samskip og Eimskip boðið viðskiptavinum sínum einnig upp á svokallaða for- og áframflutninga. Í þeim felst að viðskiptavinur sem kaupir t.d. sjóflutninga á milli Reykjavíkur og Rotterdam getur einnig keypt flutninga frá upprunastað/áfangastað sem kann að vera fjarlægari en Rotterdam, jafnvel í annarri heimsálfu en Evrópu. For- og áframflutningar geta einnig komið til innanlands og er þeim þá að jafnaði sinnt af landflutningadeildum fyrirtækjanna. Eru for- og áframflutningar þannig hluti af þeirri heildarþjónustu sem viðskiptavinum er veitt. Í máli þessu telur Samkeppniseftirlitið að ekki sé þörf á að taka endanlega afstöðu til þess hvort og að hve miklu leyti for- og áframflutningar fyrirtækjanna séu hluti af sjóflutningsmarkaði eins og Samskip halda fram. Horfa ber hins vegar til þess að hið ólögmeta samráð þessa máls tók ekki síst til viðskipta við mikilvæga viðskiptavini og samningar við slíka viðskiptavini tóku auk sjóflutninga einnig eftir atvikum til for- og áframflutninga. Þá var hið ólögmeta samráð til þess fallið að hafa áhrif á verðlagningu þessara þjónustupátta sem voru í beinum tengslum við sjóflutninga Samskipa og Eimskips. Skiptir hér máli að af samráðinu leiddi m.a. að fyrirtækin gátu almennt hækkað verð án þess að óttast samkeppni.¹⁵ Telur Samkeppniseftirlitið því rétt að hafa í málinu hliðsjón af vægi for- og áframflutninga Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu.
48. Ekkert hefur komið fram við meðferð þessa máls um að aðstæður í sjóflutningum til og frá Íslandi á árunum 2008 – 2013 hafi í grundvallaratriðum breyst með þeim hætti að markaðsskilgreining samkvæmt úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 hafi ekki átt við. Þá hafa ekki komið fram mikilvæg atriði sem varða aðstæður hér á landi sem leiða til þess að ekki sé unnt áfram að hafa hliðsjón af framkvæmd í EES/ESB-samkeppnisrétti. Það er því mat Samkeppniseftirlitsins að sá markaður sem miða eigi við í málinu séu áætlunarflutningar á sjó á milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður Ameríku hins vegar. Fellur hér einnig undir tengd þjónusta, sem er órjúfanlegur þáttur slíkrar flutningaþjónustu svo sem vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun. Hvað varðar flutninga fyrir stóriðju þá telur Samkeppniseftirlitið að slíkir flutningar tilheyri markaðnum að því leyti sem þeir eru með reglubundnum áætlunarsiglingum. Einnig er höfð hliðsjón af sjónarmiðum tengdum frystiskipum. Þá telur Samkeppniseftirlitið rétt eins og áður segir að hafa hliðsjón af vægi for- og áframflutninga.

¹⁵ Hér má t.d. hafa í huga tölvupóst BVI hjá Eimskip frá febrúar 2012: „Framlegð okkar á for- og áframflutningi erlendis hleypur á tugum prósentu (það vita viðskiptavinir reyndar ekki“, sbr. kafla 14.39.5.



2.2. Markaður fyrir landflutninga á Íslandi

49. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002, *Samstarf Samskipa hf. og Vöruflutninga Vesturlands ehf. um vöruafgreiðslu, -dreifingu og -söfnun í Borgarnesi og nærsveitum*, var fjallað um skilgreiningu markaða í landflutningum. Í því máli var ekki fallist á að nægjanleg staðganga væri á milli þeirrar flutningaþjónustu sem Íslandspóstur, sendibílstjórar og fyrirtæki sem önnuðust eigin flutninga sjálf veittu annars vegar, og Samskip og Vöruflutningar Vesturlands ehf. (hér eftir VV) veittu hins vegar.
50. Taldi samkeppnisráð að þjónusta Samskipa og VV væri svokölluð alhliða flutningaþjónusta sem fæli það í sér að boðið væri upp á vöruafgreiðslu og flutninga samkvæmt áætlun á sendingum sem eru allt frá því að vera smábögglar til stærri vörusendinga, s.s. heilfarmasendinga. Þjónusta annarra aðila væri aftur á móti sérhæfðari. Þannig sinnti Íslandspóstur aðeins bögglaflutningum upp að 30 kg. Sendibílstjórar önnuðust hins vegar flutninga á stærri sendingum auk þess sem sjálfstætt starfandi flutninga- eða vörubifreiðastjórar sinntu flutningum á heilfarmasendingum. Að mati samkeppnisráðs væri því ljóst að sú flutningaþjónusta sem Íslandspóstur og sendibílstjórar byðu upp á fæli ekki í sér þá fjölbreytni/breidd að hún hefði fulla staðgöngu við þjónustu Samskipa og VV.
51. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir sjónarmiðum Eimskips og Samskipa um skilgreiningar á mörkuðum fyrir landflutninga á Íslandi. Jafnframt var óskað eftir því að fyrirtækin myndu tilgreina keppinauta sína í þeim atvinnurekstri.
52. Í svari Samskipa frá apríl 2015 kom fram að markaðurinn tæki til almennra vöruflutninga með neyslu- og söluvöru, hrá- og framleiðsluvöru á milli staða innanlands fyrir fyrirtæki og einstaklinga. Flutningseiningar á þessum markaði séu fyrst og fremst pakkar eða bretti. Þessi markaður geti eftir atvikum greinst í undirmarkaði eftir landsvæðum. Sögðu Samskip að keppinautar sínir í landflutningum á rannsóknartímabilinu hefðu verið Eimskip, Nesfrakt og Íslandspóstur. Í athugasemdum við AI vísuðu Samskip til þessara sjónarmiða fyrirtækisins.
53. Í bréfi Eimskips frá október 2017 var á því byggt að margvíslegar breytingar hefðu átt sér stað á landflutningamarkaði frá þeirri markaðsskilgreiningu sem lögð hefði verið til grundvallar í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002. Staða Íslandspósts væri mun sterkari með m.a. fjölgun dreifingarstöðva og öflugra dreifikerfi. Þá hefðu fleiri fyrirtæki hafið samkeppni í vöruflutningum á Íslandi.
54. Samkeppniseftirlitið bendir á að í ákvörðun þess nr. 8/2017, *Aðgerðir til að styrkja samkeppnisaðstæður á póstmarkaði*, var fjallað um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 og markaði fyrir landflutninga. Var bent á að frá því að ákvörðun nr. 27/2002 hefði verið tekin hefðu innviðir Íslandspósts og geta til vöruflutninga styrkst að mati Samkeppniseftirlitsins samhliða endurnýjun pósthúsa fyrirtækisins. Fyrir liggir að Íslandspóstur búi yfir öflugum dreifikerfi, þ.m.t. afgreiðslustöðvum út um allt land og stórum bílaflota. Segir að í þessu ljósi og með hliðsjón af reglubundinni dreifingu og stærð fyrirtækisins virðist nú mega ætla að Íslandspóstur geti að einhverju leyti talist vera hluti af framboðshlið markaðarins fyrir vöruflutninga á landi enda þótt ekki sé full staðganga fyrir hendi hjá Íslandspósti við alla þá þjónustu (s.s. gámaflutninga) sem hefðbundnu landflutningafyrirtækin bjóða. Einnig er þetta tekið fram:

„Þannig er t.a.m. ljóst að flutningaþjónusta Samskipa og Eimskips er mun víðtækari heldur en sú sem Íslandspóstur getur boðið. Þó flutninganet Íslandspósts nái til alls landsins, rétt eins og það sem landflutningafyrirtækin starfrækja, er mun meiri breidd í þjónustuframboði þeirra síðarnefndu. Þannig geta landflutningafyrirtækin t.a.m. boðið upp á heilfarmaflutninga og séð um að útvega gáma (t.d. kæli- og frystigáma fyrir matvæli) eða önnur sértæk flutningatæki.¹⁶ Þá búa landflutningafyrirtækin einnig yfir fiskflutningakerfi sem nær um allt landið. Er því ljóst að sú samkeppni sem Íslandspóstur getur mögulega veitt landflutningafyrirtækjunum takmarkast

¹⁶ Vísað var til þess að á heimasíðu Eimskips kemur fram að fyrirtækið taki að sér verkefni í þungaflutningum á landi allt upp í 100 tonna flutninga.



umtalsvert af því að geta ekki veitt sömu breidd í vöruflutningum. Við þetta má bæta að ef verulegur munur er á verðlagningu bendir það einnig til þess að um aðgreinda markaði sé að ræða."

55. Í ákvörðun nr. 8/2017 var þó tekið fram að landflutningastarfsemi skipafélaganna fælist að miklu leyti í pakka- og brettaflutningum. Á þessu sviði hefði Íslandspóstur verið að hasla sér völlu, þ.e. í þyngri sendingum. Var talið í ákvörðuninni að það væri einkum á þessu sviði sem starfsemi Íslandspósts skaraðist við starfsemi landflutningafyrirtækjanna. Eftir sem áður lægi þó fyrir að meirihluti vörusendinga Íslandspósts væri innan við 20 kg. og félli því almennt innan svokallaðrar alþjónustu.¹⁷ Einnig var rökstutt í ákvörðun nr. 8/2017 að takmörkuð staðganga væri á milli markaðarins fyrir vöruflutninga á landi og markaðarins fyrir flugflutninga.¹⁸
56. Samkeppniseftirlitið hefur í ákvörðun nr. 1/2018, *Samruni Vörumiðlunar ehf. og Fitja-Vörumiðlunar ehf.*, fjallað aftur um markaði fyrir landflutninga á Íslandi. Í málinu voru til skoðunar kaup Vörumiðlunar á Sauðárkróki á Fitjum-Vörumiðlun í Reykjanesbæ. Hefur Vörumiðlun aðallega sinnt áætlunarflutningum á milli Reykjavíkur og Norðvesturlands en Fitjar-Vörumiðlun flutningum á milli Reykjavíkur og Reykjanes.
57. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018 var það niðurstaða að aðstæður á mörkuðum fyrir landflutninga hefðu ekki breyst í meginatriðum frá því umrædd ákvörðun nr. 27/2002 var tekin að því leyti að til staðar væri markaður fyrir alhliða landflutningaþjónustu. Á þeim markaði voru bæði Vörumiðlun og Fitjar talin starfa. Einnig kom fram að Samkeppniseftirlitið teldi að þegar horft væri á markaði fyrir landflutninga út frá sjónarhóli neytenda eða þeirra sem keyptu þjónustuna væri almennt ekki staðganga milli þeirrar þjónustu sem samrunaaðilar (þ.e. Vörumiðlun og Fitjar) veittu, enda sinntu þeir flutningum á ólíkum áætlunarleiðum. Með hliðsjón af eftirspurnarstaðgöngu væru áætlunarferðir samrunaaðila því ekki á sama markaði. Í málinu gætu hins vegar verið rök fyrir því að horfa á markaðinn einnig út frá framboðshlið hans í ljósi þess að samrunaaðilar gætu sinnt hvers konar akstri með vöruflutningabílum. Með því móti yrði markaðurinn mögulega skilgreindur sem heildarmarkaður fyrir landflutninga á Íslandi. Ekki þótti hins vegar þörf á því að slá þessu föstu í málinu.
58. Megin rannsóknartímabil þessa máls eru árin 2008 – 2013. Ekkert hefur komið fram í þessu máli sem gefur til kynna að leggja eigi til grundvallar aðra skilgreiningu á landflutningamarkaði en gert hefur verið í eldri málum.
59. Með hliðsjón af framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sömu sjónarmið eigi við í þessu máli og í áður nefndri ákvörðun eftirlitsins nr. 1/2018, þ.e. að reglubundnir áætlunarflutningar á milli áfangastaða innanlands séu sérstakir markaðir út frá eftirspurnarstaðgöngu. Hinar fjölmörgu áætlunarleiðir sem Samskip og Eimskip sinna bæði með eigin flutningabílum og flutningabílum samstarfsaðila sinna, sem nánar verður gerð grein fyrir hér á eftir, geta því eftir atvikum verið sérstakir markaðir. Eins og í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018 eru einnig rök fyrir því að líta á markaðinn út frá framboðshlið þar sem landið allt er sérstakur markaður.
60. Hvað landfræðilega markaði varðar þá telur Samkeppniseftirlitið að þeir afmarkist af þeim áfangastöðum eða svæðum sem aðilar sinna og nánar verður fjallað um hér á eftir. Ekki er ágreiningur um það atriði í málinu.
61. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir því að Samskip og Eimskip tilgreindu keppinauta sína í landflutningum. Við mat á markaðshlutdeild í þessu máli telur Samkeppniseftirlitið rétt að láta fyrirtækin njóta vafans og horfa frekar til breiðari skilgreiningar en þrengri. Verður því horft til tekna Íslandspósts vegna sendinga sem eru þyngri en 20 kg. við mat á hlutdeild á landflutningamarkaði

¹⁷ Í tíð eldri laga um pósthjónustu, sem giltu á rannsóknartímabili þessa máls, tók alþjónusta til pakka sem voru allt að 20 kg. Þessu var breytt með núgildandi lögum um pósthjónustu, lög nr. 98/2019. Samkvæmt 9. gr. þeirra laga tekur alþjónusta til pakka allt að 10 kg.

¹⁸ Var ákvörðunin staðfest með úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 1/2017 *Póstmarkaðurinn ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu* og nr. 3/2017 *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.



að því marki sem það á við á rannsóknartímabilinu. Einnig verða meðtaldar tekjur fjölda flutningafyrirtækja sem sinna flutningum á skilgreindum landfræðilegum flutningaleiðum. Er þessi nálgun ívilnandi fyrir Samskip.

2.3. Markaður fyrir flutningsmiðlun

62. Samskip telja að engin sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður sé til staðar á Íslandi, einkum vegna smæðar hagkerfisins. Til að mynda sé sjóflutningsmiðlun hluti af markaði fyrir sjóflutninga. Þannig keppi farmflytjendur sjálfir við flutningsmiðlanir um frakt. Alger staðganga sé á milli þess hvort sjóflutningar séu keyptir beint af farmflytjendum, gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Samkvæmt þessu séu öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti. Samskip séu þó ekki keppinautur Jóna, enda teljist fyrirtækin ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnisréttar. Samskip telji þannig að markaðurinn sé flutningsmarkaður eða markaðir fyrir frakt, milli landa. Þá segja Samskip að framkvæmdastjórn ESB hafi skilgreint flutningsmiðlunarmarkað sem sérstakan markað, en ekki sem hluta af sjóflutningamarkaðnum. Samskip telji þessa tvígreiningu ekki eiga við nema þegar um ræði sjálfstæða aðila á flutningsmiðlunarmarkaði. Hér sé átt við aðra en Jóna og TVG, sem eingöngu hafi milligöngu um sjóflutninga með móðurfélögum sínum og starfi í raun sem söludeildir móðurfélaganna, hvors um sig. Tvígreiningin eigi því ekki við um starfsemi Jóna og Samskipa. Samskip hafi ekki forsendur til þess að leggja mat á hvort um sé að ræða einn heildarmarkað fyrir flutningsmiðlun eða hvort hann greinist í marga undirmarkaði, t.d. eftir því hvort um ræði sjó- eða flugflutninga, milli hvers brottfarar- og komustaðar, eftir flutningstíma eða tegund farms. Jafnframt megi líta svo á að tollafgreiðsla, skjalagerð og slík þjónusta sé hluti af flutningsstarfsemi.
63. Samkeppniseftirlitið bendir á það hefur ekki fjallað um markaðinn fyrir flutningsmiðlun áður. Framkvæmdastjórn ESB hefur hins vegar í ákvörðunum sínum talið að sú starfsemi sem felst í flutningsmiðlun (e. *freight forwarding*), það er miðlun flutninga fyrir hönd viðskiptavina í samræmi við þeirra þarfir, myndi sérstakan markað. Slík þjónusta kunni að fela í sér viðbótarþjónustu líkt og tollafgreiðslu, vörugeymslu og aðra þjónustu.¹⁹
64. Framkvæmdastjórn ESB hefur litið svo á að markaðurinn fyrir vöruflutningaþjónustu (e. *freight transport/transport of goods*) og markaðurinn fyrir flutningsmiðlunarþjónustu séu aðskildir markaðir, þar sem viðskiptavinir og keppinautar líti almennt svo á að ekki sé staðganga á milli þjónustupáttanna. Flutningsmiðlarar veita viðskiptavinum sínum þjónustu sem er gjarnan útvistað til vöruflutningafyrirtækja og því er vöruflutningaþjónusta þáttur í þjónustu flutningsmiðlara.²⁰
65. Sem dæmi felur flutningsmiðlun á sjó í sér flutning vöru frá viðskiptavini til upphafshafnar og frá endahöfn til þriðja aðila, þó allt eftir beiðni viðskiptavinar. Flutningsmiðlari kaupir þá gjarnan flutningspláss frá þriðja aðila sem stundar sjóflutninga. Þannig tengjast markaðir fyrir flutningsmiðlun og markaðir fyrir flutninga á sjó lóðrétt.²¹
66. Framkvæmdastjórnin hefur skipt markaði fyrir flutningsmiðlun niður í markaði fyrir flutningsmiðlun innanlands og alþjóðlega flutningsmiðlun og jafnframt í markaði fyrir flutningsmiðlun á landi, á sjó og í flugi.²² Einnig kunna að vera rök fyrir því að greina markaði fyrir flutningsmiðlun enn frekar

¹⁹ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 7. febrúar 2000 í máli nr. M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, mgr. 8. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21. mars 2011 í máli nr. M.6059 - Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, mgr. 17.

²⁰ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 12. júní 2009 í máli nr. M.5480 - Deutsche Bahn/ PCC Logistics, mgr. 10-11; ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 17. september 2002 í máli nr. M.2905 - Deutsche Bahn / Stinnes, mgr. 13. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 6. nóvember 2007 í máli nr. M.4746 - DEUTSCHE BAHN / ENGLISH WELSH & SCOTTISH RAILWAY HOLDINGS, mgr. 10.

²¹ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 11. september 2014 í máli nr. M.7268 - CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME/ HAPAG-LLOYD AG, mgr. 38. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 10. apríl 2017 í máli nr. M.8330 - MAERSK LINE / HSDG, mgr. 37.

²² Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 10. apríl 2017 í máli nr. M.8330 - MAERSK LINE / HSDG, mgr. 38; ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21. mars 2011 í máli nr. M.6059 - Norbert Dentressangle/ Laxey Logistics, mgr. 18. Sjá



niður, t.d. vegna flutninga á sérstökum varningi.²³ Ekki er útilokað að svokölluð hraðflutningsmiðlun (e. *express freight forwarding*) myndi sérstakan vörumarkað.²⁴ Hingað til hefur framkvæmdastjórnin talið að þyngd eða snið sendingar hafi ekki þýðingu við frekari skiptingu markaðarins.²⁵

67. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa að ofangreind skilgreining um flutningsmiðlanir sem lögð hefur verið til grundvallar í evrópskum samkeppnisrétti eigi ekki við þar sem flutningafyrirtæki hér á landi sinni sjálf flutningsmiðlun. Ekki hefur heldur verið útskýrt hvaða markaður það er sem flutningsmiðlanir starfi á.
68. Flutningsmiðlun snýst um að bjóða viðskiptavinum upp á flutningaþjónustu í samræmi við þarfir og stilla saman þeim flutningaleiðum sem henta best og tegundum flutninga (s.s. sjóflutningum, landflutningum og flugflutningum) sem hentar best þörfum hvers og eins viðskiptavinar allt eftir eðli flutninganna.²⁶ Þó bæði Samskip og Eimskip séu með tilstilli dótturfélaga, Jóna (Samskip) og TVG (Eimskip) umsvifamikil á sviði flutningsmiðlunar þýðir það ekki að markaður fyrir flutningsmiðlun sé ekki fyrir hendi eða að þessi fyrirtæki starfi á sömu mörkuðum og móðurfélögin. Þá hafa hvorki Eimskip né Samskip veitt upplýsingar um að þau sinni flutningsmiðlun með sama hætti og umrædd dótturfélög þeirra gera á því sviði.
69. Hvað varðar skil á milli sendingarþjónustu og flutningsmiðlunarþjónustu telur Samkeppniseftirlitið að stór alþjóðleg hraðsendingarfyrirtæki starfi að vissu marki í beinni samkeppni við íslenska flutningsmiðlara. Sú samkeppni hefur þó að mati Samkeppniseftirlitsins takmörkuð áhrif á innlendan markað fyrir flutningsmiðlun.
70. Í ákvörðunum sínum hefur framkvæmdastjórnin afmarkað landfræðilega markaðinn fyrir flutningsmiðlun aðallega með tvennum hætti. Annars vegar sem markað á landsvísu, þá helst vegna hindrana sem felast í mismunandi tungumálum eða regluverki. Hins vegar með víðari hætti, þegar keppinautar mynda flutningsnet sem nær yfir meira en eitt land.²⁷ Framkvæmdastjórnin hefur í ákvörðunum sínum talið að landfræðilegur markaður sjóflutningsmiðlunar sé í það minnsta á landsvísu.²⁸
71. Áður hefur verið fjallað um markaði fyrir alhliða landflutninga og forsendur fyrir þeirri markaðsskilgreiningu, sbr. hér að framan. Þá er ljóst að eins og sjóflutningar (áætlanarsiglingar) skipafélaganna Eimskips og Samskipa hafa verið stundaðar hafa þær verið taldar mynda sérstakan samkeppnismarkað, sbr. einnig framangreind umfjöllun og þá einkum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 3/2008 og 1/2019. Þessi starfsemi hefur verið talin eðlisólík starfsemi flutningsmiðlana enda eru fyrirtæki á því sviði í eigu skipafélaganna rekin sem sérstök dótturfélög í eigu Eimskips (TVG) og Samskipa (Jónar). Starfa flutningsmiðlunarfyrirtæki skipafélaganna því á

einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 7. febrúar 2000 í máli nr. M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, mgr. 9.

²³ Sem dæmi skilgreindi framkvæmdastjórn ESB flutningsmiðlun vegna flutninga á korni í Frakklandi sem sérstakan markað í ákvörðun frá 22. janúar 2010 í máli nr. M.5579 - TLP/ ERMEWA, mgr. 46-51. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 7. febrúar 2000 í máli nr. M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, mgr. 11.

²⁴ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 24. nóvember 2005 í máli nr. M.3971 - Deutsche Post / Exel, mgr. 10-12.

²⁵ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 7. febrúar 2000 í máli nr. M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, mgr. 10.

²⁶ Þannig segir t.d. á heimasíðu TVG Ziemsen hf. sem dótturfélag Eimskips: „TVG-Ziemsen er alhliða flutningsmiðlun sem býður alla þjónustu tengda inn- og útflutningi. Við erum í góðum tengslum við helstu flutningsfyrirtæki heims og nýtum víðtækt þjónustunet og framleiðslukerfi þeirra.“ Á heimasíðunni er einnig að finna umfjöllun um sögu fyrirtækisins og kemur m.a. fram um þjónustu á 20 ára afmæli fyrirtækisins sem var árið 2016: „Á 20 ára afmælinu er TVG-Ziemsen orðin leiðandi flutningsmiðlun á Íslandi með fjögur megináherslusvið: Sjó- og flugsvið, innanlandssvið, sérverkefnasvið og umboðsþjónustu.“ (www.tvg.is) Heimasíða heimsótt 12. nóvember 2020.

Á heimasíðu Jóna hf. sem er dótturfélag Samskipa segir um innflutning: „Jónar finna hagkvæmstu flutningaleiðina hverju sinni og sníða flutninginn að þínum þörfum.“ Um útflutning segir: „Hraðinn skiptir máli. Jónar Transport veita alla þjónustu er snýr að útflutningi.“ (www.jonar.is) Heimasíða heimsótt 12. nóvember 2020.

²⁷ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21. mars 2011 í máli nr. M.6059 - Norbert Dentressangle/ Laxey Logistics, mgr. 20. Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 12. júní 2009 í máli nr. M.5480 - Deutsche Bahn/ PCC Logistics, mgr. 15.

²⁸ Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 28. júní 2017 í máli nr. M.8472 - NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA / MITSUI OSK LINES / KAWASAKI KISEN KAISHA & JV, mgr. 31.



sérstökum markaði með öðrum fyrirtækjum sem veita slíka alhliða miðlunarþjónustu á sviði flutninga til og frá Íslandi.

72. Tilgangur þessara skilgreininga er að gera grein fyrir þeim mörkuðum sem endurspegla þá starfsemi og staðgönguþjónustu sem flutningafyrirtæki veita. Væri markaðurinn skilgreindur sem einn heildarmarkaður fyrir flutninga, þar sem flutningsmiðlun væri innifalinn, væri það til þess fallið að auka hlutdeild skipafélaganna Eimskips og Samskipa enda er vægi dótturfélaga þeirra (TVG og Jóna) mest á sviði flutningsmiðlunar hér á landi, sbr. nánar hér á eftir.
73. Hvað sem þessu líður telur Samkeppniseftirlitið þó rétt að skilgreina sérstakan markað sem innlendan markað fyrir alhliða flutningsmiðlun. Mögulega væri hægt að skipta markaðnum niður í fleiri vörumarkaði og einnig gæti eftir atvikum verið möguleiki að skipafélögin sinni flutningsmiðlun að einhverju leyti. Ekki er hins vegar talin þörf á að taka endanlega afstöðu til þess í málinu.



3. Markaðshlutdeild í sjóflutningum

74. Hér að framan hafa verið skilgreindir þeir megin markaðir sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi þýðingu í máli þessu, þ.e. sjóflutningar til og frá Íslandi, landflutningar og flutningsmiðlun.
75. Eðli máls samkvæmt þá eru sjóflutningar mikilvæg flutningaleið fyrir Ísland og varðar það jafnt hagsmuni einstaklinga sem fyrirtækja. Verulegur hluti neysluvara er fluttur til landsins með skipum og sama á við um nauðsynlegar rekstrarvörur og aðföng fyrir framleiðslufyrirtæki. Með sama hætti skiptir þessi flutningsmáti mjög miklu máli fyrir framleiðslufyrirtæki, af ýmsu tagi, til þess að koma framleiðsluafurðum sínum á erlenda markaði. Þó svo að aðrar flutningsleiðir, eins og flutningar með flugi, séu tiltækar þá er allur meginþorri af neysluvörum, aðföngum og framleiðsluafurðum fluttur sjóleiðis til og frá landinu. Liggur sú staðreynd ljós fyrir að mati Samkeppniseftirlitsins.
76. Fjallað var um stöðu fyrirtækja í sjóflutningum í eftirfarandi úrlausnum samkeppnisýfirvalda á árunum 2008 – 2009:
- Í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, var komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip væri í markaðsráðandi stöðu á markaði fyrir áætlunarsiglingar til og frá landinu. Viðmiðunarárin í því máli voru árin 1999-2002. Á því tímabili var markaðshlutdeild Eimskips miðað við magn 70–80%, Samskipa 20-30% og Atlantsskipa á bilinu 0-5% öll viðmiðunarárin. Sé miðað við tekjur var hlutdeild Eimskips í kringum 65–75% öll viðmiðunarárin, Samskipa um 25-30% og Atlantsskipa á bilinu 0-5%.
 - Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009 var komist að þeirri niðurstöðu að staða Eimskips væri sterk og líkur væru á því að fyrirtækið væri ennþá í markaðsráðandi stöðu.
 - Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, þar sem fjallað var um beiðni Eimskips og Samskipa um undanþágu fyrir samstarfi í sjóflutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku, var tekið til skoðunar hvort framangreind atriði sem lágu til grundvallar mati á markaðsráðandi stöðu Eimskips hefðu breyst. Eftirfarandi segir í ákvörðuninni um stöðu Eimskips: „*Samkeppniseftirlitið hefur nýlega aflað upplýsinga frá skipafélögunum um tekjur og flutt magn á liðnum árum. Samkvæmt þeim upplýsingum var hlutdeild Eimskips á markaði fyrir áætlunarsiglingar til og frá landinu um 65% hvort heldur sem miðað við tekjur eða magn á árinu 2008.*“ Með hliðsjón af því að Eimskip hafði farið í gegnum fjárhagslega endurskipulagningu og væri komið í eigu öflugra aðila sem og yfirburða sem fyrirtækið hefði í markaðshlutdeild (viðmiðunarár 2008) taldi Samkeppniseftirlitið í ákvörðun nr. 46/2009 að félagið væri ennþá markaðsráðandi. Tekið var þó fram í ákvörðuninni að málið varðaði að meginstefnu markað fyrir siglingar á milli Íslands og Norður Ameríku. Á þeim hluta markaðarins var staða Eimskips talin mjög sterk. Sagði í ákvörðuninni að Atlantsskip væru hætt að sigla milli Íslands og Norður-Ameríku og að samningur Eimskips og Samskipa sem málið fjallaði um tæki til „*samstarfs milli keppinauta sem sameiginlega [væru] með 100% markaðshlutdeild á skilgreindum markaði.*“
77. Samkvæmt þessum eldri úrlausnum hafa Samskip og Eimskip samanlagt haft afar sterka stöðu í sjóflutningum til og frá Íslandi.
78. Hvað þetta mál varðar þá er það umfangsmikið og tekur til margra ára. Telur Samkeppniseftirlitið að við mat á markaðshlutdeild á skilgreindum markaði fyrir sjóflutninga sé rétt að líta til tímabilsins frá árinu 2007 til og með árinu 2013. Aflað var upplýsinga frá helstu starfandi aðilum í áætlunarsiglingum á rannsóknartímabilinu um flutt magn til og frá landinu og um tekjur af þeim flutningum. Þau fyrirtæki sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi tilheyrt markaðnum, og aflað var



upplýsinga hjá, eru Samskip, Eimskip, BWS²⁹ og Thor shipping ehf. (Thorship).³⁰ Sem fyrr segir eru flutningar fyrir stóriðju teknir með ef þeir tilheyra áætlunarsiglingakerfi fyrirtækjanna. Bárust upplýsingar um tekjur og flutt magn frá þessum fyrirtækjum fyrir umrætt tímabil. Erfitt reyndist þó að fá upplýsingar frá BWS sem leiddi til þess að leitað var til Seyðisfjarðarhafnar um upplýsingar um flutt magn (tonn) á vegum þess flutningsaðila á hverjum tíma. Ekki reyndist unnt að afla upplýsinga frá Atlantsskipum en félagið hætti rekstri eigin skipa á árinu 2008. Hafa ber og í huga að um mitt ár 2008 hætti Atlantsskip rekstri eigin skipa en sömdu um flutninga við Eimskip. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*, var fjallað m.a. um markaði fyrir sjóflutninga og opinberar aðgangshindranir að honum.³¹ Þar kemur fram það mat Samkeppniseftirlitsins að markaðshlutdeild Atlantsskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi hafi verið um 5-7% árin 2007 og 2008.

79. Til skoðunar kom hvort fyrirtækið Nesskip væri hluti af markaðnum. Í svari frá Nesskipi, dags. 3. nóvember 2017, kemur fram að fyrirtækið sé flutningaþjónustufyrirtæki sem í felist skipamiðlun og umboðsþjónusta við erlend skip sem komi til Íslands. Nesskip hafi enga aðkomu að föstum áætlunarsiglingum og flutningum á gámum eða einingavöru. Nesskip starfi því ekki á sama markaði og Samskip og Eimskip þegar komi að hefðbundnum áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Samkeppniseftirlitið getur tekið undir þetta sjónarmið Nesskips.
80. Með hliðsjón af framangreindu og samkvæmt upplýsingum um flutninga þessara skipafélaga sem falla undir áætlunarsiglingar milli Íslands og Evrópu var heildar umfang flutninganna í tonnum og tekjur skipafélaganna af þeim flutningum í m.kr. eins og fram kemur í eftirfarandi tveimur töflum.

Tafla 1: Heildarflutningar til Íslands frá Evrópu í áætlunarsiglingum – fjöldi tonna í þús. og tekjur í m.kr.

Heimild: *Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Almenn vara							
Tonn	724	598	414	428	436	468	492
Tekjur	12.995	13.429	10.798	11.120	12.151	13.689	13.236
Fyrir stóriðju							
Tonn	276	211	162	184	206	174	179
Tekjur	932	990	1.219	1.325	1.634	1.413	1.269
Samtals							
Tonn	1.001	809	576	612	642	642	671
Tekjur	13.927	14.419	12.017	12.445	13.785	15.102	14.505

²⁹ Blue Water Shipping (BWS) er danskt flutningafyrirtæki. Bauð það upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Í því skyni leigði það pláss í ferjunni Norrænnu af Smyril Line. Var sú flutningastarfsemi rekin af félaginu Smyril Blue Water (SBW) sem var alfarið í eigu Blue Water Shipping. Er í þessu máli vísað til BWS og SBW í einu lagi sem BWS.

³⁰ Eins og rakið er í kafla 4 í viðauka II var þörf á að óska ítrekað eftir skýringum og leiðréttingum á gögnum um flutningamagn og tekjur frá Samskipum og Eimskip. Síðustu leiðréttingar bárust frá Eimskip með tölvupósti, dags. 30.11.2017, „M-S aðferð (2).xlsx“, og frá Samskipum með tölvupósti, dags. 02.01.2018, *Viðauki 2 (2.1.2018).xlsx*. Gögn frá Seyðisfjarðarhöfn vegna BWS komu með tölvupósti, dags. 08.12.2017, „Vöruflutninga 2007-2013.zip“. Gögn frá ThorShip komu með tölvupósti, dags. 15.01.2018, „Copy of ThorShip – magn og tekjur – 15122018.xlsx“.

³¹ Skýrslan var gefin út 27. nóvember 2008 og uppfærð 25. júní 2009.



Tafla 2: Heildarflutningur frá Íslandi til Evrópu í áætlunarsiglingum – fjöldi tonna í þús. og tekjur í m.kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Almenn vara							
Tonn	487	522	422	391	391	390	450
Tekjur	4.675	7.598	9.965	9.209	9.014	9.364	9.846
Fyrir stóriðju							
Tonn	520	766	678	742	745	735	480
Tekjur	904	1.604	1.956	2.334	2.404	2.490	1.793
Samtals							
Tonn	1.007	1.288	1.100	1.133	1.136	1.125	929
Tekjur	5.579	9.202	11.921	11.543	11.418	11.854	11.639

81. Af þessum upplýsingum má ráða að um verðmætan og veltumikinn markað er að ræða og mjög mikilvægan fyrir heimili og öll fyrirtæki á Íslandi. Samanlagðar tekjur af farmflutningum til og frá landinu hafa verið á bilinu um 19 til 25 milljarðar króna á verðlagi hvers árs. Eins og fyrr segir er í þessum töflum ekki gert ráð fyrir flutningi á vegum Atlantsskipa á árunum 2007 og 2008. Hins vegar kemur greinilega fram að samdráttur hefur verið í innfluttu magni á meðan útflutt magn hefur verið stöðugra á tímabilinu.
82. Eins og áður segir voru það tvö skipafélög sem sinntu vöruflutningum í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku á rannsóknartímabilinu. Voru það Samskip og Eimskip en með þeim hætti að aðeins Eimskip var með skip í förum á siglingaleiðinni sem sinntu eigin flutningum og að hluta flutningum fyrir Samskip. Auk þess fluttu Samskip vörur til og frá Norður-Ameríku með viðkomu á meginlandi Evrópu (TA flutningar), þ.e. með eigin skipum milli Íslands og Evrópu og með öðrum flutningsaðilum en Eimskip milli Evrópu og Norður-Ameríku. Heildarinnflutningur frá Norður-Ameríku var á bilinu 31 til 65 þús. tonn á ári á tímabilinu og tekjur af þeim flutningum voru á bilinu 1,1 til 1,5 milljarðar króna á ári. Heildarútflutningur til Norður-Ameríku var á bilinu 24 til 38 þús. tonn á ári á tímabilinu og tekjur af þeim flutningum voru á bilinu 0,4 til 0,9 milljarðar króna á ári.³²
83. Hvað varðar markaðinn fyrir sjóflutninga til og frá landinu þá liggja fyrir upplýsingar frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip um sundurliðun á fjölda tonna og tekjur fyrir árin 2007 til 2013 að því er varðar sjóflutninga til og frá landinu.³³
84. Í eftirfarandi töflum er sett fram markaðshlutdeild fyrirtækja á skilgreindum mörkuðum fyrir áætlunarsiglingar á brotatímabilinu bæði fyrir fjölda tonna og tekjur.³⁴ Er um að ræða siglingar á milli annars vegar Íslands og Evrópu og hins vegar Íslands og Norður-Ameríku. Þá er greint á milli almennra vöruflutninga og flutninga fyrir stóriðju.

3.1. Áætlunarflutningar til Íslands frá Evrópu

85. Í töflum 3-8 er gerð grein fyrir markaðshlutdeild í áætlunarflutningum – innflutningi til Íslands frá Evrópu.

³² Gögn frá Eimskip bárust með tölvupósti, dags. 30.11.2017, „M-S aðferð (2).xlsx“. Gögn frá Samskipum með tölvupósti, dags. 02.01.2018, Viðauki 2 (2.1.2018).xlsx“.

³³ Ekki reyndist unnt við meðferð málsins að afla upplýsinga um tekjur BWS vegna flutninga þess fyrirtækis heldur eingöngu upplýsinga um flutt tonn. Tekjur eru því áætlaðar út frá tonna fjölda. Sú skekkja sem þetta kanna að valda við mat á hlutdeild er þó óveruleg að mati Samkeppniseftirlitsins og hefur engin áhrif á efnismat í málinu.

³⁴ Meðtalið er einnig árið 2007 en upplýsingar um það ár liggja einnig fyrir.



Tafla 3: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, almennar neyslu- og rekstrarvörur. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	57,7%	63,9%	62,9%	62,3%	60,7%	56,7%	55,9%
Samskip	41,3%	35,3%	35,3%	35,5%	34,7%	37,6%	37,9%
BWS	1,1%	0,8%	0,6%	0,1%	1,3%	2,1%	1,8%
ThorShip	0,0%	0,0%	1,2%	2,2%	3,2%	3,6%	4,5%
Samtals (þús. tonn)	724	598	414	428	436	468	492

Tafla 4: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, almennar neyslu- og rekstrarvörur. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	58,3%	60,7%	62,6%	61,7%	60,7%	59,5%	58,6%
Samskip	41,7%	39,3%	36,8%	36,7%	36,8%	38,2%	38,6%
BWS	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
ThorShip	0,0%	0,0%	0,6%	1,5%	2,5%	2,4%	2,8%
Samtals (m.kr.)	12.670	13.128	10.626	11.097	11.749	13.069	12.710

Tafla 5: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	92,2%	89,9%	94,8%	88,4%	86,8%	87,3%	90,5%
Samskip	7,8%	10,1%	5,2%	11,6%	13,2%	12,7%	9,5%
BWS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Samtals (þús. tonn)	276	211	162	184	206	174	179

Tafla 6: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	79,5%	78,1%	89,2%	80,8%	77,5%	75,2%	84,3%
Samskip	20,5%	21,9%	10,8%	19,2%	22,5%	24,8%	15,7%
BWS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Samtals (m.kr.)	932	990	1.219	1.325	1.634	1.413	1.269



Tafla 7: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	67,2%	70,7%	71,9%	70,1%	69,1%	65,0%	65,1%
Samskip	32,0%	28,7%	26,8%	28,3%	27,8%	30,8%	30,3%
BWS	0,8%	0,6%	0,4%	0,1%	0,9%	1,5%	1,3%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,8%	1,5%	2,2%	2,6%	3,3%
Samtals (þús. tonn)	1.001	809	576	612	642	642	671

Tafla 8: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	59,7%	61,9%	65,3%	63,7%	62,7%	61,0%	61,0%
Samskip	40,3%	38,1%	34,1%	34,9%	35,1%	36,9%	36,5%
BWS	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
ThorShip	0,0%	0,0%	0,5%	1,4%	2,2%	2,1%	2,5%
Samtals (m.kr.)	13.602	14.118	11.845	12.422	13.383	14.482	13.979

86. Af þessum upplýsingum er ljóst að markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips í innflutningi til Íslands frá Evrópu jafnast nánast við það að um tvíkeppni hafi verið að ræða á árunum 2007 til 2013. Hefur það ekki veruleg áhrif, að mati Samkeppniseftirlitsins, þó að markaðshlutdeild Atlantsskipa á árunum 2007 og 2008 sé ekki talin með en hún hefur mögulega getað verið mest 5-7% eins og fyrr segir. Með hliðsjón af því má ætla að samanlögð hlutdeild fyrirtækjanna hafi þau ár verið um og yfir 90% en um 95% árin 2009 til 2013. Skiptir þá ekki máli hvort um er að ræða innflutning á almennri neyslu- og rekstrarvöru eða þeim flutningi auk aðfanga fyrir stóriðju sem flutt er með skipum í áætlunarsiglingum til Íslands og hvort miðað er við flutt tonn eða tekjur af flutningunum.

3.2. Áætlunarflutningar frá Íslandi til Evrópu

87. Í töflum 9-14 er gerð grein fyrir markaðshlutdeild í áætlunarflutningum – útflutningi frá Íslandi til Evrópu.

Tafla 9: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, almennar neyslu- og rekstrarvörur. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	59,7%	67,0%	59,2%	57,0%	58,5%	59,0%	55,1%
Samskip	38,7%	31,9%	38,4%	39,3%	38,0%	36,8%	40,8%
BWS	1,6%	1,1%	2,3%	3,7%	3,5%	4,1%	3,6%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,6%
Samtals (þús. tonn)	487	522	422	391	391	390	450



Tafla 10: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, almennar neyslu- og rekstrarvörur. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	57,9%	59,8%	59,2%	58,0%	60,7%	62,7%	59,7%
Samskip	42,1%	40,2%	40,8%	42,0%	39,3%	37,2%	40,0%
BWS	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%
Samtals (m.kr.)	4.495	7.347	9.431	8.481	8.320	8.521	9.123

Tafla 11: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	88,7%	56,4%	50,4%	45,1%	47,0%	46,9%	68,3%
Samskip	11,3%	43,6%	49,6%	54,9%	53,0%	53,1%	31,7%
BWS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Samtals (þús. tonn)	520	766	678	742	745	735	480

Tafla 12: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	87,4%	67,9%	59,6%	53,6%	57,4%	55,7%	71,8%
Samskip	12,6%	32,1%	40,4%	46,4%	42,6%	44,3%	28,2%
BWS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Samtals (m.kr.)	904	1.604	1.956	2.334	2.404	2.490	1.793

Tafla 13: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	74,7%	60,7%	53,8%	49,2%	51,0%	51,1%	61,9%
Samskip	24,5%	38,9%	45,3%	49,5%	47,8%	47,5%	36,1%
BWS	0,8%	0,5%	0,9%	1,3%	1,2%	1,4%	1,7%
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%
Samtals (þús. tonn)	1.007	1.288	1.100	1.133	1.136	1.125	929



Tafla 14: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	62,9%	61,2%	59,3%	57,0%	59,9%	61,1%	61,7%
Samskip	37,1%	38,8%	40,7%	43,0%	40,1%	38,8%	38,0%
BWS	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
ThorShip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
Samtals (m.kr.)	5.399	8.951	11.387	10.815	10.724	11.011	10.916

88. Af þessum upplýsingum er ljóst að markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips í útflutningi frá Íslandi til Evrópu jafnast nánast við það að um tvíkeppni hafi verið að ræða á árunum 2007 til 2013. Með hliðsjón af markaðshlutdeild Atlantsskipa á árunum 2007 og 2008 má ætla að samanlögð hlutdeild fyrirtækjanna hafi þau ár verið um og yfir 90% en um 95% árin 2009 til 2013. Skiptir þá ekki máli hvort um er að ræða útflutning á almennum framleiðsluafurðum eða þeim flutningi auk afurða fyrir stóriðju sem fluttar eru með áætlunarskipum frá Íslandi og hvort miðað er við flutt tonn eða tekjur af flutningunum.

3.3. Áætlunarflutningar á milli Íslands og Norður-Ameríku.

89. Í töflum 15-20 eru settar fram upplýsingar um hlutdeild í Norður-Ameríkuflutningum. Ekki er í þessum töflum greint á milli almennra flutninga og stóriðju en flutningar fyrir stóriðju í Norður-Ameríkuflutningum eru hverfandi.

Tafla 15: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Norður-Ameríku, allir flutningar. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	68,4%	68,4%	68,4%	68,4%	68,4%	68,4%	68,4%
Samskip (TA) ³⁵	31,6%	31,6%	31,6%	31,6%	31,6%	31,6%	31,6%
Samtals (þús. tonn)	65	62	35	39	34	32	31

Tafla 16: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Norður-Ameríku, allir flutningar. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	64,3%	64,3%	64,3%	64,3%	64,3%	64,3%	64,3%
Samskip (áætlun) ³⁶	35,7%	35,7%	35,7%	35,7%	35,7%	35,7%	35,7%
Samtals (þús. tonn)	65	62	35	39	34	32	31

³⁵ Það skal tekið fram að eingöngu er hér um að ræða tonnafjölda Samskipa vegna sk. „Transatlantic“ flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtalin tonn vegna flutninga Samskipa með skipum Eimskips, enda eru þeir flutningar inni í tölum sem Eimskip hefur látið í té við meðferð málsins. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.

³⁶ Tölur Samskipa byggja á afhentum upplýsingum frá Samskipum um flutning fyrirtækisins í tonnum með skipum Eimskips og með flutningi vegna sk. „Transatlantic“ flutninga Samskipa, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands gegnum Evrópu. Hefur sá fjöldi tonna sem Eimskip hefur flutt fyrir Samskip, skv. upplýsingum frá Samskipum, verið dreginn frá tonnafjölda Eimskips.



Tafla 17: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Norður-Ameríku, allir flutningar. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	78,6%	78,6%	78,6%	78,6%	78,6%	78,6%	78,6%
Samskip (TA) ³⁷	21,4%	21,4%	21,4%	21,4%	21,4%	21,4%	21,4%
Samtals (m.kr.)	1.305	1.496	1.098	1.299	1.163	1.145	1.098

Tafla 18: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Norður-Ameríku, allir flutningar. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	95,6%	95,6%	95,6%	95,6%	95,6%	95,6%	95,6%
Samskip (TA) ³⁸	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%
Samtals (þús. tonn)	35	28	24	28	32	38	37

Tafla 19: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Norður-Ameríku, allir flutningar. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	90,3%	84,9%	86,3%	88,9%	94,9%	93,5%	92,5%
Samskip (áætlun) ³⁹	9,7%	15,1%	13,7%	11,1%	5,1%	6,5%	7,5%
Samtals (þús. tonn)	35	28	24	28	32	38	37

Tafla 20: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Norður-Ameríku, allir flutningar. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	89,1%	89,1%	89,1%	89,1%	89,1%	89,1%	89,1%
Samskip (TA) ⁴⁰	10,9%	10,9%	10,9%	10,9%	10,9%	10,9%	10,9%
Samtals (m.kr.)	350	554	573	619	737	940	888

90. Af þessum töflum er ljóst að á brotatímabilinu var ekki öðrum keppinautum til að dreifa í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku en Samskipum og Eimskip. Staða Eimskips var þó mun sterkari.

3.4. For- og áframflutningar

91. Eins og áður hefur komið varðar mál þetta ekki aðeins áætlunarflutninga á sjó til og frá landinu heldur er viðskiptavinum einnig boðnir for- og áframflutningar á öðrum flutningaleggjum sem hafa

³⁷ Það skal tekið fram að eingöngu eru hér um að ræða tekjur Samskipa vegna sk. „Transatlantic“ flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtaldar tekjur Samskipa vegna flutninga fyrirtækisins með skipum Eimskips. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.

³⁸ Það skal tekið fram að eingöngu er hér um að ræða tonnafjölda Samskipa vegna sk. „Transatlantic“ flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtalin tonn vegna flutninga Samskipa með skipum Eimskips, enda eru þeir flutningar inni í tölum sem Eimskip hefur látið í té við meðferð málsins. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.

³⁹ Tölur Samskipa byggja á afhentum upplýsingum frá Samskipum um flutning fyrirtækisins í tonnum með skipum Eimskips og með flutningi vegna sk. „Transatlantic“ flutninga Samskipa, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands gegnum Evrópu. Hefur sá fjöldi tonna sem Eimskip hefur flutt fyrir Samskip, skv. upplýsingum frá Samskipum, verið dreginn frá tonnafjölda Eimskips.

⁴⁰ Það skal tekið fram að eingöngu eru hér um að ræða tekjur Samskipa vegna sk. „Transatlantic“ flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtaldar tekjur Samskipa vegna flutninga fyrirtækisins með skipum Eimskips. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.



tengingu við sjóflutningaleiðirnar, ýmist erlendis eða innanlands. Sem fyrr segir telur Samkeppniseftirlitið að ekki sé þörf á að taka endanlega afstöðu til þess hvort og að hve miklu leyti for- og áframflutningar skipafélaganna séu hluti af sjóflutningamarkaði. Á hinn bóginn telur eftirlitið rétt að gera grein fyrir vægi þeirra og áhrifum enda var hið ólögmeta samráð til þess fallið að hafa áhrif á þessa þjónustubætti.

92. Í málinu liggja fyrir upplýsingar um tekjur Samskipa og Eimskip um for- og áframflutninga á megin rannsóknartímabili þessa máls, þ.e. árin 2008 - 2013. Í eftirfarandi töflu koma fram upplýsingar um heildartekjur skipafélaganna með for- og áframflutningum á milli Íslands og Evrópu og Íslands og Norður-Ameríku á rannsóknartímabilinu 2008 - 2013. Ekki liggja fyrir upplýsingar um tonnafjölda hvað for- og áframflutninga varðar en gera verður ráð fyrir að hann sé sá sami eða mjög svipaður og að því er varðar sjóflutninga til og frá landinu. Þá liggja ekki fyrir upplýsingar BWS og ThorShip um tekjur vegna for- og áframflutninga en Samkeppniseftirlitið telur ljóst að þeir séu óverulegir og breyti ekki miklu í heildarsamhenginu. Þá liggja upplýsingar um tekjur vegna for- og áframflutninga aðeins fyrir um árin 2008 til 2013.

Tafla 21: Heildartekjur skipafélaga með for- og áframflutningum á milli Íslands og Evrópu og Íslands og Norður-Ameríku. Fjárhæðir í m.kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

Tekjur í m.kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	20.388	21.306	21.533	22.451	23.666	24.338
Samskip ⁴¹	11.645	11.373	12.274	12.092	13.089	13.021
BWS	0	0	0	0	0	0
ThorShip	0	65	170	290	322	380
Samtals (m.kr.)	32.033	32.744	33.977	34.833	37.077	37.739

Tafla 22: Markaðshlutdeild miðað við heildartekjur skipafélaga með for- og áframflutningum á milli Íslands og Evrópu og Íslands og Norður-Ameríku.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

Tekjur í m.kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	63,6%	65,1%	63,4%	64,5%	63,8%	64,5%
Samskip ⁴²	36,4%	34,7%	36,1%	34,7%	35,3%	34,5%
BWS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ThorShip	0,0%	0,2%	0,5%	0,8%	0,9%	1,0%
Samtals	100%	100%	100%	100%	100%	100%

93. Af afhentum gögnum má sjá að þegar tekjur vegna for- og áframflutninga eru einnig meðtaldar hækka heildartekjur Samskipa og Eimskipis eðli máls samkvæmt nokkuð. Að jafnaði eru tekjurnar tæplega 30% hærri bæði að því er varðar Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga.
94. Heildarsjóflutningatekjurnar vógu t.a.m. um 2% af vergri landsframleiðslu á meginrannsóknartímabilinu, sbr. einnig nánari umfjöllun um heildartekjur af flutningastarfsemi skipafélaganna og samanburð við verga landsframleiðslu í umfjöllun hér á eftir.

⁴¹ Það skal tekið fram að í tilfalli flutninga Samskipa á milli Norður-Ameríku og Íslands eru hér eingöngu meðtaldar tekjur Samskipa vegna sk. „Transatlantic“ flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.

⁴² Það skal tekið fram að í tilfalli flutninga Samskipa á milli Norður-Ameríku og Íslands eru hér eingöngu meðtaldar tekjur Samskipa vegna sk. „Transatlantic“ flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.



3.5. Samantekt

95. Sem fyrr segir kom fram í athugasemdum Samskipa við AI að fyrirtækið búi ekki yfir nákvæmum gögnum til að meta hlutdeild á einstaka mörkuðum þótt hana megi áætla í meginatriðum. Samskip áréttuðu hins vegar að samkeppnisyfirvöld hafi ítrekað talið Eimskip vera markaðsráðandi í sjóflutningum og staðan hafi ekki breyst frá því sem fram komi í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008.
96. Eins og áður sagði verður að telja að á rannsóknartímabilinu hafi samkeppni að vissu marki getað ríkt milli þeirra sem annars vegar fluttu út frystan fisk með gámskipum og hins vegar þeirra sem fluttu þá vöru út með frystiskipum. Breytir það ekki heildarmyndinni um að Samskip og Eimskip hafi samanlagt verið með yfirburði í sjóflutningum til og frá Íslandi. Áréttu ber að rík tengsl voru milli Samskipa og Eimskips og fyrirtækja sem fluttu frystan fisk með frystiskipum frá Íslandi, sbr. kafla 20.1, 20.4.2 og 20.5.
97. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er eftirfarandi:
- Sameiginleg hlutdeild Samskipa og Eimskips í áætlunarsiglingum til og frá Evrópu á árunum 2007 – 2013 hafi verið 90-95%.
 - Hvað varðar áætlunarsiglingar á milli Íslands og Norður-Ameríku þá liggur fyrir að á árunum 2007 – 2013 voru aðeins tvö skipafélög, Samskip og Eimskip, sem önnuðust sameiginlega nær alla vöruflutninga í áætlanasiglingum á þessari siglingaleið og voru því sameiginlega með 100% markaðshlutdeild. Á það bæði við um inn- og útflutning.
98. Í kafla 3.4 er gerð grein fyrir samtímagögnum frá Samskipum og Eimskip. Eru þau til frekari stuðnings því að fyrirtækin hafi samanlagt verið með afar sterka stöðu í sjóflutningum til og frá Íslandi á rannsóknartímabili málsins.
99. Samkvæmt framansögðu er ljóst að hið ólögsmæta samráð var á milli tveggja fyrirtækja sem voru nánast einráð á markaðnum.



4. Markaðshlutdeild í landflutningum

100. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*, kemur fram að tvö „landflutningafyrirtæki hér á landi [beri] höfuð og herðar yfir önnur fyrirtæki á alhliða flutningaþjónustumarkaði.“ Þetta séu Samskip og Eimskip en í skýrslunni er lýst yfirburðum þessara fyrirtækja gagnvart smærri keppinautum.
101. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2011, *Samkeppnin eftir hrun*, kemur fram að eftirlitið hafi „áætlað að markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á heildarmarkaðnum fyrir skipulagða vöruflutninga milli landshluta hafi numið a.m.k. á bilinu 30-40% hjá hvoru félagi um sig á undanförunum árum.“
102. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2017 kemur fram að stærstu „fyrirtækin á sviði vöruflutninga hérlandis [séu] Eimskip (undir merkjum Flytjanda) og Samskip en þessi fyrirtæki [reki] víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem [taki] til alls landsins.“ Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2015, *Samruni Eimskipafélags Íslands hf. og Sæferða hf.*, kom fram að keppinautar Eimskips væru „allir sammála um nauðsyn þess að gripið yrði til íhlutunar vegna samrunans enda myndi hann styrkja markaðsráðandi stöðu Eimskips á markaði fyrir landflutninga. Samkeppniseftirlitið telur að hægt sé að fallast á framangreind sjónarmið í meginatriðum.“ Voru sett skilyrði til þess að samruninn raskaði ekki samkeppni í landflutningum.
103. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018 þar sem til skoðunar var samruni á landflutningamarkaði var komist að þeirri niðurstöðu að staða Samskipa og Eimskips í landflutningum væri mjög sterk. Fyrirtækin sinntu hvort um sig alhliða vöruflutningum með eigin flutningabílum á mikilvægum áætlunarleiðum hér á landi, s.s. á milli Reykjavíkur og Akureyrar (o.fl. áfangastaða á Norðurlandi), Reykjavíkur og Austurlands/Austfjarða og Reykjavíkur og norðanverðra Vestfjarða. Þá ráku fyrirtækin stórar vöruafgreiðslur í Reykjavík (Eimskip-Flytjandi í Klettagörðum og Landflutningar-Samskip í Kjalarvogi) og einnig víða á landsbyggðinni.
104. Eins og nánar verður rökstutt er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi einnig haft samanlagt mjög sterka stöðu í landflutningum á rannsóknartímabili þessa máls. Hafi því verið um að ræða samskonar viðkvæmt samkeppnislegt ástand og ríkti í áætlunarflutningum á sjó á rannsóknartímabilinu.
105. Á rannsóknartímabili þessa máls ráku Samskip og Eimskip hvort um sig víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem tóku til alls landsins. Flutninganet Eimskips var undir merkjum „Flytjanda“ og Samskipa undir merkjum „Landflutninga“. Einnig hafa Samskip og Eimskip gert samninga við minni fyrirtæki um landflutninga.
106. Bæði Samskip og Eimskip hafa þannig átt í samstarfi við minni landflutningafyrirtæki á landsbyggðinni, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.11.1. Á flestum áætlunarleiðum starfa sömu samstarfsfyrirtækin fyrir bæði félögin. Þau flytja þá vörur samkvæmt áætlun á milli þess byggðarlags/svæðis þar sem þau eru staðsett og vöruafgreiðslna Samskipa og Eimskips í Reykjavík. Sinna þau einnig vöruafgreiðslu fyrir félögin á sínu heimasvæði.
107. Í töflum 23-25 hér á eftir eru teknar saman upplýsingar um flutninganet Samskipa og Eimskips í innanlandsflutningum og hvaða fyrirtæki séu samstarfsfyrirtæki á hverri leið eða svæði. Eins og taflan ber með sér er fyrirkomulagið allajafna þannig að á þeim leiðum þar sem Samskip og Eimskip aka á eigin flutningabílum starfa ekki samstarfsfyrirtækin. Þar sem samstarfsfyrirtækin starfa sinna þau í flestum tilvikum flutningum bæði fyrir Samskip og Eimskip. Á megin rannsóknartímabili málsins frá árinu 2008 til 2013 urðu ekki miklar breytingar á samstarfsfyrirtækjum innan flutninganeta Samskipa og Eimskips.⁴³ Helstu breytingar eða önnur atriði sem hafa þýðingu er fjallað um í

⁴³ Upplýsingar um hlutdeild í landflutningum eru þó aðeins settar fram frá árinu 2008.



neðanmálgreinum. Í öllum tilvikum er um að ræða flutninga á milli þeirra byggðarlaga/svæða sem tilgreind eru í fyrsta dálki og vöruafgreiðslna í Reykjavík.

Tafla 23: Flutninganet Samskipa og Eimskips í áætlunarflutningum innanlands auk upplýsinga um samstarfsfyrirtæki. Suðurnes, Vesturland og Vestfirðir.

Landshluti	Staður	Samskip Eimskip Samstarfsfyrirtæki	Flutningar fyrir
Suðurnes	Reykjanesbær Garður Sandgerði Hafnir Keflavíkurflugvöllur	Fitjar flutningar ehf.	Flytur fyrir Eimskip ⁴⁴ og Samskip
	Grindavík Vogar	Flutningaþjónusta Sigga	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
Vesturland	Akranes	Bifreiðastöð ÞÞÞ ehf.	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
	Borgarnes Borgarfjörður	Flutningamiðstöðin Borgarnesi ehf.	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
	Snæfellsbær/Ólafsvík Hellissandur Rif Búðir Grundarfjörður Stykkishólmur	Ragnar og Ásgeir ehf.	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
	Búðardalur Skriðuland Króksfjarðarnes Reykhólar	KM þjónustan ehf. ⁴⁵	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
	Barðaströnd Patreksfjörður Tálknafjörður Bíldudalur	Nanna ehf.	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
Vestfirðir	Ísafjarðarbær Bolungarvík Súðavík Flateyri Suðureyri Þingeyri	Eimskip/Samskip	

⁴⁴ Eimskip sinnti eigin flutningum árin 2008 og 2009.

⁴⁵ Vörumiðlun yfirtók flutningarekstur KM þjónustunnar í mars 2013, sbr. nánar hér á eftir.



Tafla 24: Flutninganet Samskipa og Eimskips í áætlunarflutningum innanlands auk upplýsinga um samstarfsfyrirtæki. Norðurland vestra og Strandir. Norðurland eystra og Austurland.

Landshluti	Staður	Samskip Eimskip Samstarfsfyrirtæki	Flutningar fyrir
Norðurland vestra og Strandir	Óspakseyri Hólmavík Norðurfjörður	Strandafrakt ehf. Vörumiðlun ehf.	Strandafrakt flytur fyrir Eimskip. Vörumiðlun flytur fyrir Samskip.
	Hvammstangi Blönduós Skagaströnd Sauðárkrókur Varmahlíð Hofsós	Vörumiðlun ehf.	Flytur fyrir Samskip og Eimskip
Norðurland eystra ⁴⁶	Akureyri Grenivík Dalvík Árskógssandur Ólafsfjörður Siglufjörður Hrísey Mývatn Reynihlíð Húsavík Kópasker Raufarhöfn Þórshöfn	Samskip og Eimskip	
Austurland ⁴⁷	Bakkafjörður Egilsstaðir Borgarfjörður eystri Vopnafjörður Seyðisfjörður Reyðarfjörður Eskifjörður Neskaupsstaður Breiðdalsvík Stöðvarfjörður Fáskrúðsfjörður Djúpivogur	Samskip og Eimskip	

⁴⁶ Samskip og Eimskip sinntu að meginstefnu eigin flutningum sjálfir til og frá Norðurlandi eystra. Samstarf var þó á milli þessara aðila á sumum leiðum eins og nánar er fjallað um hér síðar.

⁴⁷ Samskip og Eimskip sinntu að meginstefnu eigin flutningum sjálfir til og frá Austurlandi. Samstarf var þó á milli þessara aðila á sumum leiðum eins og nánar er fjallað um hér síðar.



Tafla 25: Flutninganet Samskipa og Eimskips í áætlunarflutningum innanlands auk upplýsinga um samstarfsfyrirtæki. Suðausturland og Suðurland.

Landshluti	Staður	Samskip Eimskip Samstarfsfyrirtæki	Flutningar fyrir
Suðausturland	Höfn	Eimskip og KASK	KASK flytur fyrir Samskip.
	Fagurhólsmýri		
	Vík	Auðbert og Vigfús ehf. og Samskip	Auðbert og Vigfús flytja fyrir Eimskip
	Kirkjubæjarklaustur		
	Hvolsvöllur	Þórður Jónsson og Samskip	Flytur fyrir Eimskip
Hella			
Fljótshlíð			
Suðurland	Flúðir	Flúðaleið	Flytur fyrir Eimskip
	Skeiðahreppur		
	Gnúpverjahreppur		
	Árnes		
	Biskupstungur	Samskip og Eimskip	
	Selfoss (Árborg)		
	Eyrbakki		
	Stokkseyri		
Hveragerði			
Þorlákshöfn	Samskip og Eimskip		
Laugarvatn			
Vestmannaeyjar	Samskip og Eimskip		

108. Ljóst er að það eru ekki aðeins Samskip og Eimskip, auk samstarfsfyrirtækja þeirra fyrirtækja, sem sinna reglubundnum áætlunarflutningum á Íslandi.
109. Samskip byggja á því að Íslandspóstur sé keppinautur í landflutningum. Af þessu tilefni vísast til umfjöllunar í ákvörðun nr. 8/2017 þar sem kemur fram að landflutningastarfsemi Samskipa og Eimskips felist að miklu leyti í pakka- og brettaflutningum og að Íslandspóstur hafi haslað sér völl á þessu sviði, þ.e. í þyngri sendingum. Í ákvörðuninni var talið að það væri einkum á þessu sviði sem starfsemi Íslandspósts skaraðist við starfsemi landflutningafyrirtækjanna. Eftir sem áður lægi þó fyrir að meirihluti vörusendinga Íslandspósts væri innan við 20 kg. og félli því almennt innan svokallaðrar alþjónustu.⁴⁸
110. Með hliðsjón af framangreindu er það mat Samkeppniseftirlitsins að rök séu til að líta til tekna Íslandspóst vegna sendinga sem eru þyngri en 20 kg. við mat á hlutdeild á landflutningamarkaði að því marki sem það á við á rannsóknartímabilinu. Er það ívilnandi fyrir Samskip.
111. Hvað varðar aðra aðila en Íslandspóst tilgreina Samskip að Nesfrakt sé einn af helstu keppinautum Eimskips og Samskipa í landflutningum. Með svari Eimskips fylgdi hins vegar yfirlit yfir aðila sem fyrirtækið heldur fram að séu keppinautar félagsins í landflutningum. Voru þetta eftirfarandi aðilar:
- A.K. flutningar ehf.
 - Auðbert og Vigfús Pál ehf.
 - Austfjarðarflutningar ehf.
 - A-Ö flutningar ehf.

⁴⁸ Íslandspóstur sinni á rannsóknartímabilinu alþjónustu á sendingum allt að 20 kg. í samræmi við þágildandi lög um póstpjónustu.



- B.K. flutningar ehf.
- BB & synir ehf.
- B. Sturluson
- Benna ehf.
- Bifreiðastöð Þórðar Þ. Þórðarsonar ehf.
- Björninn sf.
- E.T. flutningar ehf.
- E.T. ehf.
- Ekja ehf.
- EP flutningar ehf.
- Fitjar-flutningar ehf.
- Fljótavík
- Flutningaþjónustan Borgarnesi
- Flutningaþjónusta Arnars ehf.
- Flutningaþjónusta Bubba ehf.
- Flutningaþjónusta Sigga ehf.
- Flutningur ehf.
- Flúðaleið ehf.
- Fraktflutningar ehf.
- GB ehf.
- Gullvagninn ehf.
- HM Flutningar ehf.
- Hnullungur ehf.
- IB vélar ehf.
- Íscargo ehf.
- Ísfrakt ehf.
- Íslandspóstur
- JKG flutningar ehf.
- Jóhann Geirharðsson ehf.
- Jón og Margeir ehf.



- Jökulfell ehf.
- K.M. þjónustan ehf.
- KG sendibílar ehf.
- Króni ehf.
- Léttflutningar ehf.
- M. Sturluson ehf.
- Magnús Á. Eiríksson ehf.
- Margeir Jónsson ehf.
- MH flutningar slf.
- Nanna ehf.
- Nesfrakt ehf.
- Ragnar og Ásgeir ehf.
- Rauðkollur ehf.
- RT Flutningar ehf.
- S V Bílar ehf.
- S.G. flutningar ehf.
- S.H. flutningar ehf.
- Sendibílalausnir ehf.
- Sendibílar Íslands ehf.
- Sendibílar Reykjavíkur ehf.
- Sendibílar Trausta ehf.
- SG Ingvason ehf.
- SGK Sendi/gr.bílast. Kjalarn. ehf.
- Siggj danski ehf.
- Sigurjón V. Jónsson slf.
- Silfri ehf.
- Sissarnir ehf.
- Strandafrakt ehf.
- Strákarnir á markaðnum ehf. (SÁM)
- V.H. flutningaþjónusta



- Vaðvík ehf.
 - Verkbílar ehf.
 - Víðir og Alda ehf.
 - Vöggur ehf.
 - Vöndull ehf.
 - Vörudreifing ehf.
 - Vörumiðlun ehf.
 - Þórður ehf.
112. Var yfirlit um framangreinda aðila sundurgreint eftir árum og flutningaleiðum.
113. Til að meta markaðshlutdeild á landflutningamarkaði var aflað upplýsinga frá Samskipum, Eimskip og Íslandspósti auk nefndra aðila sem Eimskip hélt fram að væru keppinautar á landflutningamarkaði. Verður nú greint frá upplýsingaöflun frá þessum aðilum.
114. Eins og áður hefur verið rakið hóf Samkeppniseftirlitið með bréfum, dags. 29. mars 2010, athugun m.a. á því hvort Samskip og Eimskip hefðu í starfsemi sinni brotið gegn samkeppnislögum á landflutningamörkuðum.
115. Upplýsingar um tekjur og magn Eimskips bárust þann 4. febrúar 2011 fyrir árin 2007, 2008 og 2009 eftir 20 áætlunarleiðum til og frá Reykjavík og á milli Akureyrar og Egilsstaða. Tók sundurliðunin til tekna og magns í (1) flutningakerfinu 2007-2009, (2) sendingartengdum lausavöruflytningi (LCL), (3) gámaakstri (FCL) og (4) fiskflutningum í flutningakerfinu.
116. Sundurliðun á tekjum og flutningsmagni Samskipa fyrir árin 2007, 2008 og 2009 barst þann 18. febrúar 2011. Tók sundurliðunin til (1) innanlandsflutninga, (2) LCL for- og framhaldsflutninga (3) FCL for- og framhaldsflutninga og annarra flutninga, (4) fersks fisks innanlands og (5) fersks fisks - forflutnings.
117. Eins og áður hefur komið fram var þessi eldri athugun á landflutningamarkaði sameinuð því máli, sbr. kafla 2.3. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins þann 30. september 2016 var óskað eftir samskonar upplýsingum frá Samskipum og Eimskip um sundurliðun á tekjum og magni og borist höfðu frá félögum árið 2011. Tók ný gagnabeiðni til árána 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 og 2015. Umbeiðin gögn bárust frá Eimskip með bréfi þann 1. nóvember 2016 og frá Samskipum með bréfi þann 22. nóvember 2016.
118. Við úrvinnslu gagna frá Samskipum kom í ljós að upplýsingar sem Samskip afhentu voru ekki að öllu leyti í samræmi við samtímagögn sem afrituð höfðu verið hjá fyrirtækinu. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins þann 26. apríl 2018 var því óskað eftir því að Samskip staðfestu réttmæti upplýsinganna eða skýrðu eða leiðréttu þann mun sem um væri að ræða. Svar barst frá Samskipum þann 9. maí 2018. Þar segir að við samanburð á gögnunum hefði komið í ljós að ekki hefði verið notaðar sömu skilgreiningar við öflun gagnanna fyrir árin 2007-2009 annars vegar og árin 2010-2015 hins vegar. Mismunurinn lægi í því að fiskflutningar hefðu ekki verið inni í heildarflutningsmagni fyrir árin 2010-2015. Uppfærðar leiðréttar upplýsingar bárust með bréfinu og er við mat á hlutdeild hér á eftir byggt á þeim.
119. Með tölvupósti þann 17. nóvember 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Íslandspósti um sundurliðun á tekjum eftir flutningaleiðum á milli annars vegar pósthúsa á



höfuðborgarsvæðinu (svæði 1)⁴⁹ og hins vegar á öðrum skilgreindum landsvæðum (svæði 2-16).⁵⁰ Beðið var um að upplýsingarnar væru þannig settar fram að tekjur fyrir sendingar m.a. þyngri en 20 kg. yrðu sundurliðaðar frá svæði 1 (höfuðborgarsvæðið) til annarra svæða (2-16) og svo frá viðkomandi svæðum til höfuðborgarsvæðisins. Einnig var beðið um að tekjur yrðu greindar frá viðkomandi svæðum (2-16) til annarra svæða en höfuðborgarsvæðisins. Undantekning frá þessu væri svæði 10 (Akureyri og Norðausturland) og 11 (Austurland). Hvað þau svæði varðaði var beðið um að tekjur fyrir sendingar á milli þeirra yrðu sundurliðaðar sérstaklega. Upplýsingabeðið tók til árána 2008 til 2016. Umbeðnar upplýsingar bárust frá Íslandspósti með tölvupósti þann 3. desember 2017.

120. Sem fyrr segir setti Eimskip fram sjónarmið um aðila sem að mati fyrirtækisins eru keppinautar fyrirtækisins á landflutningamarkaði. Eru þessir aðilar tilgreindir hér að framan. Ljóst er af upptalningunni að bæði er um að ræða fyrirtæki sem eru samstarfsfyrirtæki félaganna (sbr. tafla 7) auk fjölda annarra aðila, m.a. Íslandspósts. Samkeppniseftirlitið sendi beiðni til ríkisskattstjóra þann 6. nóvember 2017 með lista yfir umrædda aðila og ósk um upplýsingar um tekjur þeirra fyrir árin 2008 til 2016.
121. Að fengnum þessum upplýsingum frá ríkisskattstjóra þann 14. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið 69 aðilum fyrirspurn þann 22. nóvember 2017 þar sem óskað var eftir að staðfest yrði að tilgreindar tekjur væru vegna flutninga. Ef um aðra starfsemi væri að ræða að hluta eða öllu leyti óskaðist það tilgreint. Þá var óskað eftir því að flutningatekjur yrðu sundurgreindar með eins nákvæmum hætti og kostur væri og á hvaða landsvæðum eða flutningaleiðum þær væru upprunnar á hverju ári fyrir sig. Þá fylgdi með flokkun landsvæða sem unnt yrði að hafa til hliðsjónar við sundurliðun.⁵¹ Umbeðnar upplýsingar bárust frá flutningafyrirtækjum á tímabilinu frá nóvember 2017 til maí 2018. Að því leyti sem þessar tekjur tilheyrðu skilgreindum mörkuðum er tekið tillit til þeirra í eftirfarandi umfjöllun.
122. Í samræmi við framangreindar upplýsingar sem aflað hefur verið frá Eimskipi, Samskipum, Íslandspósti og öðrum aðilum sem sinna innanlandsflutningum eru hér á eftir settar fram töflur sem

⁴⁹ Svæði 1: Höfuðborgarsvæðið: Pósthús/póstafgreiðslur í Reykjavík, Seltjarnarnesi, Kópavogi, Garðabæ, Hafnarfirði og Mosfellsbæ.

⁵⁰ Svæði 2: Akranes: Pósthúsið á Akranesi.

Svæði 3: Borgarnes: Pósthúsið í Borgarnesi.

Svæði 4: Snæfellsnes: Pósthús í Ólafsvík, Grundarfirði og Stykkishólmi.

Svæði 5: Búðardalur: Pósthúsið í Búðardal.

Svæði 6: Sunnanverðir Vestfirðir: Pósthúsið á Patreksfirði.

Svæði 7: Norðanverðir Vestfirðir: Pósthús í Bolungarvík, Ísafirði og Súðavík.

Svæði 8: Strandir: Pósthús á Hólmavík, Drangsnesi og Norðurfirði.

Svæði 9: Norðvesturland: Pósthús á Hvammstanga, Blönduósi, Skagaströnd og Sauðárkróki.

Svæði 10: Akureyri/Norðurland-Eystra: Pósthús/póstafgreiðslur á Siglufirði, Ólafsfirði, Dalvík, Akureyri, Grenivík, Grímsey, Laugum, Reynihlíð, Húsavík, Kópaskeri, Raufarhöfn og Þórshöfn.

Svæði 11: Austurland: Pósthús/póstafgreiðslur á Vopnafirði, Egilsstöðum, Seyðisfirði, Neskaupstað, Eskifirði, Reyðarfirði, Fáskrúðsfirði, Breiðdalsvík og Djúpvaggi.

Svæði 12: Höfn: Pósthúsið á Höfn.

Svæði 13: Suðurland: Pósthús á Hvolsvelli, Hellu, Selfossi og Hveragerði.

Svæði 14: Vestmannaeyjar: Pósthúsið í Vestmannaeyjum.

Svæði 15: Suðurnes: Pósthúsið í Reykjanesbæ.

Svæði 16: Grindavík: Pósthúsið í Grindavík.

Var við skilgreiningu á nefndum svæðum miðað við að unnt væri að greina flutninga á sömu flutningaleiðum og Samskip og Eimskip og samstarfsfyrirtæki þeirra sinna.

⁵¹ Eru þetta A.K. flutningar ehf., Auðbert og Vigfús Páll ehf., Austfjarðaflutningar ehf., B.K.flutningar ehf., BB & synir ehf., Benni ehf., Bifreiðastöð Þórðar Þ Þórð ehf., Björninn sf., E.T flutningar ehf., E.T. ehf., Ekja ehf., EP flutningar ehf., Fitjar-flutningar ehf., Fitjar Vörumiðlun ehf., Fljótavík, Flutningaþj.Borgarnesi, Flutningastöðin Borgarnesi, Flutningaþjónusta Arnars ehf., Flutningaþjónusta Bubba ehf., Flutningaþjónusta Sigga ehf., Flutningaþjónustan ehf., Flutningur ehf., Fraktflutningar ehf., GB ehf., Gullvagninn ehf., HM Flutningar ehf., Hnullungur ehf., Íscargo ehf., JKG Flutningar ehf., Jóhann Geirharðsson ehf., Jón og Margeir ehf., Jón og Margeir flutningar ehf., Jökull ehf., K.M.þjónustan ehf., KASK flutningar ehf., KG sendibílar ehf., Króni ehf., Léttflutningar ehf., M. Sturluson ehf., Magnús Á. Eiríksson ehf., Margeir Jónsson ehf., MH flutningar ehf., Nanna ehf., Ragnar & Ásgeir ehf., Rauðkollur ehf., RT Flutningar ehf., S V Bílar ehf., S.G flutningar ehf., S.H. flutningar ehf., Sendibílalausnir ehf., Sendibílar Íslands ehf., Sendibílar Reykjavíkur ehf., Sendibílar Trausta ehf., SG Ingvason ehf., SGK Sendibílast. Kjalarn. ehf., Sigfússon ehf., Siggí danski ehf., Sigurjón V Jónsson slf., Sissarnir ehf., Strandafrakt ehf., Strákarnir á markaðnum ehf., V.H. flutningaþjónusta ehf., Vaðvík ehf., Verkíllar ehf., Víðir og Alda ehf., Vöggur ehf., Vöndull ehf., Vörudreifing ehf., Vörumiðlun ehf. og Þórður ehf.



innihalda markaðshlutdeild aðila í landflutningum. Nánar tiltekið er um að ræða hlutdeild miðað við flutningatekjur skipafélaganna í flutningakerfum eða -netum þeirra, samstarfsaðila þeirra, tekjur Íslandspósts vegna sendinga stærri en 20 kg. og tekjur annarra flutningafyrirtækja sem sinna landflutningum.

123. Samkeppniseftirlitið telur að með því að telja með tekjur Íslandspósts og minni aðila í landflutningum sem mögulega sinna ekki flutningum samkvæmt fyrirfram skilgreindri áætlun sé hlutdeildin metin miðað við nokkuð víða skilgreiningu markaðarins. Er það vegna þess að bæði landflutningastarfsemi Íslandspósts sem og flutningar minni aðila fela ekki í sér sömu breidd í landflutningum og flutningar Samskipa og Eimskíps og samstarfsaðila þeirra. Hlutdeild fyrirtækjanna tveggja væri eitthvað hærra ef litið væri til þrengri skilgreiningar og þá einungis þeirra aðila sem geta veitt sömu víðtæku þjónustu og þau gera á sviði landflutninga. Telur Samkeppniseftirlitið að með því að miða við víða skilgreiningu njóti Samskip vafans hvað mat á mögulegri hlutdeild, og þar með styrk, á viðkomandi mörkuðum.
124. Sem fyrr segir geta markaðir fyrir landflutninga afmarkast af tilteknum áætlunarleiðum sem eftir atvikum geta verið sérstakir markaðir út frá eftirspurnarstaðgöngu. Samkeppniseftirlitið telur að í þessu sambandi megi skipta landinu í tiltekin svæði og að flutningar á milli þeirra afmarki helstu flutningaleiðirnar. eru þetta 19 svæði, þ.e. höfuðborgarsvæðið og 18 önnur tilgreind svæði sem fram koma að miklu leyti í töflum 23-25 hér að framan. Einnig telur eftirlitið að rétt sé að taka flutninga á milli Norðurlands og Austurlands með sem sérstakan markað. Þessar flutningaleiðir eru misjafnar bæði hvað varðar umfang flutninga og vegalengdir en Samkeppniseftirlitið telur að þær endurspegli nokkuð vel fyrirkomulagið á markaðnum út frá m.a. skipulagi flutninganeta félaganna og samstarfsaðila þeirra. Þær flutningaleiðir sem um ræðir eru:
- Höfuðborgarsvæðið – Suðurnes
 - Höfuðborgarsvæðið – Grindavík
 - Höfuðborgarsvæðið – Akranes
 - Höfuðborgarsvæðið – Borgarnes
 - Höfuðborgarsvæðið – Snæfellsnes
 - Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur
 - Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir
 - Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir
 - Höfuðborgarsvæðið – Strandir
 - Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra
 - Höfuðborgarsvæðið – Akureyri og Norðurland Eystra
 - Akureyri og Norðurland Eystra – Austurland
 - Höfuðborgarsvæðið – Austurland
 - Höfuðborgarsvæðið – Höfn
 - Höfuðborgarsvæðið – Vík/Kirkjubæjarklaustur
 - Höfuðborgarsvæðið – Hella/Hvolsvöllur



- Höfuðborgarsvæðið - Flúðir
- Höfuðborgarsvæðið – Árborg/Hveragerði/Þorlákshöfn
- Höfuðborgarsvæðið – Vestmannaeyjar

125. Hér á eftir verður fjallað um markaðshlutdeild á þessum leiðum miðað við tekjur. Út frá framboðsstaðgöngu er þó gagnlegt að líta ennfremur til hlutdeildar á landinu öllu og verður fjallað um hana fyrst. Samtals tekjur eru birtar neðst í hverri töflu í ma.kr. eru upplýsingarnar birtar fyrir árin 2007 til 2013 eins og gert er varðandi sjóflutningana.

4.1. Landið allt – Ísland

126. Eins og gerð hefur verið grein fyrir hér að framan sinna bæði Samskip og Eimskip landflutningum með eigin flutningabílum annars vegar og hins vegar í samstarfi við samstarfsfyrirtæki víðs vegar um landið. Einnig reka félögin stórar vöruafgreiðslur í Reykjavík (Landflutningar-Samskip í Kjalarvogi og Eimskip-Flytjandi í Klettagörðum). Samstarfsfyrirtækin hafa aðgang að þessum vöruafgreiðslum þegar þau flytja vörur til og frá höfuðborgarsvæðinu. Flest samstarfsfyrirtækin flytja því vörur fyrir Samskip og Eimskip auk þess að sinna flutningum fyrir sína eigin viðskiptavinum. Samkeppniseftirlitið telur að vegna þessa fyrirkomulags sé gagnlegt að birta hlutdeild aðila á landinu öllu annars vegar þar sem tekjur Samskipa og Eimskips eru eingöngu miðaðar við þeirra eigin flutninga (tafla 26) og svo hins vegar þar sem tekjum samstarfsfyrirtækjanna vegna flutninga fyrir skipafélögin er bætt við tekjum skipafélaganna (tafla 27).

127. Í töflu 26 er því miðað við eigin flutninga hvers aðila. Gert er ráð fyrir að flutningar samstarfsfyrirtækjanna fyrir skipafélögin séu alfarið þeirra eigin flutningar (þ.e. samstarfsaðilanna).

Tafla 26: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í ma. kr. árin 2008-2013 – landið allt. Í töflunni eru tekjur samstarfsfyrirtækjanna vegna flutninga fyrir skipafélögin taldar með tekjum samstarfsaðilanna.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	34,1%	35,5%	34,7%	34,8%	34,5%	33,5%
Samskip	28,8%	29,0%	28,5%	27,4%	26,1%	24,4%
Fitjar flutningar	3,3%	2,5%	2,3%	2,1%	2,8%	2,7%
Flutningaþj. Sigga	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%
Þ.Þ.Þ.	3,8%	3,2%	3,5%	3,2%	3,4%	3,5%
Flutningast. Borgarn.	1,4%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%
Ragnar og Ásgeir	5,4%	5,9%	5,4%	5,5%	5,4%	5,7%
Vörumiðlun	8,8%	8,9%	10,0%	9,6%	9,5%	9,7%
Nanna	2,4%	2,7%	2,8%	2,7%	2,6%	2,8%
Strandafrakt	0,5%	0,4%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%
KASK	2,2%	2,6%	2,3%	2,3%	2,3%	2,5%
Auðbert og Vigfús	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%
Þórður	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,2%
Flúðaleið	0,9%	0,7%	0,5%	0,7%	0,9%	0,9%
Verktakar Samskipa	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%
Íslandspóstur	0,9%	1,0%	1,0%	1,2%	1,0%	1,0%
Aðrir aðilar	5,2%	3,8%	5,0%	6,2%	7,4%	9,0%
Samtals tekjur (ma.kr.)	6,6	6,8	7,2	7,8	8,7	9,3

128. Eins og fram kemur í töflunni eru Samskip og Eimskip með mestu hlutdeildina. Hlutdeild Eimskips er aðeins hærra en Samskipa í upphafi tímabilsins og eykur Eimskip forskot sitt nokkuð á umræddu sex



ára tímabili. Vörumiðlun er þriðji stærsti aðilinn á landsvísu og þar á eftir eru Ragnar og Ásgeir. Hlutdeild annarra samstarfsfyrirtækja er minni og hlutdeild annarra flutningafyrirtækja utan samstarfs við skipafélögin er ekki mikil. Sama á við um hlutdeild Íslandspóstis sem ekki er mikil.

129. Samkeppniseftirlitið telur að þessi hlutdeild gefi þó ekki raunsanna mynd af vægi Samkipa og Eimskips á landflutningamarkaðnum. Stærstur hluti flutninga samstarfsfyrirtækjanna eru flutningar fyrir félögin tvö og jafnvel undir þeirra eigin vörumerkjum, sbr. að þessir aðilar aka einnig undir merkjum félaganna, þ.e. Landflutninga og Flytjanda. Ef tekjur vegna flutninga samstarfsfyrirtækja fyrir félögin eru taldar með þeirra eigin flutningum hækkar hlutdeild Samskipa og Eimskips.

Tafla 27: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í ma. kr. árin 2008-2013 – landið allt. Í töflunni eru tekjur samstarfsfyrirtækja vegna flutninga fyrir skipafélögin taldar með tekjum skipafélaganna.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	43,9%	44,3%	44,5%	44,2%	44,0%	43,1%
Samskip	38,0%	37,7%	36,9%	34,6%	33,1%	30,4%
Fitjar flutningar	2,4%	1,8%	0,9%	0,6%	1,2%	1,2%
Flutningaþj. Sigga	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%
Þ.Þ.Þ.	1,6%	1,7%	1,8%	1,5%	1,5%	1,9%
Flutningast. Borgarn.	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,3%	0,4%
Ragnar og Ásgeir	2,4%	3,4%	3,2%	3,2%	3,2%	3,5%
Vörumiðlun	2,2%	2,6%	3,3%	4,6%	4,9%	5,4%
Nanna	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,8%
Strandafrakt	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%
KASK	0,7%	0,9%	0,9%	0,9%	0,7%	1,0%
Auðbert og Vigfús	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Þórður	0,8%	0,9%	0,9%	1,0%	0,8%	1,0%
Flúðaleið	0,4%	0,3%	0,1%	0,3%	0,4%	0,4%
Íslandspóstur	0,9%	1,0%	1,0%	1,2%	1,0%	1,0%
Aðrir aðilar	5,2%	3,8%	5,0%	6,2%	7,4%	9,0%
Samtals tekjur (ma.kr.)	6,6	6,8	7,2	7,8	8,7	9,3

130. Ljóst er að hlutdeild Samskipa og Eimskips hækkar talsvert miðað við þessa sviðsmynd. Yfirburðir fyrirtækjanna eru ótvíræðir og samtals eru þau með um og yfir 75-80% hlutdeild á landsvísu á rannsóknartímabilinu.

4.2. Höfuðborgarsvæðið - Reykjanes

131. Hér er um að ræða flutninga á milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á Reykjanesi (utan Grindavíkur og Voga), þ.e. Reykjanesbæjar, Garðs, Sandgerðis og Keflavíkurflugvallar. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið hefur verið Fitjar-flutningar ehf. sem einnig sinna eigin flutningum á þessari leið. Hefur fyrirtækið einnig annast vöruafgreiðslu fyrir Samskip og Eimskip í Reykjanesbæ. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og umræddra áfangastaða eru E.T. ehf., Fraktflutningar ehf., Jóhann Geirharðsson ehf., S V Bílar ehf., Vaðvík og Íslandspóstur.
132. Á þeim svæðum sem samstarfsfyrirtæki starfa (eins og á við á þessari flutningaleið) er hlutdeild þeirra tilgreind sem heild og skipt niður á Samskip, Eimskip og eigin flutninga eftir því sem við á. Einnig eru tilgreindir eigin flutningar skipafélaganna eftir því sem við á.



Tafla 28: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Reykjanes (utan Grundavíkur og Voga).⁵²

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fitjar-flutningar	64,1%	58,1%	62,3%	60,8%	68,7%	66,9%
- Eimskip með Fitjum	0,0%	0,0%	17,5%	25,8%	18,2%	19,5%
- Samskip með Fitjum	17,1%	16,3%	19,6%	19,2%	20,2%	18,3%
- Eigin flutningar Fitja	47,0%	41,9%	25,2%	15,9%	30,3%	29,1%
Eimskip – eigin flutn.	15,9%	22,8%	8,8%	7,9%	5,1%	5,4%
Samskip – eigin flutn.	6,3%	8,9%	15,1%	12,0%	9,1%	10,4%
E.T.	3,9%	1,6%	1,6%	1,8%	1,5%	1,7%
Nesfrakt	2,8%	3,2%	6,6%	11,0%	10,8%	9,9%
Fraktflutningar	1,1%	1,8%	1,9%	1,7%	1,4%	1,7%
Jóhann Geirharðson	2,8%	0,4%	0,7%	1,1%	0,2%	0,1%
S V Bílar	1,9%	1,6%	1,3%	1,2%	0,2%	0,1%
Vaðvík	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	1,6%
Íslandspóstur	1,2%	1,6%	2,0%	2,4%	2,2%	2,2%
Samtals tekjur (m.kr.)	337	298	262	273	347	381

133. Fitjar-flutningar er helsta landflutningafyrirtækið á Reykjanesi. Stærri hluti flutninga fyrirtækisins er þó fyrir skipafélögin sem einnig flytja vörur með eigin flutningabílum á svæðinu. Nesfrakt var með nokkra hlutdeild á seinni hluta tímabilsins. Hlutur annarra flutningafyrirtækja, þ.m.t. Íslandspósts, er ekki stór.

4.3. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar

134. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og Grindavíkur og Voga hins vegar. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið hefur verið Flutningaþjónusta Sigga sem einnig sinnir eigin flutningum á þessari leið. Hefur fyrirtækið einnig annast vöruafgreiðslu fyrir Samskipa og Eimskips í Grindavík og Vogum. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og Grindavíkur/Voga eru SG Ingvason ehf. (2008-2009) og Íslandspóstur.

Tafla 29: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Flutningaþj. Sigga	55,3%	54,9%	62,8%	64,7%	56,1%	49,9%
- Eimskip með Fl.þj. Sigga	8,0%	8,8%	9,7%	10,5%	10,9%	9,6%
- Samskip með Fl.þj. Sigga	11,0%	14,4%	19,9%	18,7%	17,7%	16,7%
- Eigin fl. Fl.þj. Sigga	36,2%	31,7%	33,2%	35,6%	27,5%	23,6%
Eimskip – eigin flutn.	25,0%	26,8%	33,2%	32,5%	38,5%	45,3%
Samskip – eigin flutn.	2,5%	1,3%	3,1%	1,5%	4,3%	3,7%
SG Ingvason	16,6%	16,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Íslandspóstur	0,6%	0,8%	0,9%	1,3%	1,1%	1,0%
Samtals tekjur (m.kr.)	81	72	65	65	77	91

⁵² Tekjur Fitja í flutningakerfi Eimskips voru upp gefnar um þrefaldar árið 2011 í samanburði við aðliggjandi ár, 2010 og 2012. Þessi tala þykir ótrúverðug í samanburði við tekjur umrædd aðliggjandi ár sem og í ljósi tekna sem aflað hefur verið frá Fitjum fyrir árið 2011. Byggt er því á áætlun fyrir umrætt ár á þessu stigi máls sem tekur mið af tekjum í flutningakerfum Eimskips aðliggjandi ár.



135. Flutningaþjónusta Sigga er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið. Stærri hluti flutninga fyrirtækisins er þó fyrir skipafélögin sem einnig flytja vörur með eigin flutningabílum á flutningaleiðinni, þó aðallega Eimskip.

4.4. Höfuðborgarsvæðið - Akranes

136. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og Akraness. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið hefur verið Bifreiðastöð Þórðar Þ. Þórðarsonar ehf. á Akranesi sem einnig sinnir eigin flutningum. Hefur fyrirtækið einnig annast vöruafgreiðslu fyrir Samskip og Eimskip á Akranesi. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og Akraness eru S V Ingvason ehf. og Íslandspóstur.

Tafla 30: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið - Akranes.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bifreiðastöð ÞÞÞ	97,9%	97,3%	98,0%	97,8%	98,5%	98,5%
- Eimskip með ÞÞÞ	36,7%	33,5%	35,5%	39,1%	39,8%	34,9%
- Samskip með ÞÞÞ	19,3%	14,0%	12,6%	12,3%	15,2%	9,5%
- Eigin flutningar ÞÞÞ	41,8%	49,8%	49,9%	46,4%	43,5%	54,1%
S V Bílar	1,0%	1,4%	0,8%	0,4%	0,3%	0,1%
Íslandspóstur	1,1%	1,3%	1,3%	1,8%	1,3%	1,4%
Samtals tekjur (m.kr.)	254	228	259	256	295	328

137. Bifreiðastöð Þórðar Þ. Þórðarsonar er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið. Um helmingur flutninga fyrirtækisins er þó fyrir skipafélögin. Hlutdeild S V bíla og Íslandspósts er ekki mikil.

4.5. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð

138. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og Borgarbyggðar sem er Borgarnes og Borgarfjörður (Bifröst, Hvanneyri og Reykholt). Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið hefur verið Flutningamiðstöðin Borgarnesi ehf. sem einnig sinnir eigin flutningum. Hefur fyrirtækið einnig annast vöruafgreiðslu fyrir Samskip og Eimskip í Borgarnesi. Fyrir utan framangreinda aðila er það aðeins Íslandspóstur sem býður upp á flutninga á milli höfuðborgarsvæðisins og Borgarbyggðar.

Tafla 31: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Flutn.miðst. Borgarn.	87,2%	91,3%	88,7%	86,1%	86,8%	87,8%
- Eimsk. með Fl.Borgarn.	30,4%	36,1%	39,8%	34,6%	37,1%	36,4%
- Samskip með Fl.Borgarn.	47,1%	33,5%	27,0%	24,2%	26,5%	23,5%
- Eigin fl. Fl. Borgarn.	9,8%	21,7%	21,9%	27,3%	23,2%	27,9%
Eimskip - eigin flutn.	7,4%	4,7%	8,0%	9,3%	9,1%	5,3%
Samskip - eigin flutn.	3,5%	1,7%	0,8%	1,5%	1,7%	4,2%
Íslandspóstur	1,9%	2,3%	2,5%	3,1%	2,4%	2,7%
Samtals tekjur (m.kr.)	103	86	92	104	116	122

139. Flutningamiðstöðin Borgarnesi er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið. Stærri hluti flutninga fyrirtækisins er þó fyrir skipafélögin. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.



4.6. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes

140. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og áfangastaða á Snæfellsnesi hins vegar sem eru Grundarfjörður, Snæfellsbær (Ólafsvík, Rif og Hellissandur) og Stykkishólmur. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskip á þessari leið hefur verið Ragnar og Ásgeir ehf. í Grundarfirði sem einnig sinnir eigin flutningum. Hefur fyrirtækið einnig annast vöruafgreiðslu fyrir Samskip og Eimskip á Grundarfirði og í Ólafsvík. Aðrir helstu aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og Snæfellsness eru BB & synir ehf., Vörumiðlun ehf. og Íslandspóstur.

Tafla 32: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ragnar og Ásgeir ehf.	90,0%	93,1%	86,7%	84,7%	83,6%	86,1%
- Eimskip með R. og Á.	37,9%	27,4%	26,4%	27,0%	26,2%	27,1%
- Samskip með R. og Á.	12,5%	12,2%	9,4%	8,5%	7,5%	5,5%
- Eigin fl. R. og Á.	39,6%	53,5%	51,0%	49,2%	49,9%	53,5%
BB & synir	7,5%	4,7%	9,4%	11,3%	13,1%	10,7%
Vörumiðlun	2,1%	1,8%	3,4%	3,4%	2,9%	2,8%
Íslandspóstur	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%	0,4%	0,4%
Samtals tekjur (m.kr.)	393	433	451	503	563	614

141. Ragnar og Ásgeir er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið. Um helmingur flutninga fyrirtækisins er þó fyrir skipafélögin. BB & synir var með um 10% á seinni hluta tímabilsins. Hlutdeild Vörumiðlunar og Íslandspósts er ekki mikil.

4.7. Höfuðborgarsvæðið - Búðardalur og nágrenni

142. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og Búðardals og nágrannabyggðarlaga sem eru Reykhólar, Skriðuland og Króksfjarðarnes. Samstarfsaðili bæði Samskipa og Eimskip á þessari leið var áður KM Þjónustan í Búðardal. Flutningarekstur fyrirtækisins var yfirtekinn af Vörumiðlun þann 1. mars 2013 og hefur það fyrirtæki sinnt flutningunum síðan þá á þessari leið sem og eigin flutningum á leiðinni.⁵³ Ekki eru aðrir aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og Búðardals utan Íslandspósts.

Tafla 33: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið - Búðardalur.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
KM Þjónustan/Vörum.	97,1%	99,0%	97,8%	97,6%	99,0%	97,8%
- Eimskip m. KM Þj./Vm	17,0%	17,2%	16,5%	15,4%	19,4%	20,4%
- Samskip m KM Þj./Vm	14,9%	15,3%	42,5%	42,3%	53,0%	25,2%
- Eigin fl. KM Þj./Vm	65,2%	66,6%	38,8%	39,9%	26,6%	52,2%
Eimskip - eigin flutn.	1,9%	0,0%	1,2%	1,3%	0,0%	1,3%
Íslandspóstur	0,9%	1,0%	1,0%	1,1%	1,0%	0,9%
Samtals tekjur (m.kr.)	49	48	49	53	44	62

143. KM Þjónustan og síðar Vörumiðlun er langstærsta flutningafyrirtækið á þessari leið. Talsverður hluti flutninga fyrirtækisins er fyrir skipafélögin. Eimskip hefur aðeins sinnt flutningum með eigin flutningatækjum. Hlutdeild Íslandspósts er hverfandi.

⁵³ „Vörumiðlun ehf tekur við rekstri vöruflutninga KM-þjónustunnar“, dags. 25.02.2013. Búðardalur. Aðgengilegt á slóð: <https://budardalur.is/2013/02/25/vorumidlun-ehf-tekur-vid-rekstri-voruflytninga-km-thjonustunnar/>.



4.8. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir

144. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á sunnanverðum Vestfjörðum sem eru Bíldudalur, Patreksfjörður og Tálknafjörður. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið er Nanna ehf. á Patreksfirði sem einnig sinnir eigin flutningum. Ekki eru aðrir aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og sunnanverðra Vestfjarða nema Íslandspóstur.

Tafla 34: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nanna	99,6%	99,6%	99,6%	99,4%	99,6%	99,5%
- Eimskip með Nönnu	55,8%	56,6%	56,8%	56,2%	61,6%	57,2%
- Samskip með Nönnu	31,4%	28,6%	27,0%	29,0%	22,8%	15,3%
- Eigin fl. Nönnu	12,3%	14,4%	15,8%	14,3%	15,2%	26,9%
Íslandspóstur	0,4%	0,4%	0,4%	0,6%	0,4%	0,5%
Samtals tekjur (m.kr.)	157	187	201	214	225	259

145. Nanna er langstærsta flutningafyrirtækið á þessari leið en stærstur hluti flutninga fyrirtækisins er fyrir skipafélögin. Hlutdeild Íslandspósts er hverfandi.

4.9. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir

146. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á norðanverðum Vestfjörðum sem eru Ísafjörður, Bolungarvík, Súðavík, Flateyri, Suðureyri og Þingeyri. Á þessari leið reka bæði Samskip og Eimskip eigin flutningabíla og vöruafgreiðslur á Ísafirði. Ekki er um að ræða samstarfsaðila á þessari leið. Ekki eru aðrir sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og norðanverðra Vestfjarða nema Íslandspóstur.

Tafla 35: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	53,9%	62,1%	59,4%	60,0%	60,0%	54,7%
Samskip	45,4%	37,2%	39,9%	39,1%	39,3%	44,6%
Íslandspóstur	0,7%	0,7%	0,7%	0,9%	0,7%	0,8%
Samtals tekjur (m.kr.)	629	745	725	729	813	869

147. Hlutdeild Eimskips er heldur meiri en Samskipa á þessari leið og á það við um allt tímabilið. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.

4.10. Höfuðborgarsvæðið – Strandir

148. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á Ströndum sem eru Hólmavík, Dranganes, Óspakseyri og Norðurfjörður. Samstarfsfyrirtæki Eimskips á þessari leið er Strandafrakt og samstarfsfyrirtæki Samskipa er Vörumiðlun. Bæði Strandafrakt og Vörumiðlun sinna einnig eigin flutningum. Ekki eru aðrir aðilar sem sinna flutningum á þessari leið nema Íslandspóstur.



Tafla 36: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Strandir.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Strandafrakt	30,3%	27,2%	33,0%	35,2%	40,7%	45,1%
- Eimskip með Strandafrakt	15,6%	9,6%	10,1%	9,1%	9,5%	17,3%
- Eigin fl. Strandafrakt	14,7%	17,7%	22,8%	26,1%	31,2%	27,8%
Eimskip – eigin flutn.	20,2%	18,9%	0,6%	1,5%	0,8%	0,6%
Vörumiðlun	49,2%	53,6%	66,2%	62,9%	58,1%	54,0%
- Samskip með Vörumiðlun	49,1%	53,6%	28,1%	5,4%	5,0%	6,0%
- Eigin fl. Vörumiðlun	0,2%	0,0%	38,1%	57,5%	53,2%	48,0%
Íslandspóstur	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,3%	0,3%
Samtals tekjur (m.kr.)	99	107	101	124	122	128

149. Vörumiðlun sem er samstarfsfyrirtæki Samskipa er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið. Næst er Strandafrakt sem er samstarfsaðili Eimskips. Árin 2008 og 2009 var talsvert um eigin flutninga Eimskips. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.

4.11. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra

150. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á Norðurlandi vestra sem eru Sauðárkrókur, Blönduós, Hvammstangi, Skagaströnd, Varmahlíð og Hofsó. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið er Vörumiðlun á Sauðárkróki sem einnig sinnir eigin flutningum. Ekki eru önnur fyrirtæki sem sinna flutningum á þessari leið fyrir utan Íslandspóst.

Tafla 37: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vörumiðlun	98,4%	98,9%	99,0%	98,8%	99,1%	99,0%
- Eimskip með Vörumiðlun	40,9%	37,7%	35,6%	29,8%	29,3%	28,5%
- Samskip með Vörumiðlun	34,1%	32,6%	34,5%	26,3%	21,6%	19,2%
- Eigin fl. Vörumiðlunar	23,5%	28,6%	29,0%	42,7%	48,3%	51,2%
Samskip	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Íslandspóstur	1,0%	1,1%	1,0%	1,2%	0,9%	1,0%
Samtals tekjur (m.kr.)	489	508	616	627	716	750

151. Vörumiðlun er langstærsta flutningafyrirtækið á þessari leið og er fyrirtækið jafnframt þriðja stærsta fyrirtækið á sviði landflutninga á eftir skipafélögunum. Stærstur hluti flutninga fyrirtækisins er fyrir skipafélögin. Samskip sinntu aðeins flutningum með eigin flutningatækjum á fyrri hluta viðmiðunartímabilsins. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.

4.12. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra

152. Um er aðallega að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og Akureyrar og Eyjafjarðarsvæðisins, þ.e. Dalvíkur, Ólafsfjarðar, Grenivíkur, Árskógssands og Hríseyjar hins vegar. Aðrir áfangastaðir eru Húsavík, Mývatn, Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn. Bæði Samskip og Eimskip sinna eigin flutningum á milli Reykjavíkur og Akureyrar og reka eigin vöruafgreiðslur á Akureyri. Eins og nánar er fjallað um hér á eftir hafa Samskip og Eimskip átt í samstarfi í flutningum á milli áfangastaða á Norðausturlandi. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á þessum leiðum eru Nesfrakt, SV Bílar, Vaðvík og Íslandspóstur.



Tafla 38: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	46,3%	45,5%	46,2%	47,0%	46,9%	45,7%
Samskip	48,5%	50,3%	48,1%	44,6%	43,9%	44,0%
Verktakar fyrir Samskip:						
- Eimskip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
- [...]	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
- [...]	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nesfrakt	2,3%	2,2%	3,7%	6,1%	7,2%	7,5%
SV Bílar	1,7%	0,9%	0,8%	0,8%	0,1%	0,5%
Vaðvík	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,9%
Íslandspóstur	1,1%	1,2%	1,2%	1,4%	1,1%	1,4%
Samtals tekjur (m.kr.)	1.888	2.038	2.174	2.306	2.433	2.341

153. Hlutdeild Samskipa og Eimskips í þessum flutningum er áþekkt. Hlutdeild Nesfraktar var innan við 10% þegar hún var mest á seinni hluta tímabilsins. Hlutdeild annarra, þ.m.t. Íslandspósts, var óveruleg.

4.13. Norðurland Eystra - Austurland

154. Um er að ræða flutninga milli áfangastaða á Norðurlandi Eystra annars vegar og á Austurlandi hins vegar. Bæði Samskip og Eimskip sinna flutningum á þessum leiðum með eigin flutningabílum. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á þessu svæði eru Austfjarðaflutningar og Íslandspóstur. Nesfrakt sinni einnig flutningum á þessari leið árið 2013 þegar það fékk samning við Blue Water.

Tafla 39: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Norðurland Eystra – Austurland.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	64,9%	69,5%	76,9%	77,5%	78,3%	76,7%
Samskip	24,5%	24,9%	18,0%	17,8%	16,7%	9,5%
Austfjarðaflutningar	10,5%	5,4%	5,1%	4,7%	5,0%	3,5%
Nesfrakt	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,2%
Íslandspóstur	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Samtals tekjur (m.kr.)	190	230	291	346	419	488

155. Eimskip var með mesta hlutdeild á þessari leið og fór hún vaxandi á tímabilinu. Austfjarðaflutningar voru með nokkra hlutdeild á fyrri hluta tímabilsins. Nesfrakt kom inn á þessa leið árið 2013 og náði þá um 10% hlut á kostnað Samskipa.

4.14. Höfuðborgarsvæðið – Austurland

156. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á Austurlandi. Þessir staðir eru Egilsstaðir, Bakkafjörður, Borgarfjörður eystri, Eskifjörður, Reyðarfjörður, Fáskrúðsfjörður, Breiðdalsvík, Stöðvarfjörður, Seyðisfjörður, Neskaupstaður og Djúpvogur. Bæði Samskip og Eimskip sinna eigin flutningum á milli Reykjavíkur og Austurlands og reka eigin vöruafgreiðslur á Egilsstöðum. Eins og nánar er fjallað um hér á eftir hafa Samskip og Eimskip átt í samstarfi í flutningum á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Aðrir aðilar sem sinntu flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á Austurlandi á rannsóknartímabilinu voru SV Bílar, Víðir og Alda, Vöggur og Íslandspóstur. Nesfrakt kom einnig inn á þessa leið 2013 eftir að fyrirtækið hóf flutninga fyrir Blue Water.



Tafla 40: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Austurland.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	50,3%	52,0%	54,8%	48,9%	48,2%	48,3%
Samskip	40,8%	41,5%	39,3%	42,9%	35,7%	30,5%
Verktakar fyrir Samskip						
- KASK	0,6%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
- Eimskip	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
- [...]	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nesfrakt	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%
SV Bílar	1,5%	1,1%	0,7%	3,5%	12,2%	3,4%
Víðir og Alda	2,9%	3,3%	3,7%	3,7%	3,1%	2,7%
Vöggur	3,2%	1,0%	0,6%	0,0%	0,1%	0,0%
Íslandspóstur	0,8%	0,9%	0,8%	1,0%	0,7%	0,7%
Samtals tekjur (m.kr.)	864	797	860	1.002	1.230	1.398

157. Hlutdeild Samskipa og Eimskips á þessari leið er áþekkt rétt eins og hvað varðar Norðausturland. Nesfrakt kom inn á þessa leið árið 2013 og náði þá 14% hlut. Hlutdeild annarra var ekki mikil.

4.15. Höfuðborgarsvæðið – Höfn

158. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og aðallega Hafnar í Hornafirði en einnig Fagurhólsmýrar hins vegar. Eimskip hefur sinnt eigin flutningum á þessari leið en KASK flutningar fyrir Samskip og einnig eigin flutningum. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á þessari leið eru Sigfússon ehf., Íslandspóstur og Samskip.

Tafla 41: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Höfn.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	41,9%	36,1%	28,2%	28,1%	25,0%	25,7%
KASK	52,7%	57,8%	57,3%	56,6%	60,5%	59,8%
- Samskip með KASK	35,5%	38,1%	35,4%	34,4%	42,6%	36,0%
- Eigin flutningar KASK	17,2%	19,7%	21,9%	22,2%	17,9%	23,8%
Samskip	0,0%	0,0%	5,2%	7,3%	10,9%	6,8%
Sigfússon	5,0%	5,6%	8,8%	7,3%	3,1%	7,2%
Íslandspóstur	0,5%	0,5%	0,6%	0,8%	0,6%	0,5%
Samtals tekjur (m.kr.)	270	304	295	317	330	388

159. KASK er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið en stærri hluta flutninga fyrirtækisins er fyrir Samskip. Hlutdeild Eimskips er nokkuð lægri. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.

4.16. Höfuðborgarsvæðið – Vík og Kirkjubæjarklaustur

160. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og Víkur og Kirkjubæjarklausturs hins vegar. Auðbert og Vigfús Páll hafa sinnt flutningum fyrir Eimskip á þessari leið og sinna einnig eigin flutningum. Samskip er aðallega með flutninga með eigin flutningatækjum en einnig með verktökum. Fyrir utan framangreinda aðila er Íslandspóstur eina fyrirtækið sem sinnti flutningum á þessari leið á viðmiðunartímabilinu.



Tafla 42: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Vík og Kirkjubæjarklaustur. Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Auðbert og Vigfús Páll	63,3%	59,9%	58,7%	62,9%	67,5%	70,3%
- Eimskip með Auðb. og Vigf.	29,6%	30,3%	29,2%	30,8%	39,3%	40,7%
- Eigin fl. Auðbergs og Vigf.	33,7%	29,6%	29,5%	32,1%	28,3%	29,6%
Eimskip – eigin flutn.	0,9%	0,4%	0,5%	0,0%	0,2%	0,1%
Samskip	21,7%	21,8%	22,0%	19,1%	16,0%	15,6%
Verktakar f. Samskip						
- Bíldrangur	13,4%	17,3%	18,2%	17,2%	15,6%	13,4%
Íslandspóstur	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,6%	0,5%
Samtals tekjur (m.kr.)	65	66	71	75	81	96

161. Auðbert og Vigfús Páll er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið en stór hluti flutninga fyrirtækisins er fyrir Eimskip. Hlutdeild Samskipa er nokkur, sérstaklega ef flutningar Bíldrangs eru teknir með. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.

4.17. Höfuðborgarsvæðið – Hella og Hvolsvöllur

162. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og Hellu og Hvolsvallar hins vegar. Fyrirtækið Þórður ehf. hefur sinnt flutningum fyrir Eimskip á þessari leið og sinnir einnig eigin flutningum. Samskip hafa sinnt flutningum á leiðinni með eigin flutningatækjum. Vörumiðlun hóf flutninga á leiðinni árið 2013. Fyrir utan framangreinda aðila er Íslandspóstur eina fyrirtækið sem sinnti flutningum á þessari leið á viðmiðunartímabilinu.

Tafla 43: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Hella og Hvolsvöllur. Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Þórður	56,9%	68,1%	68,8%	73,2%	68,4%	53,0%
- Eimskip með Þórði	15,6%	17,5%	15,9%	14,8%	16,2%	11,6%
- Eigin flutn. Þórðar	41,2%	50,5%	52,8%	58,4%	52,1%	41,5%
Eimskip – eigin flutn.	5,9%	3,8%	2,0%	1,3%	2,7%	5,0%
Samskip – eigin flutn.	36,0%	27,0%	28,0%	23,9%	27,6%	16,3%
Vörumiðlun	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,4%
Íslandspóstur	1,2%	1,2%	1,2%	1,6%	1,3%	0,9%
Samtals tekjur (m.kr.)	122	125	125	128	141	215

163. Þórður er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið en hluti flutninga fyrirtækisins er fyrir Eimskip. Hlutdeild Samskipa er nokkur en minnkar þegar Vörumiðlun kemur inn á markaðinn árið 2013. Hlutdeild Íslandspósts er ekki mikil.

4.18. Höfuðborgarsvæðið – Flúðir

164. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins og Flúða. Fyrirtækið Flúðaleið ehf. hefur sinnt flutningum fyrir Samskip og Eimskip á þessari leið og sinna einnig eigin flutningum. Samskip hafa einnig sinnt flutningum á leiðinni með eigin flutningatækjum. Fyrir utan framangreinda aðila eru Nesfrakt og Íslandspóstur einu fyrirtækin sem sinnti flutningum á þessari leið á viðmiðunartímabilinu.



Tafla 44: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Flúðir.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Flúðaleið	77,4%	76,5%	61,6%	62,9%	63,1%	66,4%
- Eimskip með Flúðaleið	23,1%	23,4%	31,3%	22,4%	18,9%	21,4%
- Samskip með Flúðaleið	16,3%	18,7%	20,5%	14,6%	12,9%	12,8%
- Eigin flutn. Flúðaleið	38,0%	34,4%	9,8%	25,9%	31,3%	32,2%
Eimskip – eigin flutn.	0,9%	0,6%	1,2%	1,0%	1,1%	1,0%
Samskip – eigin flutn.	9,0%	6,9%	5,3%	1,7%	4,0%	1,5%
Nesfrakt	12,2%	15,4%	31,3%	33,9%	31,4%	30,8%
Íslandspóstur	0,4%	0,5%	0,6%	0,5%	0,3%	0,4%
Samtals tekjur (m.kr.)	77	61	55	89	119	122

165. Flúðaleið er stærsta flutningafyrirtækið á þessari leið en stór hluti flutninga fyrirtækisins er fyrir Samskip og Eimskip. Hlutdeild Nesfraktar er nokkur en hlutur Íslandspósts er ekki mikil.

4.19. Höfuðborgarsvæðið - Suðurland

166. Um er að ræða flutninga milli höfuðborgarsvæðisins annars vegar og Árborgar (Selfoss, Eyrarbakka og Stokkseyrar), Hveragerðis og Þorlákshafnar hins vegar. Bæði Samskip og Eimskip sinna flutningum á þessum leiðum með eigin flutningabílum. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á þessu svæði eru Flutningaþjónusta Arnars ehf., Jóhann Geirharðsson ehf., S.H. flutningar ehf., Sigfússon ehf., Vaðvík, SV Bílar ehf. og Íslandspóstur.

Tafla 45: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur í landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Suðurland.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	44,2%	44,4%	45,0%	45,5%	46,3%	47,3%
Samskip	37,8%	38,3%	35,2%	30,7%	31,9%	29,8%
Flutningaþjónusta Arnars	2,0%	2,1%	3,6%	2,5%	2,8%	2,9%
Jóhann Geirharðsson	3,2%	0,5%	0,7%	1,1%	0,3%	0,2%
Sigfússon	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Vaðvík	8,1%	8,6%	9,5%	15,0%	15,7%	17,0%
SV Bílar	2,6%	3,2%	2,2%	2,0%	0,3%	0,1%
Íslandspóstur	2,2%	2,9%	2,8%	3,2%	2,7%	2,8%
Samtals tekjur (m.kr.)	298	223	240	279	290	317

167. Samskip og Eimskip eru stærstu aðilarnir á þessari leið. Eimskip er þó með aðeins meiri hlutdeild og jók hana á tímabilinu. Nokkrir aðilar sinna einnig flutningum á leiðinni og er það helst Vaðvík sem er með einhverja teljandi hlutdeild. Hlutur Íslandspósts er ekki mikill.

4.20. Höfuðborgarsvæðið - Vestmannaeyjar

168. Hér er um að ræða flutninga á milli höfuðborgarsvæðisins og Vestmannaeyja. Eimskip annast rekstur Herjólfss sem siglir á milli lands og Eyja og heldur uppi bæði fólksflutningum og vöruflutningum á leiðinni. Bæði Samskip og Eimskip sinna flutningum á þessum leiðum með eigin flutningabílum. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á þessari leið eru Vaðvík og Íslandspóstur.



Tafla 46: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Vestmannaeyjar.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	48,4%	45,4%	40,9%	46,1%	46,2%	47,6%
Samskip	36,3%	41,5%	42,3%	41,6%	43,0%	40,4%
Vaðvík	14,4%	12,3%	16,0%	11,2%	10,0%	11,1%
Íslandspóstur	0,9%	0,8%	0,8%	1,0%	0,8%	0,9%
Samtals tekjur (m.kr.)	252	289	333	329	336	375

169. Samskip og Eimskip eru hér stærstu aðilarnir. Fyrirnefnda félagið er þó með aðeins hærri hlutdeild. Vaðvík er eins og í flutningum til og frá Suðurlandi með nokkra hlutdeild en hlutur Íslandspósts er lítill.



5. Markaðshlutdeild í flutningsmiðlun

170. Til að meta hlutdeild á markaði fyrir flutningsmiðlun var óskað upplýsinga frá Samskipum og Eimskip auk þeirra aðila sem Eimskip tilgreindi sem keppinauta sína á þeim markaði með bréfi dags. 13. október 2017.⁵⁴
171. Með bréfi dags. 18. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Samskipum um heildartekjur Jóna Transport fyrir árin 2007 til og með 2015 vegna flutningsmiðlunar, sundurliðað eftir árum.⁵⁵ Upplýsingar um tekjur Jóna Transport bárust Samkeppniseftirlitinu 26. apríl 2018.⁵⁶
172. Með bréfi dags. 18. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Eimskip um heildartekjur TVG flutningsmiðlunar fyrir árin 2007 til og með 2015 vegna flutningsmiðlunar, sundurliðað eftir árum.⁵⁷ Upplýsingar um tekjur TVG bárust Samkeppniseftirlitinu þann 27. apríl 2018.⁵⁸
173. Með tölvupósti dags. 16. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Íslandspósti/TNT vegna flutningsmiðlunar frá árinu 2007 til og með árinu 2017.⁵⁹ Upplýsingarnar um tekjur Íslandspósts/TNT bárust Samkeppniseftirlitinu með tölvupósti þann 17. apríl 2018.⁶⁰
174. Með tölvupósti dags. 27. mars 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá ríkisskattstjóra um heildartekjur þeirra fyrirtækja sem tilgreind voru af Eimskip sem keppinautar þeirra á markaði fyrir flutningsmiðlun, sbr. neðanmálsgrein og hlutdeildartölur að neðan, frá árinu 2008 til og með árinu 2015.⁶¹ Upplýsingarnar veitti ríkisskattstjóri með tölvupósti 10. apríl 2018.⁶²
175. Í samræmi við ofangreindar upplýsingar er hér að neðan sett fram tafla um áætlaða markaðshlutdeild aðila í flutningsmiðlun hér á landi. Taflan gefur ekki nákvæma mynd af markaðshlutdeild fyrirtækjanna þar sem tekjutölur annarra fyrirtækja en Samskipa, Eimskips og Íslandspósts/TNT miða við heildartekjur viðkomandi fyrirtækis en ekki aðeins tekjur vegna flutningsmiðlunar.⁶³ Neðangreint mat á markaðshlutdeild fyrirtækjanna á markaði fyrir flutningsmiðlun sýnir því hlutdeild Samskipa og Eimskips heldur lægri en hún er raunverulega.

⁵⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017. Þetta eru Blue water shipping ehf., Thor Shipping ehf., TNT/Íslandspóstur, Global Cargo ehf., Express ehf./UPS, Icetransport ehf., DHL express ehf., Frakt flutningsmiðlun ehf. og Schenker AB.

⁵⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 18.04.2018.

⁵⁶ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.04.2018.

⁵⁷ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 18.04.2018.

⁵⁸ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.04.2018.

⁵⁹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Íslandspósts, dags. 16.04.2018.

⁶⁰ Tölvupóstur frá Íslandspósti til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.04.2018.

⁶¹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Ríkisskattstjóra, dags. 27.03.2018.

⁶² Tölvupóstur frá Ríkisskattstjóra til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2018.

⁶³ Þá má nefna að Samkeppniseftirlitið gerði ítrekaðar tilraunir til að fá upplýsingar um tekjur vegna flutningsmiðlunar frá Thor Shipping ehf. Tekjur vegna flutningsmiðlunar fyrir ThorShip eru því á þessu stigi áætlaðar með því að draga frá heildartekjum tekjur vegna sjóflutninga, sem félagið hafði áður veitt eftirlitinu upplýsingar um.



Tafla 47: Hlutdeild fyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af flutningsmiðlun árin 2008-2013.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
TVG-Zimsen	22,8%	20,0%	22,3%	21,2%	21,3%	21,6%
Jónar	38,6%	37,9%	34,6%	32,9%	30,6%	27,2%
Blue water shipping ehf.					2,2%	3,0%
Thor Shipping ehf.	0,5%	3,4%	5,8%	7,6%	8,7%	11,3%
TNT/Íslandspóstur	5,8%	5,5%	5,4%	4,5%	3,7%	3,4%
Global Cargo ehf.		0,1%	0,2%	0,4%	1,1%	1,2%
Express ehf./UPS	2,3%	2,7%	2,4%	2,4%	2,2%	2,4%
Icetransport ehf.	13,6%	12,5%	11,2%	11,9%	11,5%	10,0%
DHL express ehf.	16,3%	17,8%	17,8%	17,1%	14,9%	15,0%
Frakt flutningsmiðl. ehf.			0,2%	0,9%	1,0%	1,7%
Schenker AB				1,1%	2,7%	3,3%

176. Af ofangreindum upplýsingum má sjá að markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips á innlendum markaði fyrir flutningsmiðlun var samanlagt um 50-60% á árunum 2008 og 2013.
177. Eins og fjallað var um hér að framan hafa Samskip sett fram það sjónarmið í málinu að sjóflutningsmiðlun sé hluti af markaði fyrir sjóflutninga.
178. Eins og rökstutt var í umfjöllun um skilgreiningu markaðar fyrir flutningsmiðlun getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessa nálgun sem Samskip telja að miða eigi við. Vegna þessara sjónarmiða má þó líta til þess hvaða áhrif það hefði um stöðuna ef hlutdeildin væri reiknuð út frá þeirri skilgreiningu sem Samskip vilja leggja til grundvallar.

Tafla 48: Hlutdeild fyrirtækja í prósentum (%) miðað við samanlagðar tekjur af sjóflutningum og flutningsmiðlun árin 2008-2013.

Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip	46,4%	45,8%	43,4%	42,8%	41,6%	40,7%
TVG Zimsen	5,4%	4,9%	6,0%	5,9%	6,2%	6,3%
Samtals	51,8%	50,6%	49,4%	48,8%	47,8%	47,0%
Samskip	27,9%	27,1%	26,0%	24,4%	23,8%	25,2%
Jónar	9,2%	9,2%	9,4%	9,2%	8,9%	7,9%
Samtals	37,0%	36,3%	35,3%	33,6%	32,7%	33,1%
ThorShip	0,0%	0,2%	0,6%	0,9%	0,9%	1,1%
Thor Shipping ehf.	0,1%	0,8%	1,6%	2,1%	2,5%	3,3%
Samtals	0,1%	1,1%	2,1%	3,0%	3,4%	4,4%
Norræna	2,0%	2,7%	3,1%	3,9%	4,5%	3,9%
Blue water shipping ehf.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,9%
TNT/Íslandspóstur	1,4%	1,3%	1,5%	1,2%	1,1%	1,0%
Global Cargo ehf.	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,4%
Express ehf./UPS	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,7%
Icetransport ehf.	3,2%	3,0%	3,0%	3,3%	3,4%	2,9%
DHL express ehf.	3,9%	4,3%	4,8%	4,8%	4,4%	4,4%
Frakt flutningsmiðl. ehf.	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,5%
Schenker AB	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,8%	1,0%



179. Eins og framangreind tafla ber með sér myndi það litlu breyta um samanlagða yfirburði Samskipa og Eimskips þó niðurstaðan yrði sú að hlutdeild á þessum tveimur mörkuðum yrði tekin saman. Yfirburðir fyrirtækjanna yrðu eftir sem áður ótvíræðir enda stærstu flutningsmiðlunarfyrirtækin, þ.e. Jónar (Samskip) og TVG-Zimsen (Eimskip) í þeirra eigu.



6. Aðgangshindranir

180. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008 *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi* er fjallað m.a. um markaði fyrir sjóflutninga og aðgangshindranir að þeim. Kemur fram að ekki væri þó um opinberar hindranir að ræða sem með beinum hætti takmörkuðu aðgang að sjóflutningamörkuðum, s.s. að leyfi þyrfti til að þjónusta ákveðnar siglingaleiðir o.s.frv. Þrátt fyrir þetta væri ljóst að opinberir aðilar hefðu mikið um það að segja hvort nýir keppinautar sem vildu hasla sér völl á sjóflutningamörkuðum hefðu aðgengi að hafnarmannvirkjum og annarri nauðsynlegri aðstöðu fyrir starfsemi sína. Var í þessu sambandi vísað til skýrslu OECD frá árinu 2006 þar sem fjallað hafði verið um aðgengi að lykilaðstöðu á samgöngumörkuðum.⁶⁴ Í skýrslunni kom m.a. fram að þar sem nýir keppinautar á samgöngumörkuðum þyrftu oft á tíðum aðgengi að grundvallarinnviðum (e. *key infrastructure*), t.d. hafnaraðstöðu, þá skipti stefna stjórnvalda þeim tengdum miklu máli. Vandamál gætu komið upp ef núverandi keppinautar nýttu alla þá aðstöðu sem væri í boði og það gæti skaðað hagsmuni neytenda ef nýir aðilar fengju ekki nauðsynlegan aðgang að henni.
181. Bæði Samskip og Eimskip eru með sína hafnaraðstöðu við Sundahöfn sem er megin flutningagátt til og frá Íslandi og miðstöð fyrir bæði inn- og útflutning í gámum og fyrir heilfarmaflutninga.⁶⁵ Má í þessu sambandi nefna að þegar Atlantsskip kom inn á markaðinn fyrir rúmlega 20 árum, fyrst með siglingar á milli Íslands og Norður-Ameríku og síðar til og frá Evrópu var ekki möguleiki fyrir fyrirtækið að fá aðstöðu í Sundahöfn samkvæmt upplýsingum Atlantsskipa í tengslum við umrædda skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008. Þess í stað fékk fyrirtækið aðstöðu á Kársnesi í Kópavogi þar sem ekki var gert ráð fyrir stórskipahöfn til frambúðar. Í ljósi þessa taldi Samkeppniseftirlitið mikilvægt að skipulagsyfirlönd „*tryggi það að hugsanlegir nýir keppinautar á markaði fyrir sjóflutninga geti byggt upp hafnaraðstöðu með tilheyrandi mannvirkjum þar sem möguleiki er að veita a.m.k. ekki síðri þjónustu en núverandi keppinautar bjóða upp á. Jafnframt er mikilvægt að hafnaryfirlönd á hverjum stað tryggi ávallt að aðstaða sé í boði, t.d. fyrir tilfallandi flutninga með leiguskipum.*“
182. Til þess að vinna gegn aðgangshindrunum á sjóflutningamarkaði lagði Samkeppniseftirlitið í skýrslunni áherslu á „*að gripið verði til eftirfarandi aðgerða til að draga úr aðgangshindrunum og hindrunum á stækkun á sjóflutningamarkaði:*
- *Að skipulags- og hafnaryfirlönd, sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu, tryggi möguleika á góðri hafnaraðstöðu til handa nýjum keppinautum sem hefðu hug að hasla sér völl á mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu.*
 - *Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að grípa ekki til neinna aðgerða eða hegðunar sem unnið getur gegn innkomu nýrra aðila eða felur í sér hindrun gegn núverandi keppinautum.*
 - *Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að hafa frumkvæði að því að kanna hvort í gildi hjá fyrirtækinu séu samningar sem geta hindrað innkomu nýrra keppinauta eða möguleika minni keppinauta til að vaxa og eftir atvikum felli slík ákvæði úr gildi.*
 - *Stærri flutningafyrirtæki hafi frumkvæði að því að kanna hvort í gildi hjá fyrirtækinu séu samningar sem koma í veg fyrir að keppinautar geti átt viðskipti við mikilvæga þjónustuaðila á sjóflutningamarkaði og eftir atvikum felli slík ákvæði úr gildi.*“

⁶⁴ OECD, „*Access to Key Transport Facilities, Competition Law & Policy*“, dags. 09.11.2006. DAF/COMP(2006)29. Aðgengilegt á slóð: <https://www.oecd.org/competition/abuse/37981556.pdf>.

⁶⁵ Nefna má t.d. að um Sundahöfn fóru alls um 1,8 milljónir tonna árið 2016. Sjá „*Reykjavík – Sundahöfn*“. Faxaflóahafnir. Aðgengilegt á slóð: www.faxaflaohafnir.is.



183. Í skýrslunni var einnig fjallað um aðgangshindranir að landflutningamarkaði. Í því sambandi kvað Samkeppniseftirlitið tvö „landflutningafyrirtæki hér á landi bera höfuð og herðar yfir önnur fyrirtæki á alhliða flutningaþjónustumarkaði.“ Þetta væru Samskip og Eimskip en í skýrslunni var lýst yfirburðum þessara fyrirtækja gagnvart smærri keppinautum: „Bæði Eimskip og Samskip búa yfir umfangsmiklu flutninganeti með starfrækslu vöruflutningamiðstöðva og flutningabifreiða sem ýmist eru í þeirra eigu eða reknar í samstarfi við aðra aðila. Eru fyrirtækin með afgreiðslustaði víðsvegar um landið allt. Þá reka bæði fyrirtækin alhliða flutningsmiðlanir á borð við TVG Zimsen (Eimskip) og Flutningsmiðlunina Jóna (Samskip). Einnig er flutningatengd starfsemi fyrirtækjanna á erlendum vettvangi umtalsverð. Á helstu 136 viðkomustöðum þeirra erlendis eru reknar umboðsskrifstofur og vöruhús sem annast afgreiðslu og for- og áframflutning bæði á meginlandi Evrópu og í Norður-Ameríku. Er þessu lýst nánar á heimasíðum Eimskips og Samskipa.“

Ljóst er að þessi félög búa yfir umtalsverðri stærðarhagkvæmni umfram minni keppinauta. Ætli önnur fyrirtæki að keppa við þau á landsvísu er ljóst að þarf mikið til að þeim takist að koma sér upp flutninganeti samhliða því sem Eimskip og Samskip búa yfir. Þess ber að geta að félögin, einkum Eimskip, reka öfluga sjóflutningastarfsemi til og frá Íslandi sem veitir þeim forskot á önnur minni landflutningafyrirtæki. Þannig geta félögin t.a.m. tvinnuð saman ólíka þjónustubætti, s.s. sjóflutninga, vöruheymslu og landflutninga. Af framansögðu má vera ljóst að telja verður ólíklegt að inn á markaðinn komi nýr aðili sem veitt gæti þessum félögum mikla samkeppni á landsvísu. Möguleikar nýrra keppinauta og þeirra sem fyrir eru á markaðnum eru einkum fólgnir í landfræðilega staðbundnum og sérhæfðum mörkuðum.“

184. Lagði Samkeppniseftirlitið áherslu á að gripið yrði „til eftirfarandi aðgerða til að draga úr aðgangshindrunum og hindrunum til stækkunar á vöruflutningamarkaði.“

- Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að grípa ekki til neinna aðgerða eða hegðunar sem unnið getur gegn innkomu nýrra aðila eða felur í sér hindrun gegn núverandi keppinautum.
- Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að hafa frumkvæði að því að kanna hvort í gildi hjá þeim séu samningar sem geta hindrað innkomu nýrra keppinauta eða möguleika minni keppinauta til að vaxa og eftir atvikum felli slík ákvæði úr gildi.“

185. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2011, *Samkeppnin eftir hrun*, var fjallað um hvernig miðað hefði með tillögur sem settar voru fram í fyrrgreindri skýrslu um opnun markaða. Um markað fyrir sjóflutninga segir í skýrslu nr. 2/2011 að ljóst sé „að keppinautum í áætlunarsiglingum [hafi] fækkað um einn frá því skýrsla Samkeppniseftirlitsins kom út árið 2008, þ.e. Atlantsskip [hafi] hætt siglingum. Samþjöppun [hafi] því aukist og engar vísbendingar [séu] um að þær aðgangshindranir sem lýst var í skýrslunni séu ekki enn til staðar.“ Um landflutninga segir að lítið hafi breyst frá árinu 2008 og að yfirburðir „Eimskips og Samskipa á markaðnum fyrir vöruflutninga á landi [séu] miklir [...]“.

186. Samkeppniseftirlitið telur að þessi atriði hafi ekki breyst frá því umræddar skýrslur voru birtar og út rannsóknartímabil þessa máls. Í landflutningum þjuggu Samskip og Eimskip áfram yfir stærðarhagkvæmni og öðru forskoti sem lýst er hér að framan.

187. Ef nýr aðili ætlar sér innkomu á markaði fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi er nauðsynlegt að hann hafi góðan aðgang að hafnaraðstöðu og tilheyrandi mannvirkjum og þjónustu, s.s. gámakrönum, gámavöllum, vöruhótelum og frystigeymslum. Í því sambandi er nauðsynlegt að hafa í huga að mikilvægustu viðskiptavinir skipafélaga eru stórir innflytjendur og útflytjendur sem þurfa á alhliða flutningaþjónustu að halda auk þess sem þeir leggja áherslu á reglubundnar siglingar. Með öðrum orðum er mikilvægt fyrir nýjan aðila sem ætlar að hasla sér völl að geta mætt öllum þessum þörfum viðskiptavina til að geta veitt núverandi keppinautum á markaðnum fullnægjandi samkeppnislegt aðhald.



188. Til hliðsjónar má hafa hér í huga hvað fram kom við rannsókn Samkeppniseftirlitsins sem leiddi til áðurnefndrar ákvörðunar eftirlitsins nr. 13/2019 um beiðni Eimskips og RAL um undanþágu frá samkeppnislögum vegna samnings um samnýtingu á plássi í áætlunarskipum:
- Í málinu var aflað upplýsinga frá Faxaflóahöfnum um m.a. aðgengi að hafnaraðstöðu og gámaafgreiðslu í Sundahöfn. Í ákvörðuninni kom fram að fyrirvarsmenn Faxaflóahafna teldu að aðgangshindranir væru ekki til staðar í Sundahöfn en fjöldi flutningsaðila á sjó takmarkaðist eðlilega við það land sem væri til ráðstöfunar og hugsanleg umsvif þess aðila sem kynni að óska eftir aðstöðu. Hver metri af viðlegukanti með dýpkun og öðru tilheyrandi, kostaði u.þ.b. 6. – 8. mkr. Flutningaskip sem almennt væru í notkun þyrftu u.þ.b. 150 – 200 metra viðlegukant. Kostnaður vegna lágmarks löndunarbúnaðar, tækja og rekstrar næmi hundruðum milljóna króna. Slíkar fjárfestingar kæmu því vart til nema rekstrarforsendur væru tryggðar.
 - Þá kom fram af hálfu Faxaflóahafna að lóðum á Klettagarðasvæðinu hefði að mestu verið úthlutað á árunum 2004–2011 á grundvelli umsókna sem hafnarstjórn Reykjavíkurhafnar og síðar Faxaflóahafnir hefðu samþykkt. Lóðir við Sundahöfn væru almennt leigðar út til 25 ára með rétti til framlengingar á leigutíma um 25 ár. Einstaka lóðir á svæðinu hefðu verið leigðar til 50 ára og þá með uppsagnarákvæði. Í upplýsingum frá Faxaflóahöfnum eru talin upp tilvik og aðstaða þar sem möguleikar væru fyrir hendi hvað varðar flutninga, losun og lestun skipa, án aðkomu Eimskips eða Samskipa, en hins vegar væri aðstaða á baksvæðum í landi takmörkuð. Einnig kemur fram í upplýsingum frá Faxaflóahöfnum að gatnakerfi Reykjavíkurborgar að og frá Sundahöfn væri komið að ákveðnum þolmörkum og því gæti flutningur um aðrar hafnir á sama markaðssvæði verið raunhæfari og hagkvæmur kostur fyrir nýjan keppinaut. Þá kom fram af hálfu Faxaflóahafna að engin önnur fyrirtæki á sviði sjóflutninga hefðu leitað eftir aðstöðu í Sundahöfn, og uppbygging hafnaraðstöðu þar hefði því tekið mið af umfangi flutninga og eftirspurnar Eimskips og Samskipa, svo og beiðna fyrirtækja um lóðir fyrir vöruhús og aðra hafnsækna þjónustu.
 - Í ákvörðun nr. 13/2019 kom einnig fram af hálfu RAL að þar sem ekki væru sjálfstæðir aðilar sem önnuðust starfsemi gámahafna teldi það félag erfitt að komast inn á markaðinn. Gámastarfsemin við höfnina væri í höndum Eimskips og Samskipa sem samþættuðu þá starfsemi við aðra flutningastarfsemi, s.s. flutningsmiðlun og rekstur gámavalla. Þessu sjónarmiði var þó mótmælt af hálfu Samskipa í því máli sem byggði á því að þetta ætti ekki við rök að styðjast og ætlaðar aðgangshindranir hefðu ekki staðið í vegi fyrir því að ýmis önnur skipafélög hefðu komið inn á markaðinn og verið lestuð og losuð undangengin ár á t.d. Grundartanga, í Kópavogi, Hafnarfirði og Straumsvík, auk Reykjavíkur.
189. Hér skiptir miklu máli að Sundahöfn er megin flutningahöfn fyrir almennar vörur til og frá Íslandi og þar hafa bæði Samskip og Eimskip byggt upp aðstöðu sína á síðustu áratugum. Er aðstaðan því sérstaklega mikilvæg innflytjendum vegna staðsetningar hennar. Það sem skapar örðugleika fyrir nýja mögulega keppinauta sem vilja hefja áætlunarsiglingar til og frá Íslandi er að ekki er í boði aðstaða, t.d. í Sundahöfn, þar sem sjálfstæð fyrirtæki (algerlega óháð Samskipum og Eimskip) geta boðið heildarþjónustu hvað varðar hafnarþjónustu og vöruafgreiðslu gámaflutningaskipa, s.s. lestun og losun skipa og starfsemi vöruhótela. Samkeppniseftirlitið telur að það feli í sér aðgangshindrun að mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu að ekki skuli vera sjálfstæð fyrirtæki sem bjóði upp á slíka þjónustu rétt eins og RAL benti á við meðferð þess máls sem lauk með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019. Það er í raun aðeins um það að ræða að tvö stærstu skipafélögin, Samskip og Eimskip, geti veitt slíka þjónustu. Það væri undir þeim komið ef t.d. nýr aðili ætlaði að koma inn á markaðinn hvort þau vildu veita slíka þjónustu og til hve langs tíma og svo væri ávallt spurning um hvort hún væri samþýðanleg ákvæðum samkeppnislaga.
190. Þar sem þessi aðstaða er ekki í boði hafa nýir aðilar eins og Atlantsskip á sínum tíma og núverandi keppinautar þurft að koma sér upp hafnaraðstöðu annars staðar. Þó nýjum keppinautum hafi tekist að hefja starfsemi með siglingum til Seyðisfjarðar og Þorlákshafnar (BWS) auk Thorship er ljóst að



Þessir aðilar hafi ekki náð mikilli markaðshlutdeild af Samskipum og Eimskip. Þessir aðilar hafa því m.ö.o. ekki átt öfluga innkomu á markaðinn.

191. Þá er ljóst að sambærileg aðstaða og Samskip og Eimskip búa yfir í Sundahöfn, annars staðar á landinu, yrði kostnaðarsöm (sbr. umræddar upplýsingar frá Faxaflóahöfnum) og eins og Eimskip bendir á tæki langan tíma að byggja hana upp. Þá er viðbúið að kostnaður vegna slíkrar aðstöðu væri sokkinn að stórum hluta a.m.k. ef skipafélag sem kæmi henni upp næði ekki fótfestu á markaðnum og þyrfti frá að hverfa. Áhættan af slíkri uppbyggingu á nýrri hafnaraðstöðu til að þjóna millilandaflutningum væri því mikil.
192. Með hliðsjón af framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á rannsóknartímabilinu hafi verið miklar aðgangshindranir að mörkuðum fyrir annars vegar landflutninga og hins vegar sjóflutninga til og frá landinu.



7. Heildarumsvif Eimskips og Samskipa

193. Eins og fjallað hefur verið um í köflum um markaðshlutdeild hér að framan er ljóst að bæði Samskip og Eimskip voru á rannsóknartímabilinu lang umsvifamestu fyrirtækin á sviði vöruflutninga bæði til og frá landinu sem og flutninga innanlands. Sama á við um flutningsmiðlun. Á öllum þessum sviðum báru skipafélögin ægishjálmi yfir aðra keppinauta hvað hlutdeild varðar. Þá er ljóst að minni keppinautar voru ekki aðeins með litla hlutdeild heldur bjuggu þeir ekki yfir yfir sömu breidd í flutningaframboði sem tengist Íslandi eins og Samskip og Eimskip. Sem dæmi má nefna BWS og ThorShip sem sinntu áætlunarflutningum á sjó til og frá Íslandi en starfræktu ekki landflutninga eða flutningsmiðlun. Þá sinnti Vörumiðlun, stærsti aðilinn á landflutningamarkaði, fyrir utan skipafélögin, ekki sjóflutningum eða flutningsmiðlun. Veitir þetta vísbendingar um að staða Eimskips og Samskipa hafi heilt yfir verið sterkari en markaðshlutdeild á einstaka mörkuðum segir til um og að skipafélögin tvö bjuggu yfir mikilli breiddarhagkvæmni í flutningum samanborið við keppinauta.
194. Samkeppniseftirlitið telur í þessu ljósi að gagnlegt sé að taka saman og gera grein fyrir heildarumfangi starfsemi Samskipa og Eimskips á flutningamörkuðum á brotatímabilinu og einnig að setja hana í samhengi við þjóðhagslega mikilvæg viðmið sem sýna að mati eftirlitsins mikla yfirburði Samskipa og Eimskips.

Tafla 49: Heildarumsvif Samskipa og Eimskips á flutningamörkuðum árin 2008-2013. Tekjur eru í milljónum kr.⁶⁶

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eimskip						
Sjófl. m. for- og áframfl.	20.388	21.306	21.533	22.451	23.666	24.338
Landflutningar	2.250	2.420	2.513	2.706	2.987	3.106
Flutningsmiðlun	1.642	1.446	1.856	1.906	2.225	2.246
Samtals tekjur (m.kr.)	24.280	25.172	25.902	27.063	28.877	29.690
Samskip						
Sjófl. með for- og áframfl.	11.645	11.373	12.274	12.092	13.089	13.021
Landflutningar	1.899	1.977	2.063	2.133	2.261	2.263
Flutningsmiðlun	2.776	2.737	2.886	2.965	3.196	2.826
Samtals tekjur (m.kr.)	16.321	16.086	17.223	17.190	18.546	18.110

195. Í töflu 50 eru þessar tekjur teknar saman og bornar saman við verga landsframleiðslu sem er markaðsvirði allrar vöru og þjónustu sem framleidd er til endanlegra nota hér á landi á sama tímabili.⁶⁷

⁶⁶ Það skal tekið fram að hér eru aðeins meðtaldar sk. Transatlantic“ tekjur Samskipa vegna flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands, þ.e. flutningar á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtaldar tekjur Samskipa vegna flutninga fyrirtækisins með skipum Eimskips. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á tekjum Samskipa.

⁶⁷ Landsframleiðsla mælir þó ekki það sem framleitt er á heimilum til einkanota og þá mælir hún heldur ekki óskráð og ólögleg viðskipti.



Tafla 50: Heildarumsvif Samskipa og Eimskips á flutningamörkuðum og verg landsframleiðsla árin 2008-2013. Fjárhæðir eru í milljónum kr.

Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip og Hagstofa Íslands.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Samtals flutningatekjur Eimskips og Samskipa	40.601	41.258	43.125	44.253	47.423	47.800
Verg landsframleiðsla	1.589.625	1.626.391	1.680.967	1.765.009	1.845.160	1.970.146
Hlutfall	2,6%	2,5%	2,6%	2,5%	2,6%	2,4%

196. Eins og fram kemur í töflunni var vægi flutningatekna Samskipa og Eimskips sem tengdist Íslandi af vergri landsframleiðslu um 2,4-2,6% á brotatímabilinu. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitsins til vitnis um mikið vægi skipafélaganna í efnahagslífi landsins.



VIÐAUKI II: ÍTARLEG LÝSING Á RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ	2
1. Aðdragandi rannsóknar	2
2. Fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins og ágreiningur um aðgang að gögnum vegna hennar.....	3
3. Seinni húsleit Samkeppniseftirlitsins og kæra til lögreglu	6
4. Frekari öflun gagna og upplýsinga, ágreiningur um aðgang fyrirtækjanna að gögnum o.fl.	7
5. Andmælaskjal I og málsmeðferð í kjölfarið	37
6. Andmælaskjal II og málsmeðferð í kjölfarið	57
7. Bréf vegna viðbótarrannsóknar og frekari málsmeðferð á árunum 2020 – 2023	69
7.1. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og svör fyrirtækjanna	69
7.2. Bréf Samskipa frá 19. maí 2021	70
7.3. Sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá júní 2021	72
7.4. Sáttaviðræður við Samskip sumarið 2021	74
7.5. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála	76
7.6. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 22. maí 2022 og svör Samskipa	77
7.7. Bréf Samkeppniseftirlitsins 18. júlí 2022 og svör Samskipa	78
7.8. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022.....	79
7.9. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 og svör Samskipa.....	80
7.10. Bréf Samskipa frá 7. júlí 2023 og svör Samkeppniseftirlitsins	80



VIÐAUKI II: ÍTARLEG LÝSING Á RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ

1. Aðdragandi rannsóknar

1. Í kafla 2.1 er því lýst að haustið 2012 hóf Samkeppniseftirlitið forgreiningu á því hvaða markað væri rétt að taka til sérstakrar markaðsrannsóknar á grundvelli heimildar í c. lið 1. mgr. 16. gr. samkeppnislaga. Í kjölfarið átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Á þeim fundum komu fram ríkar vísendingar um að Eimskip og Samskip hefðu með ólögmetu samráði brotið gegn samkeppnislögum. Leiddi þetta til þess að rannsókn þessa máls hófst.
2. Samkeppniseftirlitinu barst erindi frá Samskipum, dags. 3. júlí 2013,¹ en þar er nánar tiltekið um að ræða kvörtun Samskipa á ætluðum brotum Eimskips gegn 11. gr. samkeppnislaga með aðgerðum sem voru til þess fallnar að raska samkeppni í flutningastarfsemi (breyting á siglingakerfi Eimskips í mars 2013). Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23. október 2013, kemur fram það frummat eftirlitsins að erindið færi ekki í sjálfstæða rannsókn hjá eftirlitinu.² Byggði frummatið á forgangi umfangsmikillar undirliggjandi rannsóknar í máli þessu, sbr. einnig 3. mgr. 8. gr. samkeppnislaga. Kom fram að litið væri á þau atriði sem fram kæmu í erindi Samskipa sem ábendingar. Að lokinni niðurstöðu rannsóknar í máli þessu gætu Samskip beint á ný erindi til Samkeppniseftirlitsins teldi fyrirtækið að ekki hefði verið leyst úr hugsanlegum samkeppnisvandamálum. Með bréfi Samskipa, dags. 4. nóvember 2013, var þessu frummati Samkeppniseftirlitsins mótmælt.³

¹ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.07.2013.

² Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 23.10.2013.

³ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.11.2013.



2. Fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins og ágreiningur um aðgang að gögnum vegna hennar

3. Með kröfum til Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 9. september 2013, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir heimild til húsleitar á starfsstöðvum hjá Samskipum og Eimskip. Með kröfunum fylgdi skjal þar sem gerð var grein fyrir því hvaða viðskiptavinir og keppinautar Eimskips og Samskipa Samkeppniseftirlitið átti fundi með, auk tímasetningar þeirra funda og reifun á því hvað komið hefði fram á þeim.
4. Umræddir viðskiptavinir og keppinautar Eimskips og Samskipa veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar í trúnaði. Í ljósi rannsóknarhagsmuna og viðskiptahagsmuna framangreindra viðskiptavina og keppinauta óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við héraðsdóm að farið yrði með efni fylgiskjalsins sem trúnaðarmál. Í kröfunum sjálfum var gerð með almennum hætti grein fyrir meginvísibendingum um ætluð brot.
5. Héraðsdómur Reykjavíkur heimilaði húsleitir með úrskurðum í málum nr. R-337/2013 og R-338/2013, kveðnum upp 9. september 2013 og voru húsleitir framkvæmdar daginn eftir þar sem m.a. var lagt hald á gögn og rafræn gögn afrituð.
6. Við upphaf húsleitar þann 10. september 2013 var Eimskip og Samskipum afhent bréf frá Samkeppniseftirlitinu. Í bréfinu var sakarefni málsins kynnt og óskað eftir viðtölum við nánar tilgreinda stjórnendur fyrirtækjanna, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.⁴
7. Sama dag og húsleit fór fram tók Samkeppniseftirlitið skýrslur af fimm stjórnendum hjá Eimskip og fjórum stjórnendum hjá Samskipum, sbr. framangreind bréf, dags. 10. september 2013. Skýrslugjöf tveggja stjórnenda fór fram þann 17. september 2013 þar sem viðkomandi aðilar voru staddir erlendis þegar húsleit fór fram.⁵ Stjórnendunum var í upphafi viðtalanna kynnt þau ákvæði samkeppnislaga sem málið varða, þ.e. 10. gr., 19. gr., 41. gr. og 42. gr. samkeppnislaga. Kom m.a. fram að samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga væri skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar um staðreyndir og að óheimilt væri að afvegaleiða samkeppnisyrirvöld með tvíræðum eða röngum staðhæfingum. Hins vegar var tiltekið að aðilum væri ekki skylt að veita upplýsingar sem fælu í sér huglægt mat á því hvort brot á samkeppnislögum hafi átt sér stað. Þá var vísað til þess að rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar gætu varðað hlutaðeigandi stjórnvaldssektum eða refsingu sem og umrædda einstaklinga persónulega refsíabyrgð. Var þeim einstaklingum sem veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar við skýrslugjöf gert að staðfesta framangreint með undirritun sinni.⁶ Upplýsingaviðtöl þessi voru hljóðrituð og eru endurrit af hljóðupptökum meðal gagna þessa máls.⁷ Lögmenn fyrirtækjanna voru viðstaddir skýrslugjöf stjórnendanna.
8. Eins og áður hefur komið fram fengu bæði Eimskip og Samskip við upphaf húsleitar þann 10. september 2013 afhent bréf frá Samkeppniseftirlitinu. Í bréfinu var tilkynnt að þessi rannsókn hefði verið sameinuð eldra máli frá árinu 2010 sem laut að skoðun á landflutningamarkaði. Tók sú rannsókn m.a. til þess hvort 10. gr. samkeppnislaga hafi verið brotin í samstarfi annars vegar Eimskips við smærri flutningafyrirtæki innan landflutninganets þess og hins vegar í samstarfi

⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 10.09.2013. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 10.09.2013.

⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.09.2013. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 13.09.2013.

⁶ Undirritaðar yfirlýsingar, dags. 10.09.2013 og 17.09.2013.

⁷ Endurrit af skýrslu [..].



Samskipa við smærri fyrirtæki innan landflutninganets þess. Einnig tók rannsóknin til þess hvort Eimskip og Samskip hefðu haft með sér ólögmaett samráð á landflutningamarkaði.

9. Kom einnig fram í bréfinu frá 10. september 2013 að framkomnar ábendingar settu þetta eldra mál í nýtt og umfangsmeira samhengi. Rétt er að víkja nánar að þessu og þeim upplýsingum og sjónarmiðum sem aflað var frá Eimskip og Samskipum á árinu 2010.
10. Málið var hafið með bréfum sem send voru Eimskip⁸ og Samskipum⁹ þann 29. mars 2010. Fyrirtækin settu fram sjónarmið með bréfum, dags. 19. maí 2010 (Eimskip)¹⁰ og 28. maí 2010 (Samskip).¹¹ Einnig fylgdu bréfunum ýmis gögn og upplýsingar frá fyrirtækjunum um landflutningastarfsemi þeirra. Var m.a. um að ræða afrit af samningum, verðskrá og sjónarmiðum um skilgreiningu markaða o.fl. Einnig voru afrit af tölvupóstsamskiptum. Beiðni um gögn tók til árána 2007, 2008 og 2009.
11. Samkeppniseftirlitið óskaði einnig eftir gögnum frá minni landflutningafyrirtækjum. Var það gert með bréfum sem send voru 8. apríl 2010.¹² Voru þetta fyrirtæki með höfuðstöðvar utan höfuðborgarsvæðisins og áttu þau það sameiginlegt að vera í samstarfi við Eimskip og/eða Samskip með því að vera aðilar að flutningakerfum skipafélaganna í innanlandsflutningum.
12. Bæði Eimskip og Samskip óskuðu hvort í sínu lagi eftir aðgangi að húsleitarkröfum og fylgiskjölum. Eimskip óskaði eftir því með bréfi, dags. 10. september 2013¹³ og Samskip með bréfi, dags. 12. september 2013.¹⁴
13. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. september 2013, var beiðnum fyrirtækjanna um aðgang að húsleitarkröfu og fylgiskjali synjað.¹⁵ Þessu til stuðnings var vísað til lögmæltis hlutverks Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 41. a, 41. gr. b og 42. gr. samkeppnislaga og tekið fram að eftirlitið gæti ekki orðið við beiðninni þar sem hætta væri á að afhending gagnanna á þessu stigi rannsóknar torvelaði rannsókn þess. Einnig var vísað til þess að í gögnunum væri að finna trúnaðarupplýsingar. Var tekið fram að gögnin yrðu afhent (að undanskildum trúnaðargögnum) þegar rannsóknarhagsmunir leyfðu.
14. Með bréfi frá 20. september 2013 gerðu Samskip athugasemdir við synjun Samkeppniseftirlitsins um afhendingu húsleitarkröfu og fylgiskjals og við starfshætti og málsmeðferð eftirlitsins.¹⁶ Samkeppniseftirlitið svaraði því bréfi þann 15. október 2013.¹⁷
15. Þann 24. september 2013 kærði Eimskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2013 um að synja beiðni fyrirtækisins um aðgang að

⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 29.03.2010.

⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 29.03.2010.

¹⁰ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010. Viðbótargögn og sjónarmið bárust einnig með bréfum frá Eimskip til eftirlitsins, dags. 31.05.2010, 04.02.2011 og 18.11.2011.

¹¹ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010. Viðbótargögn og sjónarmið bárust einnig með bréfum frá Samskipum til eftirlitsins, dags. 18.02.2011.

¹² Um var að ræða Kaupfélag Austur-Skaftfellinga, Vörumiðlun ehf. Auðbert og Vigfús Pál ehf., Strandafrakt ehf., Kaupfélag Steingrímsfjarðar, VV flutninga ehf., [...], Flúðaleið, Ragnar og Ásgeir ehf., KM þjónustuna ehf., Nönnu ehf., Bifreiðastöð Þórðar Þ. Þórðarsonar ehf., Flutningaþjónusta Gunnars ehf./Fitja flutninga ehf. og [...].

¹³ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013.

¹⁴ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.09.2013.

¹⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips annars vegar og til Samskipa hins vegar, dags. 13.09.2013.

¹⁶ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.09.2013.

¹⁷ Bréf frá Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 15.10.2013.



húsléitarkröfu og fylgiskjali. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð vegna málsins til áfrýjunarnefndarinnar 2. október 2013 og svaraði athugasemdum Eimskips þann 14. október 2013.¹⁸

16. Hinn 11. október 2013 kærðu Samskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2013 um synjun um aðgang að gögnum. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð vegna málsins til áfrýjunarnefndarinnar 24. október 2013 og svaraði athugasemdum Samskipa þann 14. nóvember 2013.¹⁹
17. Með úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála, sem kveðnir voru upp 23. desember 2013 og 29. janúar 2014 (í málum nr. 7/2013, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu* og 8/2013, *Samskip gegn Samkeppniseftirlitinu*) voru ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins um að hafna aðgangi að umræddum gögnum felldar úr gildi og lagt fyrir eftirlitið að taka á ný afstöðu til beiðni málsaðila um aðgang að gögnum.
18. Með bréfum, dags. 13. janúar og 6. febrúar 2014, óskaði Eimskip eftir umræddum gögnum með vísan til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 7/2013.²⁰ Samskip gerðu slíkt hið sama með bréfi, dags. 3. febrúar 2014.²¹
19. Í svarbréfum Samkeppniseftirlitsins til Eimskips og Samskipa, dags. 12. og 13. febrúar 2014, var tekið fram að áfrýjunarnefnd hefði lagt fyrir Samkeppniseftirlitið að taka á ný afstöðu til beiðni fyrirtækjanna um aðgang að umræddum gögnum. Yrði það gert og til skoðunar væri hvort undanþiggja ætti upplýsingarrétt vegna einhverra efnisatriða í umræddum gögnum, sbr. þau sjónarmið sem rakin voru í fyrrnefndum úrskurðum áfrýjunarnefndarinnar.²²

¹⁸ Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 24.09.2013. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 02.10.2013. Athugasemdir Eimskips við greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.10.2013. Svör Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Eimskips, dags. 14.10.2013.

¹⁹ Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 11.10.2013. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 24.10.2013. Athugasemdir Samskipa við greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.11.2013. Svör Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Samskipa, dags. 14.11.2013.

²⁰ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2014 og 06.02.2014.

²¹ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2014.

²² Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.02.2014. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.02.2014.



3. Seinni húsleit Samkeppniseftirlitsins og kæra til lögreglu

20. Frumskoðun Samkeppniseftirlitsins á hluta þeirra gagna sem aflað var í húsleitunum renndu stoðum undir fyrri vísbendingar um ætluð alvarleg brot gegn samkeppnislögum á mikilvægum mörkuðum.
21. Í ljósi framangreinds átti Samkeppniseftirlitið fund með embætti sérstaks saksóknara þann 15. janúar 2014. Var embættið upplýst um grun um alvarleg brot sem gætu bent til þess að nauðsynlegt væri að kæra þá einstaklinga sem tóku þátt í hinu ætlaða samráði.
22. Samkeppniseftirlitið taldi óhjákvæmilegt að beina kæru til embættis sérstaks saksóknara með bréfi, sbr. 42. gr. samkeppnislaga. Var það gert með bréfi, dags. 21. mars 2014.²³ Voru tilteknir einstaklingar sem gegnt hafa störfum fyrir Eimskip og Samskip kærðir. Meðfylgjandi kæru voru fylgigögn skv. 4. mgr. 42. gr. laganna. Viðbótarkæru ásamt fylgigögnum var beint til embættis héraðssaksóknara 19. desember 2016.²⁴ Viðbótargagnaafhending fór fram 15. mars og 8. maí 2018.²⁵ Þann 17. maí 2018 var annarri viðbótarkæru beint til embættis héraðssaksóknara.²⁶
23. Frá þeim tíma sem kærinni var beint til sérstaks saksóknara hafa því verið til meðferðar tvö mál sem varða ætluð brot á samkeppnislögum á flutningamarkaði. Annars vegar rannsókn Samkeppniseftirlitsins á því hvort viðkomandi fyrirtæki hafi brotið samkeppnislög og hins vegar rannsókn embættis sérstaks saksóknara á ætluðum brotum starfsmanna þeirra. Á grundvelli 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga hefur frá upphafi verið samvinna milli stjórnvaldanna við rannsókn málanna.
24. Á grundvelli úrskurða Héraðsdóms Reykjavíkur í málum nr. 166-167/2014, dags. 3. júní 2014, var aftur framkvæmd húsleit hjá Eimskip og Samskipum.²⁷ Tilfni þess var að við rannsókn á þeim gögnum sem haldlögð voru í fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins kom í ljós að tiltekin afrit af tölvutækum gögnum vantaði að hluta eða að öllu leyti frá tilteknum starfsmönnum eða eftir atvikum fyrrverandi starfsmönnum fyrirtækjanna tveggja. Umræddir starfsmenn voru m.a. helstu stjórnendur fyrirtækjanna. Þá hafði við framgang rannsóknarinnar komið í ljós að nauðsynlegt væri að afla frekari gagna þar sem talið var að þau gætu haft sönnunargildi í málinu.

²³ Kæra Samkeppniseftirlitsins til embættis sérstaks saksóknara, dags. 21.03.2014.

²⁴ Viðbótarkæra Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 19.12.2016.

²⁵ Viðbótargagnaafhending til embættis héraðssaksóknara 15.03.2018 og viðbótargagnaafhending til embættis héraðssaksóknara 08.05.2018.

²⁶ Viðbótarkæra Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 17.05.2018.

²⁷ Úrskurðir Héraðsdóms Reykjavíkur í málum nr. 166/2014 og 167/2014, dags. 3. júní 2014.



4. Frekari öflun gagna og upplýsinga, ágreiningur um aðgang fyrirtækjanna að gögnum o.fl.

25. Í þessum kafla er rakin meðferð málsins frá júní 2014 fram að útgáfu fyrra andmælaskjals. Umfjöllunin er í meginatriðum í tímaröð. Í fyrri hluta kaflans er einkum fjallað um kröfur Eimskips og Samskipa um aðgang að tilteknum gögnum, en reynt hefur á heimildir Samkeppniseftirlitsins til takmörkunar á þeim aðgangi, einkum með tilliti til rannsóknarhagsmuna. Jafnframt er gerð grein fyrir athugasemdum við málsmeðferð eftirlitsins og viðbrögð við þeim. Í seinni hluta kaflans er einkum fjallað um aðgerðir Samkeppniseftirlitsins til að fá afhentar frekari upplýsingar og gögn og samskipti sem miðuðu að afhendingu réttar upplýsinga.

26. Við upphaf seinni húsleita afhenti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum bréf, dags. 3. júní 2014,²⁸ þar sem tilkynnt var um fyrrgreinda kæru til lögreglu vegna ætlaðra brota tiltekinna einstaklinga. Afrit kæru var ekki afhent Eimskip eða Samskipum. Í bréfinu til Eimskips sagði:

„Það var niðurstaða Samkeppniseftirlitsins, með vísan til grófleika hinna ætluðu brota og réttarvörslusjónarmiða, að nauðsynlegt væri að kæra til embættis sérstaks saksóknara þann hlut málsins sem varðar ætlaða refsíabyrgð tiltekinna einstaklinga sem gegnt hafa störfum fyrir Eimskip, sbr. 42. gr. samkeppnislaga, sbr. 41. gr. a laganna, sbr. einnig 1. gr. laga um embætti sérstaks saksóknara nr. 135/2008, með síðari breytingum. Í samræmi við framangreint hefur slíkri kæru verið beint formlega til embættis sérstaks saksóknara, með bréfi dags. 21. mars sl.

Með bréfi þessu er Eimskip tilkynnt um framangreint. Óski fyrirtækið nánari upplýsinga um kæru Samkeppniseftirlitsins er því bent á að leita þeirra hjá embætti sérstaks saksóknara, enda er meðferð þeirrar kæru og upplýsingagjöf tengd henni á forræði embættisins.

Rétt er að benda á að stjórnslurannsókn á ætluðum brotum Eimskips verður, óháð kæru til lögreglu, áfram til meðferðar hjá Samkeppniseftirlitinu. Á þessu stigi málsins mun rannsókn Samkeppniseftirlitsins hins vegar beinast alfaríð að ætluðu broti á 10. gr. samkeppnislaga.”²⁹

27. Í sömu bréfum frá 3. júní 2014 var að finna niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vegna kröfu fyrirtækjanna um að fá í hendur upphaflega húsleitarbeiðni og fylgiskjal. Er í bréfunum gerð grein fyrir því að Samkeppniseftirlitið hafi tekið afstöðu til viðkomandi gagna í samræmi við leiðbeiningar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í úrskurðum í málum nr. 7/2013 (Eimskip) og 8/2013 (Samskip). Fylgdu með bréfunum umbeðin gögn að hluta. Var rökstutt hvers vegna Samkeppniseftirlitið teldi að Eimskip og Samskip ættu ekki rétt á því að fá í hendur allar umbeðnar upplýsingar.

28. Við húsleit Samkeppniseftirlitsins á starfstöð Samskipa þann 3. júní 2014 fengust þær upplýsingar að gögnum tiltekinna einstaklinga hefði verið eytt og afrit gagnanna hvergi til staðar. Af því tilefni sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa, dags. sama dag og húsleit fór fram, þar sem skorað var á fyrirtækið að veita upplýsingar um hvar og hvernig mætti nálgast umrædd gögn eða afrit þeirra, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.³⁰ Var vakin athygli á því að synjun á afhendingu gagna gæti varðað stjórnvaldssektum eða dagsektum og einnig bent á refsíabyrgð einstaklinga í þessu sambandi, sbr. 41. gr. b samkeppnislaga. Samkeppniseftirlitið ítrekaði framangreint með tölvupósti til lögmanns Samskipa þann 4. júní 2014 og óskaði eftir því að Samskip afhentu yfirlýsingar þess efnis að umrædd tölvutæk gögn eða afrit þeirra væru ekki til eða aðgengileg með hvers konar hætti.³¹ Með tölvupósti

²⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.06.2014 og bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 03.06.2014.

²⁹ Bréfin voru að þessu leyti samhljóða.

³⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 03.06.2014.

³¹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.06.2014.



sama dag óskaði Samskip eftir fresti til hádegis 5. júní til að afhenda umræddar yfirlýsingar. Sá frestur var veittur af hálfu Samkeppniseftirlitsins.³²

29. Samskip veittu Samkeppniseftirlitinu í kjölfarið aðgang að ýmsum gögnum en höfnuðu hins vegar að veita eftirlitinu fullan aðgang að pósthólfum tveggja starfsmanna, sbr. bréf, dags. 4. júní 2014.³³
30. Á grundvelli áðurnefnds úrskurðar Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 3. júní 2014, var húsleit haldin áfram hjá Samskipum dagana 16. og 18. júní 2014.
31. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. júní 2014, var gerð krafa um aðgang að seinni húsleitarkröfu og fylgiskjöllum í máli nr. R-167/2014.³⁴
32. Hinn 13. júní 2014 kærði Eimskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 3. júní 2014 um aðgang að hluta að fyrri húsleitarkröfu og fylgiskjals. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð 26. júní 2014 og svörum vegna athugasemda Eimskips 9. júlí sama ár.³⁵
33. Með bréfi, dags. 16. júní 2014, mótmæltu Samskip þeim rannsóknaraðgerðum sem fóru fram af hálfu Samkeppniseftirlitsins dagana 16. og 18. júní 2014.³⁶
34. Þann 24. júní 2014 kröfðust Samskip þess að Héraðsdómur Reykjavíkur úrskurðaði á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 um lögmæti húsleita Samkeppniseftirlitsins og haldlagningu og afritun gagna, ásamt því að krafist var úrskurðar um eyðingu á þeim gögnum.
35. Að beiðni Samskipa var haldinn fundur í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 25. júní 2014 þar sem Samskip óskuðu eftir því að Samkeppniseftirlitið myndi falla frá kröfu um afhendingu gagna frá 4. júní 2014.³⁷
36. Á tímabilinu 26. júní til 8. júlí 2014 átti Samkeppniseftirlitið í samskiptum við fyrirtæki sem annast daglegan kerfisrekstur á afritunarkerfi Samskipa.³⁸
37. Með bréfi, dags. 7. júlí 2014, beindi Samkeppniseftirlitið því til Samskipa að afhenda afrit tölvutækra gagna tiltekinnar starfsmanna frá ákveðnu tímabili. Synjaði eftirlitið jafnframt áður framkominni kröfu Samskipa um að afrituð gögn yrðu ekki afhent fyrr en úrlausn dómstóla lægi fyrir um lögmæti húsleita og afritun gagna.³⁹ Samskip afhentu umrædd gögn þann 8. júlí 2014.⁴⁰
38. Þann 9. júlí 2014 staðfesti Samkeppniseftirlitið með bréfi til Samskipa að afritum af rafrænum gögnum Póstmarkaðarins, dótturfélags Samskipa, hefði verið eytt.⁴¹

³² Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2014. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.06.2014.

³³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.06.2014.

³⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2014.

³⁵ Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.06.2014. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.06.2014. Athugasemdir Eimskips við greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.07.2014. Svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Eimskips, dags. 09.07.2014.

³⁶ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.06.2014.

³⁷ Sbr. tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 26.06.2014.

³⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Basis, dags. 25.06.2014. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Basis, dags. 27.06.2014. Tölvupóstur frá Basis til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.07.2014.

³⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 07.07.2014.

⁴⁰ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.07.2014.

⁴¹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 09.06.2014.



39. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. 190/2014, dags. 16. júlí 2014, var fallist á sjónarmið Samkeppniseftirlitsins og kröfum Samskipa ýmist vísað frá dómi eða þeim hafnað.
40. Með tölvupósti, dags. 26. ágúst 2014, óskaði áfrýjunarnefnd samkeppnismála eftir rökstuðningi Samkeppniseftirlitsins „*til hvernar niðurfellingar fyrir sig í umræddum trúnaðargögnum (að undanskyldum niðurfellingum sem snúa að nöfnum fyrirtækja og heimildarmanna)*“, sbr. mgr. 32.⁴² Tók þetta bæði til niðurfellingar á grundvelli 17. gr. stjórnslulaga og 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga. Einnig var óskað upplýsinga um samráð við embætti sérstaks saksóknara. Svör Samkeppniseftirlitsins bárust áfrýjunarnefnd 2. september 2014.⁴³
41. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa og Eimskips, dags. 17. september 2014, tilkynnti Samkeppniseftirlitið að erindi Samskipa frá 3. júlí 2013 yrði sameinað máli þessu,⁴⁴ sbr. einnig svarbréf Samskipa frá 25. september 2014.⁴⁵
42. Þann 25. september 2014 kvað áfrýjunarnefnd samkeppnismála upp úrskurð í máli nr. 2/2014, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*.⁴⁶ Staðfesti nefndin ákvörðun Samkeppniseftirlitsins að hluta en lagði fyrir eftirlitið að veita frekari aðgang að upplýsingum en gert hafði verið í ákvörðun þess frá 3. júní 2014. Taldi áfrýjunarnefnd að það hefði dregist úr hófi hjá Samkeppniseftirlitinu að bregðast við úrskurði nefndarinnar í máli nr. 7/2013. Nefndin óskaði ekki eftir skýringum frá Samkeppniseftirlitinu á ástæðum þessa dráttar áður en hún kvað upp úrskurð sinn. Síðar var nánar fjallað um tafir á viðbrögðum við úrskurði áfrýjunarnefndar fyrir umboðsmanni Alþingis, sbr. mgr. 69 – 70 hér á eftir.
43. Með bréfi, dags. 7. október 2014, óskuðu Samskip eftir aðgangi að seinni húsleitarkröfu Samkeppniseftirlitsins en Eimskip hafði áður óskað eftir aðgangi að þeim gögnum, sbr. kröfu þar um frá 4. júní 2014.⁴⁷
44. Með bréfum frá 8. og 9. október 2014 veitti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum frekari aðgang að fyrri húsleitarkröfu og fylgiskjali í samræmi við úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 2/2014.⁴⁸ Einnig var fyrirtækjunum veittur aðgangur að hluta að seinni húsleitarkröfu Samkeppniseftirlitsins í máli Héraðsdóms Reykjavíkur nr. R- 167/2014.
45. Með bréfum, dags. 16. og 24. október 2014, óskuðu annars vegar Eimskip og hins vegar Samskip eftir aðgangi að kæru Samkeppniseftirlitsins til embættis sérstaks saksóknara ásamt þeim gögnum sem kærinni fylgdu.⁴⁹
46. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins, dags. 28. október 2014 til Eimskips og 7. nóvember 2014 til Samskipa, var framangreindum kröfum fyrirtækjanna synjað með vísan til 4. mgr. 42. gr. samkeppnislaga.⁵⁰
47. Með kæru, dags. 3. nóvember 2014, kærði Eimskip framangreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð til áfrýjunarnefndar

⁴² Tölvupóstur frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.08.2014.

⁴³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 02.09.2014.

⁴⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 17.09.2014. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 17.09.2014.

⁴⁵ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.09.2014.

⁴⁶ Úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. 190/2014, dags. 16. júlí 2014.

⁴⁷ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.10.2014.

⁴⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 08.10.2014. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 09.10.2014.

⁴⁹ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.10.2014. Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.10.2014.

⁵⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til annars vegar Eimskips, dags. 28.10.2014, og hins vegar til Samskipa, dags. 07.11.2014.



þann 11. nóvember 2014, Eimskip skilaði athugasemdum þann 17. nóvember 2014 og svör Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Eimskips voru send með bréfi 24. nóvember 2014.⁵¹

48. Með úrskurði áfrýjunarnefndar þann 22. desember 2014 í máli nr. 6/2014, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*, var ákvörðun Samkeppniseftirlitsins felld úr gildi á þeim grundvelli að ákvörðun um synjun afhendingar kærugagna yrði ekki reist á tilvitnuðu ákvæði samkeppnislaga. Var lagt fyrir Samkeppniseftirlitið að taka á ný afstöðu til kröfu Eimskips.
49. Embætti sérstaks saksóknara synjaði kröfu Eimskips um aðgang að kæru og fylgigögnum þann 6. nóvember 2014.⁵²
50. Eimskip ítreakaði kröfu um aðgang að kæru og fylgiskjölum með bréfi, dags. 30. desember 2014,⁵³ sbr. fyrrnefndan úrskurð í máli nr. 6/2014. Þann 6. janúar 2015 kröfðust Samskip aftur aðgangs að kæru og fylgiskjölum vegna úrskurðar í máli nr. 6/2014.⁵⁴
51. Með bréfum, dags. annars vegar 23. janúar 2015 til Eimskips⁵⁵ og hins vegar 29. janúar 2015 til Samskipa,⁵⁶ óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá fyrirtækjunum vegna rannsóknar málsins, sbr. 19. gr. samkeppnislaga. Var veittur frestur til að afhenda umbeðin gögn fram í lok mars 2015.
52. Í þágu rannsóknar málsins var í framangreindum upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins til Eimskip og Samskipa nánar tiltekið óskað eftir eftirfarandi gögnum og upplýsingum:
- Upplýsingum um leiðakerfi fyrirtækjanna, annars vegar varðandi reglubundnar áætlunarsiglingar og hins vegar varðandi landflutninga.
 - Breytingum á verð- og gjaldskrár reglubundinna áætlunarsiglinga og landflutninga.
 - Sjónarmiðum fyrirtækjanna um skilgreiningu markaða, markaðshlutdeild og keppinauta.
 - Öllum skipuritum fyrirtækjanna.
 - Ítarlegum starfsmannalista.
 - Upplýsingum um 25 stærstu viðskiptavinum fyrirtækjanna, skipt niður á vörflokka, og gögn sem tengjast þeim, s.s. samninga, útboð, tilboð, viðskiptasaga, misst/fengin viðskipti o.s.frv. fyrir árin 2006 – 2013.
 - Lista yfir 50 stærstu viðskiptavinum fyrirtækjanna vegna kaupa á reglubundnum áætlunarsiglingum til og frá Íslandi ásamt e.a. forflutningi og áframflutningi, landflutningum, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu.
 - Samningum við önnur flutningafyrirtæki. Annars vegar alla samninga sem gerðir hafa verið frá árinu 2006 og hins vegar öll samningsdrög, tillögur, hugmyndir að samstarfi. Tók síðastgreint til „*allra slíkra gagna án tillits til þess hvar eða hver samdi þau, og án tillits til þess á hvaða vettvangi þau verða til eða eru sett fram á (t.a.m. hagsmunasamtaka hvers konar). Framangreind*

⁵¹ Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 03.11.2014. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 11.11.2014. Athugasemdir Eimskips vegna greinargerðar Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.11.2014. Bréf Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Eimskips, dags. 24.11.2014.

⁵² Ákvörðun sérstaks saksóknara um synjun á kröfu Eimskips, dags. 6. nóvember 2014.

⁵³ Ákvörðun sérstaks saksóknara um synjun á kröfu Eimskips, dags. 6. nóvember 2014.

⁵⁴ Bréf Samskipa til sérstaks saksóknara þar sem krafist var aðgangs að kæru og fylgiskjölum, dags. 06.01.2015.

⁵⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 23.01.2015.

⁵⁶ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 29.01.2015.



upplýsingaskylda nær til allra gagna sem fjalla um slík drög eða samstarfstillögur, -hugmyndir eða -viðræðna, t.d. tölvupóstar, minnisblöð, glærुकynningar o.s.frv. Ef tiltekið gagn er óljóst að efni til er heimilt að skýra efni þess."

53. Þá óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afritum af öllum gögnum sem varða samskipti nánar tilgreindra fyrrverandi eða núverandi starfsmanna Samskipa og Eimskips⁵⁷ við núverandi starfsmenn og/eða stjórnarmenn Eimskips og Samskips frá og með árinu 2006 til dagsetningu bréfsins. Var tiltekið í bréfinu að með samskiptum væri átt við „*hvers kyns samskipti, formleg eða óformleg, s.s. fundir, óformlegar viðræður, símtöl, tölvupóstasamskipti, samskipti í gegnum samfélagsmiðla o.fl. tilgreindra starfsmanna við starfsmenn eða stjórnarmenn [Eimskips /Samskipa](núverandi eða fyrrverandi)*).
54. Kom jafnframt fram skilgreining á því hvað fælist í gögnum í framangreindum skilningi og að ef samskipti hefðu átt sér stað milli starfsmanna eða stjórnarmanna fyrirtækjanna, sem ekki kæmu fram í fyrirliggjandi gögnum, væri óskað eftir því að tilgreint væri á milli hverra þau hefðu átt sér stað, dagsetningu samskiptanna, fundarstað og samskiptamáta. Sagði jafnframt að hefði einhver framangreindra starfsmanna fengið í hendur „*bréf, minnisblöð, tölvupóst, samninga, samningsdrög, glærुकynningar og hvers konar önnur gögn sem varða samskipti annarra starfsmanna [Eimskips eða Samskipa] við starfsmenn eða stjórnarmenn [Samskipa eða Eimskips] (núverandi eða fyrrverandi) óskar Samkeppniseftirlitið eftir afriti af þeim*".
55. Til viðbótar var óskað eftir því að Eimskip myndi fjalla um tilteknar breytingar sem gerðar voru á fyrirkomulagi deilda/sviða hjá fyrirtækinu á árinu 2012 og krafist afhendingar á afritum af gögnum sem tilheyrðu fyrrverandi forstjóra Eimskips og fyrrverandi framkvæmdastjóra.
56. Samkeppniseftirlitið óskaði með bréfi, dags. 30. janúar 2015, eftir sjónarmiðum embættis sérstaks saksóknara um hvort rannsóknarhagsmunir ættu að leiða til þess að hafna bæri kröfum Eimskips og Samskipa um aðgang að kærinni og fylgiskjólum.⁵⁸ Í bréfi embættisins til Samkeppniseftirlitsins, dags. 3. febrúar 2015, var vegna rannsóknarhagsmuna lagst að svo stöddu gegn aðgangi fyrirtækjanna að umræddum gögnum.⁵⁹
57. Með bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 3. febrúar 2015, ítrekaði Eimskip kröfu um aðgang að kæru til lögreglu og fylgiskjólum.⁶⁰ Í sama bréfi kemur fram að fyrirtækið telji sér óskýlt að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015, sbr. mgr. 51, fyrr en Samkeppniseftirlitið hefði orðið við úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 6/2014.
58. Með bréfum, dags. 6. febrúar 2015, gaf Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum færi á að tjá sig um fyrrgreinda afstöðu embættis sérstaks saksóknara um rannsóknarhagsmuni.⁶¹ Athugasemdir Eimskips bárust Samkeppniseftirlitinu 13. febrúar 2015 og athugasemdir Samskipa 16. febrúar 2015.⁶²
59. Í ljósi þess að Eimskip hafði með bréfi, dags. 3. febrúar 2015, hafnað því að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins taldi eftirlitið nauðsynlegt að ítreka upplýsingaskyldu

⁵⁷ Hjá Samskipum: [...]. Hjá Eimskip: [...].

⁵⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til embættis sérstaks saksóknara, dags. 30.01.2015.

⁵⁹ Bréf frá embættis sérstaks saksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2015.

⁶⁰ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2015.

⁶¹ Bréf frá Samkeppniseftirlitsins til annars vegar Eimskips og hins vegar til Samskipa, dags. 06.02.2015.

⁶² Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.02.2015 og bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.02.2015.



fyrirtækisins með bréfi þann 19. febrúar 2015.⁶³ Vakti Samkeppniseftirlitið því athygli Eimskips á eftirfarandi:

„Í 19. gr. [samkeppnislaga] segir að Samkeppniseftirlitið geti krafist einstök fyrirtæki og fyrirtækjahópa um allar upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Eins og bent er á í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2011 hafa samkeppnisyfirvöld ríka hagsmuni af því að afla upplýsinga um m.a. hegðun fyrirtækja á markaði til þess að þau geti sinnt eftirliti sínu skv. samkeppnislögum og veita samkeppnislög því víðtækar heimildir til að afla gagna og upplýsinga. Fyrirtækjum ber því að fara að upplýsingabeidnum skv. 19. samkeppnislaga og tekur skyldan til þess að veita réttar upplýsingar og er þeim óheimilt að afvegaleiða samkeppnisyfirvöld með tvíræðum eða beinlínis röngum staðhæfingum, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012. Upplýsingaskylda skv. 19. gr. samkeppnislaga takmarkast hins vegar við að „fyrirsvarsmenn fyrirtækja þurfi ekki að tjá sig um spurningar og upplýsingar sem fela í sér huglægt mat um það hvort brotið hafi verið gegn samkeppnislögum, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004.

Til að tryggja enn frekar fullnægjandi og skilvirka upplýsingagjöf fyrirtækja getur brot á upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga varðað stjórnisýslu- og refsivíðurlögum. Brot á skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn getur þannig varðað viðkomandi fyrirtæki stjórnvaldssektum eða dagsektum, sbr. 37. og 38. gr. samkeppnislaga. Ófullnægjandi, röng eða villandi upplýsingagjöf skv. 19. gr. samkeppnislaga getur varðað viðkomandi fyrirtæki og/eða starfsmenn þess refsingu, sbr. 41. gr. b samkeppnislaga.

Þá ber að horfa til þess að beiðni skv. 19. gr. samkeppnislaga felur í sér „skyldu fyrir móttakanda hennar að verða við henni nema annað sé skýrt tekið fram. Kemur það raunar fram í lagagreininni að umbeðnar upplýsingar skuli gefnar og umbeðin gögn skuli afhent innan hæfilegs frests ...“, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 479/2008 er áréttað að fyrirtækjum sé skylt að verða við kröfu skv. 19. gr. samkeppnislaga innan hæfilegs frests sem Samkeppniseftirlitið setur og er í dómnum bent á að brot á upplýsingaskyldu varði víðurlögum.“

60. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. febrúar 2015, var jafnframt upplýst um að það væri í undirbúningi hjá Samkeppniseftirlitinu að taka á ný afstöðu til beiðni Eimskips í samræmi við úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 6/2014. Ekkert í samkeppnislögum eða stjórnisýslulögum heimili Eimskip hins vegar að neita að verða við kröfu skv. 19. gr. samkeppnislaga á þeim grunni sem gert er í bréfinu.
61. Eimskip svaraði því bréfi 5. mars 2015 þar sem krafa um aðgang að kæru Samkeppniseftirlitsins til lögreglu var ítrekuð. Eimskip greindi einnig frá því að verið væri að vinna í því að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.⁶⁴
62. Þann 9. mars 2015 sendu Samskip bréf vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015 þar sem vakin var athygli á ákveðnum erfiðleikum sem fyrirtækið stóð frammi fyrir við þá vinnu að taka saman umbeðin gögn og upplýsingar.⁶⁵ Kom þar einnig 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

⁶³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 19.02.2015.

⁶⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.03.2015.

⁶⁵ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.03.2015.



óskað var eftir og því tímafrekt og nánast ómögulegt að mati fyrirtækisins að taka sumt af því saman þar sem fyrirtækið byggir ekki yfir hugbúnaði til kerfisbundinnar leitar í tölvugögnum fyrirtækisins. Einnig var gerður fyrirvari við áreiðanleika þeirra upplýsinga sem fyrirtækið hugðist afhenda Samkeppniseftirlitinu. 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.“

63. Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindu bréfi Samskipa þann 23. mars 2015.⁶⁶ Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var farið yfir hvað felst í upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga, þ. á m. að það væri í höndum eftirlitsins að meta hvaða upplýsingar teldust nauðsynlegar. 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, eða byggju yfir gögnum sem vörðuðu samskipti Samskipa við Eimskip. Krafa um afhendingu upplýsinga um samskipti tiltekinna starfsmanna við Eimskip stæði því óhögguð. Samkeppniseftirlitið gerði jafnframt þá kröfu, í ljósi þeirra sjónarmiða sem fram höfðu komið af hálfu Samskipa, að með svari fyrirtækisins myndu fylgja yfirlýsingar frá hverjum þeim starfsmanni sem tilgreindur var í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins þess efnis að viðkomandi hafi fengið ráðrúm til að kanna hvort hann byggir 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 byggir 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. Hvað gögn um stærstu viðskiptavinum Samskipa varðar var fyrirtækið upplýst um að unnt væri að óska eftir framlengingu á fresti til afhendingu gagna, teldi það þörf á því, auk þess sem fallist var á að takmarka upplýsingabeiðnina við 15 í staðinn fyrir 25 stærstu viðskiptavinum Samskipa. Þá var fallist á að takmarka beiðni um afhendingu á samningum við önnur flutningafyrirtæki við eingöngu Eimskip.
64. Svör Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 bárust eftirlitinu þann 23. mars 2015.⁶⁷ Hafði Eimskip þá hvorki óskað eftir viðbótarfresti né skýringum á einstaka liðum í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Meðfylgjandi var hluti þeirra gagna og upplýsinga sem óskað hafði verið eftir en að mati Samkeppniseftirlitsins var gagnaafhending Eimskips að hluta til ekki í samræmi við skyldu fyrirtækisins samkvæmt upplýsingabeiðni eftirlitsins. Verður það rakið nánar hér á eftir.
65. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 30. mars 2015 í máli Eimskips og frá 1. apríl 2015 í máli Samskipa var fallist að hluta á kröfu um aðgang að kærðu og fylgiskjölum.⁶⁸ Upplýsingaréttur fyrirtækjanna var með ákvörðuninni takmarkaður tímabundið með vísan til ríkra rannsóknarhagsmuna sakamálsins, sbr. 1. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga, sbr. einnig 17. gr. stjórnarsýslulaga.
66. Þann 10. apríl 2015 kærði Eimskip fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um tímabundna takmörkun upplýsingaréttar frá 30. mars 2015 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála.

⁶⁶ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 23.03.2015.

⁶⁷ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.03.2015.

⁶⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 30.03.2015 og bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 01.04.2015.



Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð, dags. 20. apríl 2015, og svörum við athugasemdir Eimskips þann 7. maí.⁶⁹

67. Með bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. apríl 2015, voru afhent gögn og upplýsingar vegna upplýsingabeidni eftirlitsins, dags. 29. janúar 2015.⁷⁰ Samskip höfðu þá ekki óskað eftir frekari viðbótarfresti eða skýringa vegna upplýsingaskyldunnar sem slíkrar eða vegna afhendingar gagna og upplýsinga.
68. Þann 13. apríl 2015 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá umboðsmanni Alþingis í tilefni af kvörtun Eimskips til umboðsmanns, dags. 20. febrúar 2015. Í kvörtuninni hélt Eimskip því fram:
- Að fyrirtækið hefði engar eða takmarkaðar upplýsingar fengið um ætluð brot.
 - Að takmörkun á upplýsingarétti fyrirtækisins hefði svipt það andmælarétti.
 - Að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins væri í ósamræmi við mannréttindi fyrirtækisins.
 - Að framangreindir úrskurðir áfrýjunarnefndar samkeppnismála staðfestu að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hefði verið „afar óvönduð“.
 - Að málshraðareglan hefði verið brotin.
69. Umboðsmaður taldi ástæðu til að afla nánari upplýsinga um tiltekin atriði í kvörtun Eimskips, þ.e. um málsmeðferð og starfshætti Samkeppniseftirlitsins í kjölfar úrskurðar áfrýjunarnefndar í máli nr. 7/2013. Þá var óskað eftir sjónarmiðum Samkeppniseftirlitsins um hvernig upplýsingabeidnir Eimskips samrýmist upplýsingarétti aðila máls, málshraðareglum og sjónarmiðum um vandaða stjórnsýsluhætti.⁷¹
70. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi umboðsmanns Alþingis með bréfi, dags. 29. maí 2015. Þar var gerð grein fyrir ástæðum þess að dregist hefði við málsmeðferðina að taka afstöðu til gagnabeidni fyrirtækjanna í kjölfar úrskurðar áfrýjunarnefndar í m.a. máli nr. 7/2013.⁷² Með bréfi, dags. 13. október 2015, tilkynnti umboðsmaður Alþingis að hann hefði lokið máli Eimskips og var bréf hans til fyrirtækisins hjálaga. Í bréfinu kemur fram að umboðsmaður telji ekki tilefni til þess að afhafast frekar vegna kvörtunar Eimskips á þessu stigi málsins.
71. Hinn 15. apríl 2015 kærði Samskip ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 1. apríl 2015 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð, dags. 27. apríl 2015 og svörum þann 12. maí sama ár.⁷³ Með úrskurðum áfrýjunarnefndar nr. 3/2015 og 4/2015 voru ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins um takmörkun á upplýsingarétti Eimskips og Samskipa staðfestar. Voru þeir úrskurðir kveðnir upp 27. júlí 2015.
72. Líkt og fyrr segir kom í ljós við skoðun Samkeppniseftirlitsins á afhentum gögnum og upplýsingum frá Eimskip sem bárust eftirlitinu 23. mars 2015 að fyrirtækið hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga með fullnægjandi hætti. Sérstaklega átti þetta við um upplýsingar og

⁶⁹ Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 10.04.2015. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.04.2015. Athugasemdir Eimskips, dags. 27.04.2015. Svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Eimskips, dags. 07.05.2015.

⁷⁰ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015.

⁷¹ Bréf frá umboðsmanni Alþingis til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.04.2015.

⁷² Bréf Samkeppniseftirlitsins til umboðsmanns Alþingis, dags. 29.05.2015.

⁷³ Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 15.04.2015. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.04.2015. Athugasemdir Samskipa, dags. 05.05.2015. Svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Samskipa, dags. 12.05.2015.



gögn um samskipti við keppinauta sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir með bréfi sínu frá 23. janúar 2015. Sökum þessa sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips þann 22. október 2015. Er rétt að rekja það nánar.⁷⁴

73. Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 til Eimskips var í 7.-8. tölulið óskað eftir upplýsingum og gögnum vegna samskipta tólf einstaklinga, sem gegnt hafa stjórnunarstörfum hjá félaginu, við núverandi eða fyrrverandi starfsmenn eða stjórnarmenn hjá Samskipum frá og með árinu 2006. Síðan segir:

„Með samskiptum er hér átt við hvers kyns samskipti, formleg eða óformleg, s.s. fundir, óformlegar viðræður, símtöl, tölvupóstsamskipti, samskipti í gegnum samfélagsmiðla o.fl. tilgreindra starfsmanna við starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa (núverandi eða fyrrverandi). Eins og fyrr segir vísar „Samskip“ til Samskipa hf. og þeirra tengdu félaga sem tilgreind eru hér að framan.

Með gögnum í fyrrgreindum skilningi er átt við tölvupósta, bréf, minnisblöð, minnispunktar, fundargerðir, færslur í dagbók, fundarboð (t.d. Calender í Outlook), glærुकynningar, samninga, yfirlit yfir símtöl, samningsdrög og öll önnur gögn sem varða samskipti tilgreindra starfsmanna við starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa (núverandi eða fyrrverandi, á umræddu tímabili frá og með árinu 2006 til dagsins í dag). Hið sama gildir um öll fyrirliggjandi gögn sem hafa að geyma frásögn eða tilvísun til slíkra samskipta.

Afhenda skal fyrrgreind gögn óháð því hvar, hvernig eða á hvaða formi þau eru varðveitt, t.a.m. á pappír, hvers konar rafrænu formi eða hljóð- eða myndrænu formi.

Afhenda skal framangreind gögn með skipulögðum hætti. Skal tilgreint frá hvaða starfsmanni Eimskips hvert og eitt gagn stafar og skal þeim raðað í tímaröð. Ef tiltekið gagn er óljóst að efni til er heimilt að skýra efni þess.

ii) Hafi tilgreindir starfsmenn Eimskips átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi 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.

8. Gögn um samskipti við keppinauta

Hafi einhver þeirra starfsmanna Eimskips, sem tilgreindir eru í lið 7 hér að framan, fengið í hendur bréf, minnisblöð, tölvupósta, samninga, samningsdrög, glærुकynningar og hvers konar önnur gögn sem varða samskipti annarra starfsmanna Eimskips við starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa (núverandi eða fyrrverandi) óskar Samkeppniseftirlitið eftir afriti af þeim. Tekur þetta til gagna frá og með árinu 2006 til dagsetningar þessa bréfs."

74. Í 12. tölulið upplýsingabeiðninnar óskaði Samkeppniseftirlitið jafnframt eftir afriti af öllum gögnum sem tilheyrðu annars vegar fyrrverandi forstjóra Eimskips og hins vegar fyrrverandi framkvæmdastjóra Eimskips.

75. Í svarbréfi Eimskips frá 23. mars 2015 var hins vegar ekki orðið við framangreindu. Því til stuðnings var vísað til eftirfarandi:

⁷⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 22.10.2015.



- Að ástæðulaust væri að afhenda umrædd gögn þar sem það væri ekki hlutverk Eimskips að framkvæma rannsókn málsins, heldur Samkeppniseftirlitsins.
- Að Eimskip hefði ekki lagaleg úrræði til að krefja starfsmenn sína um tæmandi upplýsingar um öll samskipti þeirra við keppinauta.
- Að Eimskip legði starfsmönnum ekki til dagbækur á pappírsmáli.
- Að engin gögn hafi fundist er varði fyrrverandi forstjóra og framkvæmdastjóra, hvorki hjá Símanum hf. né við skoðun tæknimanna Eimskips.

76. Eimskip afhenti þess í stað afrit af rafrænu heildargagnasafni tíu starfsmanna fyrir takmarkaðan hluta umbeðins tímabils. Gögnin voru þar að auki ekki flokkuð í samræmi við fyrirmæli Samkeppniseftirlitsins. Að mati Samkeppniseftirlitsins var verklag þetta ekki stutt gildum rökum af hálfu Eimskips.

77. Í svörum Eimskips var ekki útskýrt af hverju fyrirtækið fól viðkomandi starfsmönnum ekki að safna saman þeim gögnum og upplýsingum sem Samkeppniseftirlitið óskaði eftir í tölulíðum 7 og 8 í upplýsingabeiðni sinni. Svo virðist sem Eimskip hafi heldur ekki óskað eftir yfirlýsingu eða staðfestingu frá viðkomandi starfsmönnum um hvort þeir hafi átt í samskiptum við keppinauta eða hafi vitneskju um samskipti af einhverju tagi við keppinauta. Hefði það verið gert hefði Eimskip verið kleift að lýsa því yfir gagnvart Samkeppniseftirlitinu að þrátt fyrir eftirgrennslan hefðu engin eða takmörkuð gögn eða upplýsingar fundist.

78. Í 9. tölulíð upplýsingabeiðninnar var óskað eftir upplýsingum og gögnum sem tengjast 25 stærstu viðskiptavinum Eimskips á tilteknu tímabili. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru svör Eimskips ekki í samræmi við þá beiðni. Kvaðst Eimskip ekki geta upplýst um hverjir hefðu verið viðskiptastjórar mjög mikilvægra viðskiptavina fyrirtækisins á tilteknu tímabili þar sem slíkar upplýsingar hefðu ekki verið varðveittar langt aftur í tímann. Þá var í upplýsingabeiðninni óskað eftir afriti af öllum samningum sem gerðir höfðu verið við stærstu viðskiptavini fyrirtækisins á tilteknu tímabili. Að langmestu leyti afhenti Eimskip ekki þessi gögn og byggði á því að umræddir samningar hefðu nú þegar verið haldlagðir í húsleit Samkeppniseftirlitsins. Eimskip afhenti heldur ekki upplýsingar um tilboð/útboð eða beiðni um tilboð frá stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins á tilteknu tímabili þar sem ekki hafði verið haldið utan um slík gögn með skipulögðum hætti. Þá voru ekki afhentar upplýsingar um viðskiptasögu umræddra viðskiptavina, þ. á m. upplýsingar um „*Misst/fengin viðskipti*“ til/frá Samskipum. Að lokum afhenti Eimskip ekki þá samninga sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir í 11. tölulíð upplýsingabeiðninnar.

79. Af þessum sökum sendi Samkeppniseftirlitið framangreint bréf til Eimskips, dags. 22. október 2015, þar sem tilkynnt var það mat Samkeppniseftirlitsins að það liti svo á að Eimskip hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga. Í bréfinu er jafnframt fjallað nánar um og leiðbeint um hvað felist í umræddri upplýsingaskyldu, þ.e. að um sé að ræða skyldu fyrir fyrirtæki til annars vegar að afhenda fyrirbyggjandi gögn og hins vegar að veita allar upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið telji nauðsynlegt að afla. Þar á meðal leiði af orðalagi 19. gr. samkeppnislaga að viðkomandi fyrirtæki sé m.a. skylt að útbúa eða taka saman upplýsingar sem samkeppnisyfirvöld telji að geti haft þýðingu við rannsókn máls.

80. Í ljósi ófullnægjandi gagnaafhendingar Eimskips hvað varðar 7. og 8. tölulíð upplýsingabeiðninnar var það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að nauðsynlegt væri að krefjast þess að Eimskip sendi eftirlitinu „*yfirlýsingu hvers og eins þeirra starfsmanna, sem tilgreindir eru í lið 7 í bréfinu frá 23. janúar 2015 og eru enn starfsmenn Eimskips.*“ Í yfirlýsingunni skildi viðkomandi lýsa því yfir að hann



hefði fengið nauðsynlegt ráðrúm til þess að kanna hvort hann byggi yfir gögnum eða upplýsingum sem tilgreind væru í tölulið 7, 8 og 11 í bréfi Samkeppniseftirlitsins. Jafnframt skildi viðkomandi staðfesta eftirfarandi:

„...annaðhvort (1) hafi hann ekki átt í neinum samskiptum við Samskip og/eða búi ekki yfir neinum gögnum þar að lútandi eða (2) að hann staðfesti að honum sé ekki kunnugt um önnur samskipti við Samskip eða gögn þar að lútandi en þau sem fylgja með svarbréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins.“

81. Hvað gögn sem stöfuðu frá fyrrverandi yfirmönnum Eimskips varðaði var óskað eftir skriflegri staðfestingu á því að gögnin væru ekki tiltæk ásamt afritum af reglum og verklagsferlum fyrirtækisins sem í gildi væru við öryggisafritun og eyðingu gagna.
82. Eimskip fékk frest til 30. október 2015 til að fara að beiðni Samkeppniseftirlitsins.
83. Eimskip svaraði bréfi Samkeppniseftirlitsins þann 23. október 2015 og staðfesti að fyrirtækið hefði í hyggju að uppfylla lagaskyldu sína skv. 19. gr. samkeppnislaga og óskaði eftir fresti til þess til 20. nóvember 2015. Sá frestur var veittur af hálfu eftirlitsins.⁷⁵
84. Svarbréf Eimskips barst Samkeppniseftirlitinu þann 20. nóvember 2015.⁷⁶ Í bréfinu var tilkynnt að fyrirtækið hygðist ráðast í tiltekna vinnu við að svara að fullu upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Sú vinna myndi fela m.a. í sér eftirfarandi:

- *„Umfangsmikla og tímafreka leit óháðs þriðja aðila í tölvutækum gögnum umbjóðenda okkar, þar á meðal tölvupóststjórnunum, heimasvæðum, sameiginlegum svæðum og öðrum tölvutækum gögnum þar sem megin áhersla verður lögð á tölvupóstssamskipti starfsmanna Eimskips við Samskip. Umbjóðendur okkar búa ekki yfir tækni til leitar í tölvukerfum með sama hætti og Samkeppniseftirlitið. Þess vegna verður sérstakur ráðgjafi fenginn til verksins. Leitað verður í tiltækum rafrænum gögnum tólf einstaklinga sem taldir voru upp í upphaflegri upplýsingabeiðni, annars vegar með því að leita eftir orðinu Samskip í öllum föllum og hins vegar eftir tölvupóststendingunum @samskip.is, @jonar.is, @landflutningar.is. Með vísan til leiðbeiningarskyldu stofnunarinnar, sbr. 7. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993, er óskað leiðbeininga um hvort slík leit skuli innihalda önnur leitarorð, og þá hvaða leitarorð, sem og hvort þrengja megi leitina í tíma.*
- *Umfangsmikla leit í skjallægum gögnum umbjóðenda okkar, undir stjórn þeirra lykilstarfsmanna sem best til þekkja.*
- *Úttekt óháðs þriðja aðila á framkvæmd við vistun tölvupósts umbjóðenda okkar.*
- *Öflun upplýsinga frá hýsingaraðila rafrænna gagna umbjóðenda okkar, núverandi og fyrrverandi, um framkvæmd vistunar rafrænna gagna umbjóðenda okkar.*
- *Öflun upplýsinga frá fyrrverandi starfsmönnum um skýringar á þeim atriðum sem tiltekin eru í bréfi Samkeppniseftirlitsins.*
- *Öflun þeirra viðbótargagna og upplýsinga sem krafist er bréfi Samkeppniseftirlitsins.“*

⁷⁵ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.10.2015. Tölvupóstssamskipti Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.10.2015 og 26.10.2015.

⁷⁶ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2015.



85. Þá var óskað eftir að frestur til að veita svör yrði framlengdur til 19. febrúar 2016. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. desember 2015, var umbeðinn frestur veittur.⁷⁷
86. Sem fyrr segir óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá Samskipum með bréfi frá 29. janúar 2015. Svör Samskipa bárust 10. apríl 2015 þar sem meðfylgjandi var hluti þeirra gagna sem óskað hafði verið eftir. Við skoðun á afhentum gögnum og upplýsingum frá Samskipum kom hins vegar í ljós að Samskip hefðu aðeins uppfyllt upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins að takmörkuðu leyti. Ástæður þess mats voru nánar raktar í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 25. nóvember 2015. Rétt er að rekja þær stuttlega hér.
87. Í töluliðum 6 og 7 í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa var óskað eftir afriti af öllum gögnum sem vörðuðu möguleg samskipti tiltekinna tíu fyrrverandi og núverandi starfsmanna/stjórnarmanna Samskipa við fyrrverandi eða núverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á tilteknu tímabili (líkt og gert var í upplýsingabeiðninni til Eimskips). Þá var mælt fyrir um afhendingu gagna sem tilgreindir starfsmenn hefðu hugsanlega fengið í hendur um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á sama tímabili. Til viðbótar sagði: „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.“ Var í bréfi Samkeppniseftirlitsins úrskýrt hvað fælist í hugtökunum samskipti og gögn, líkt og gert var í bréfi til Eimskips 23. janúar 2015.
88. Samskip urðu ekki við framangreindu nema að takmörkuðu leyti. Í svari Samskipa kom eftirfarandi fram:
- „Eins og þar greinir [í bréfum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl] er ekki með skipulögðum hætti haldið utan um samskipti starfsmanna Samskipa, hvort sem þau eru formleg eða óformleg. Auk þess er það ekki á forræði Samskipa að afla þeirra. Því er ógerlegt að afla upplýsinga um hvers kyns samskipti tilgreindra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips, þ.e. formleg eða óformleg, s.s. fundi, óformlegar viðræður, símtöl, samskipti gegnum samfélagsmiðla.“*
89. Til frekari stuðnings því að verða ekki við beiðni Samkeppniseftirlitsins bentu Samskip á eftirfarandi:
- Ekki væri á forræði Samskipa að afla upplýsinga sem finna mætti á samskiptamiðlum sem einstaka starfsmenn kynnu að nota. Sama mætti segja um símtöl tiltekinna starfsmanna. Samskipti af þessum toga væru varin af ákvæðum stjórnarskrár um friðhelgi einkalífs.
 - Ekki væri hægt að afhenda gögn sem ekki hefðu verið varðveitt.
 - Samkeppniseftirlitið hefði þegar gögn undir höndum eftir húsleitir hjá Samskipum en af upplýsingabeiðninni frá 29. janúar 2015 mætti ráða að Samskip ættu að ráðast í sjálfstæða rannsókn á sömu gögnum. Rannsóknarskylda Samkeppniseftirlitsins væri því yfirferð til Samskipa án lagastoðar.
 - Samskip væru ósammála því mati eftirlitsins að um skýrt afmarkaða upplýsingabeiðni væri að ræða. Gögn væru ekki tilgreind, einkum í töluliðum 6 og 7. Heldur væri krafist umfangsmikillar úttektar að viðlögðum refsingum reyndust upplýsingar á endanum ekki fullnægjandi að mati Samkeppniseftirlitsins.

⁷⁷ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.12.2015.



- Upplýsingaskyldan færi langt út fyrir allt meðalhóf, auk þess sem ómögulegt væri fyrir Samskip að uppfylla þau skilyrði sem sett væru í beiðninni.

90. Þá afhentu Samskip ekki yfirlýsingar frá umræddum starfsmönnum þar sem staðfest væri hvort þeir hefðu átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips á tilteknu tímabili og hver þau samskipti hefðu verið. Að mati Samskipa fáiast ekki séð á hvaða lagagrundvelli Samkeppniseftirlitið teldi þá kröfu reista og segir í því samhengi: „Í því ljósi hefur umbjóðandi minn ekki fengið yfirlýsingar af þessum toga frá umræddum starfsmönnum og hefur engin úrræði til að afla þeirra.“ Í svari Samskipa kemur sömuleiðis fram að einu gögnin sem haldið væri skipulega utan um væru tölvupóstar. Afhenti Samskip þ.a.l. afrit af tölvupóstsamskiptum en sú afhending tók aðeins til fjögurra af tíu tilgreindra þáverandi eða fyrrverandi stjórnenda/stjórnarmanna.⁷⁸ Nánar tiltekið afhentu Samskip tölvupósta sem höfðu verið sendir til eða frá þessum stjórnendum Samskipa á netföngin @eimskip.is, @tv.g.is og @flytjandi.is. Við skoðun Samkeppniseftirlitsins á þessum afhentu gögnum var ljóst að þessari afhendingu var verulega ábótavant og hún ófullnægjandi þar sem mikið af gögnum vantaði í samskiptasöguna.
91. Þar sem gagnaafhending Samskipa var ekki í samræmi við þær kröfur sem settar höfðu verið fram í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins sendi eftirlitið þann 25. nóvember 2015 Samskipum áréttingu á upplýsingaskyldu samkvæmt beiðninni frá 29. janúar 2015.⁷⁹ Í bréfi Samkeppniseftirlitsins 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 með gildum rökum að mati Samkeppniseftirlitsins.
92. Líkt og í bréfinu til Eimskips var í umræddu bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa fjallað nánar um og leiðbeint hvað felist í umræddri upplýsingaskyldu 19. gr. samkeppnislaga, þ.e. að um væri að ræða skyldu fyrirtækis til annars vegar að afhenda fyrirbyggjandi gögn og hins vegar að veita allar upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið teldi nauðsynlegt að afla. Þar á meðal leiði af orðalagi 19. gr. samkeppnislaga að viðkomandi fyrirtæki væri m.a. skylt að útbúa eða taka saman upplýsingar sem samkeppnisyfirvöld teldu að gætu haft þýðingu við rannsókn málsins. Þá kom fram að óskipulögð og ófullnægjandi gagnaafhending Samskipa væri til þess fallin að vinna gegn skilvirki rannsókn málsins.
93. Í bréfinu kom fram það mat Samkeppniseftirlitsins að ekkert í sjónarmiðum Samskipa útskýrði hvort og þá af hverju fyrirtækið hefði ekki getað falið viðkomandi starfsmönnum (eða öðrum starfsmönnum/utanaðkomandi sérfræðingum) að safna saman gögnum og upplýsingum sem kynnu að liggja fyrir og féllu undir 6. og 7. tölulíð upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Þótt Samskip hefðu ekki með skipulegum hætti haldið utan um möguleg samskipti starfsmanna við keppinauta væri ekki þar með sagt að viðkomandi starfsmenn hefðu ekki gert það eða væru ekki færir um að taka saman slíkar upplýsingar.
94. Samskip svöruðu Samkeppniseftirlitinu með bréfi, dags. 30. nóvember 2015, og óskuðu eftir viðbótarfresti til 10. janúar 2016 til að afhenda frekari gögn og/eða útskýringar á því af hverju ekki væri unnt að afhenda tiltekin gögn.⁸⁰ Samkeppniseftirlitið féllst á að veita umbeðinn viðbótarfrest til

⁷⁸ Meðfylgjandi bréfi Samskip, dags. 10.04.2015 (mappa 6 „Tölvupóstar“) voru aðgengilegar 6 rafrænar möppur stjórnenda en 2 af þeim möppum voru tómar.

⁷⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 25.11.2015.

⁸⁰ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.11.2015.



10. janúar 2016.⁸¹ Þann 7. janúar 2016 óskuðu Samskip eftir frekari fresti sem Samkeppniseftirlitið veitti til 15. janúar 2016.⁸²

95. Frekari upplýsingar og gögn bárust frá Samskipum með bréfi, dags. 14. janúar 2016.⁸³ Í svörum Samskipa eru ítrekaðar skýringar fyrirtækisins sem áður höfðu komið fram um að það hefði verið erfiðleikum bundið að safna saman þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið hefði óskað eftir, sér í lagi varðandi samskipti við keppinauta og um viðskiptasögu stærstu viðskiptavinanna.
96. Hvað samskipti tiltekinna starfsmanna Samskipa við Eimskip varðaði, sbr. töluliði 6 og 7 í upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins, segir í bréfi Samskipa að fyrirtækinu sé „*ekki kunnugt um nein ólöglegt samskipti við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips [...]*“. Segir að Samskip hafi notaði liðsinnis umræddra starfsmanna 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 varðveislu 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.“

97. Hvað varðaði upplýsingar um viðskipti við stærstu viðskiptavini segir: „*Í kerfum umbjóðanda míns er einfaldlega ekki haldið utan um viðskiptasambönd með þeim hætti að þetta sé unnt án gríðarlegs tilkostnaðar og vinnu og mikilli villuhættu.*“

98. Í svörum Samskipa kom hins vegar fram að fyrrverandi forstjóri Samskipa ((S)forstj) minntist þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008 vegna mögulegra viðskipta fyrirtækjanna sem tengdust ótilgreindum eignum. Segir að á þeim tíma hafi verulega hallað undan rekstri Eimskips og áhugi hafi verið af hálfu Samskipa að kanna hvort tækifæri væri til kaupa á eignum Eimskips erlendis. „*breifingar*“ þessar hafi ekki leitt til neinna viðskipta fyrirtækjanna tveggja. Í svörum Samskipa kom jafnframt fram að þáverandi framkvæmdastjóri millilandasviðs ((S)frkvstj-millilandasv núv. forstjóri) hafi átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips í tengslum við samninga um flutninga til og frá Norður-Ameríku á árunum 2006-2009 og gerð „*neyðarsamkomulags*“ á árinu 2010. Þá var sagt frá því að þáverandi forstöðumaður innflutningsdeildar ((S)forstö-landfl), núverandi framkvæmdastjóri millilandasviðs ((S)viðskstj2) og forstöðumaður útflutningsdeildar ((S)forstö-útfl) hafi átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips um framkvæmd flutninga til og frá Norður-Ameríku og komið að samningaviðræðum og gerð samnings um þá flutninga á árunum 2009 og 2010. Fundir hafi verið haldnir vegna þeirra samningaviðræðna í húsakynnum Eimskips, auk samtala og tölvupóstsamskipta. Forstöðumaður útflutningsdeildar hafi einnig átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna flutninga á grundvelli „*neyðarsamkomulags*“. Þá átti þáverandi forstöðumaður landflutninga samskipti við stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009 sem tengdust staðbundnum flutningum á Austurlandi.

99. Hvað viðskiptasögu stærstu viðskiptavina Samskipa varðar segir að fyrirtækið hafi afhent alla þá samninga sem fundust við leit í hirslum og kerfum fyrirtækisins. Þar sem Samskip hafi ekki haldið sérstaklega utan um viðskiptasögu einstakra viðskiptavina í starfsemi sinni sé hins vegar ekki unnt að útiloka að einhverja samninga vanti. Þá segir að það sé engin leið að rekja það í gögnum eða

⁸¹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 01.12.2015.

⁸² Tölvupóstsamskipti Samskipa og Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.01.2016.

⁸³ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.01.2016.



kerfum Samskipa hvenær og hvort tilboð hafi verið gerð í heildarflutninga og hvort þau hafi leitt til samnings eður ei.

100. Að lokum hafði Samkeppniseftirlitið ítrekað ósk sína um afhendingu á samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi milli Samskipa og Eimskips. Í ítrekun sinni benti Samkeppniseftirlitið sérstaklega á að fyrirspurn þessi tæki til hvers kyns gagna án tillits til þess hvar eða hver hefði samið þau og án tillits til þess á hvaða vettvangi þau urðu til eða voru sett fram. Samskip upplýstu í bréfi sínu að leit í gögnum fyrirtækisins og afhending á afrakstri þeirrar leitar þann 10. apríl 2015 hafi ekki takmarkast við samningsdrög eða hugmyndir heldur hafi tekið til hvers kyns gagna. Hins vegar er áréttað að „[...] leit af gögnum af þessum toga er og verður ávallt miklum annmörkum háð sökum þess að engin regla er á því hvar vista ber gögn af þessum toga.“
101. Þann 19. febrúar 2016 bárust frekari gögn og upplýsingar frá Eimskip vegna ítrekunar Samkeppniseftirlitsins á upplýsingaskyldu fyrirtækisins, sbr. mgr. 80.⁸⁴ Hvað liði 7 og 8 í upphaflegri upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins varðar, þar sem óskað var eftir upplýsingum um gögn vegna samskipta tiltekinna starfsmanna Eimskips við Samskip, segir að ekki fáiast séð með hvaða öðrum hætti Eimskip hafi getað orðið við umræddri gagnabeidni en gert hafi verið með fyrra svarbréfi, dags. 23. mars 2015. Eftirfarandi var áréttað:
- „Spjallkerfið office communicator, í þann tíma sem það var notað, var eingöngu notað fyrir innanhússamskipti milli starfsmanna umbjóðenda okkar innbyrðist. Eðli máls samkvæmt innihalda þau því engin samskipti við utanaðkomandi aðila, þ.m.t. starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa;*
 - Símagögn eru skv. skýru lagaákvæði einungis geymd hjá fjarskiptafyrirtækjum í sex mánuði aftur í tímann, og einungis aðgengileg að undangengnum dómsúrskurði, sbr. umfjöllun í bréfi umbjóðenda okkar dags. 23. mars 2015. Umbjóðendur okkar hafa því engin lagaleg úrræði til að afla símgagna starfsmanna sinna, auk þess sem slík gögn eru ekki lengur tiltæk fyrir það tímabil sem um ræðir;*
 - Umbjóðendur okkar vista engin samskipti í "gagnaskýjum" eða erlendis. Öll rafræn gögn umbjóðenda okkar eru vistuð hjá hýsingaraðila á Íslandi.*
 - Engin gögn um samskipti sem einstakir starfsmenn kunna að eiga persónulega í gegnum samfélagsmiðla eru vistuð hjá umbjóðendum okkar eða hjá þjónustuaðilum á þeirra vegum.“*
102. Kom fram að Eimskip hefði hins vegar ráðið utanaðkomandi aðila til að framkvæma leit í heimasvæðum, sameignarsvæðum, tölvupóstum og SharePoint kerfi Eimskips sem hafi skilað gögnum sem afhent voru Samkeppniseftirlitinu á hörðum disk. Heildarsafn þeirrar leitar var að eigin frumkvæði Eimskips afhent Samkeppniseftirlitinu. Um var að ræða heildarsafn gagna afhent án skýringa og óflokkað. Þá sagði að Eimskip sæi sér ekki fært að „yfirheyra“ starfsmenn sem á sama tíma kynnu að vera til rannsóknar hjá lögreglu og hafnaði því að á fyrirtækinu hvíldi skylda til að útvega þær yfirlýsingar tiltekinna starfsmanna sem Samkeppniseftirlitið hafði áður óskað eftir.
103. Samkvæmt kröfu Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip með bréfi sínu ítarlegri upplýsingar um hverjir hefðu verið viðskiptastjórar einstakra viðskiptavina og fleiri rafræna og skjallega viðskiptasamninga en áður höfðu verið afhentir, sem fundust við skipulega leit af hálfu Eimskips.
104. Samkeppniseftirlitið hafði einnig óskað eftir upplýsingum um viðskiptasögu stærstu viðskiptavina Eimskips, þ.e. gildistíma, uppsagnir, framlengingar o.s.frv. og upplýsingar um viðskiptasamninga

⁸⁴ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2016.



sem fyrirtækið hefði orðið af eða samninga sem það hefði aflað (upplýsingar um misst/fengin viðskipti til/frá Samskipum). Að mati Samkeppniseftirlitsins höfðu þessar upplýsingar ekki komið fram með fullnægjandi hætti í fyrri svörum Eimskips. Í svarbréfi Eimskips er enn á því byggt að útilokað sé að veita umræddar upplýsingar með þeim hætti sem krafist hafi verið auk þess sem það gæti gefið villandi mynd af aðstæðum á markaði. Í þeim tilgangi að veita Samkeppniseftirlitinu yfirsýn yfir þróun markaðarins afhenti Eimskip hins vegar að eigin frumkvæði upplýsingar um veltu hvers fyrirtækis fyrir sig í þeim vöruflokkum sem Samkeppniseftirlitið hafði listað upp. Að mati Eimskips veiti slík samantekt betri yfirsýn yfir raunverulega viðskiptasögu. Við skoðun Samkeppniseftirlitsins kom í ljós óútskýrt ósamræmi þessara afhentu veltuupplýsinga og áður afhentra gagna Eimskips um sömu viðskiptamenn.

105. Þann 30. september 2016 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Eimskips⁸⁵ og þann 4. október 2016 til Samskip.⁸⁶ Nánar tiltekið var í þágu rannsóknar málsins óskað eftir eftirfarandi gögnum og upplýsingum:

- Heildaryfirliti yfir siglingakerfi á heimsvísu þar sem tilgreindar yrðu áætlunarleiðir, hafnir sem stöðvað væri í, skip sem sinntu flutningum, flutningsgeta og tíðni siglinga. Þá var óskað eftir lýsingu á breytingum sem gerðar hefðu verið á siglingakerfinu á tilteknu tímabili.
- Flutningsmagni, flutningsgetu og nýtingu í sjóflutningum til og frá Íslandi.
- Upplýsingum um tekjur og magn í landflutningakerfi félaganna.
- Afritum af tilgreindum fundargerðum og söluskýrslum á tilteknu tímabili. Var nánar tiltekið óskað eftir að fá afhent fyrir árin 2006 til 2013, með tæmandi hætti, allar fundargerðir/skýrslur, ásamt öllum fylgiskjölum eða öðrum umræðuskjölum sem þar er vísað til, fyrir nánar tiltekna hópa (stjórnir félaga og móðurfélaga, framkvæmdastjóra, landflutningadeildar, innflutningsdeildar o.fl.).
- Ársreikningum og upplýsingum um fjárhagslega stöðu fyrirtækjanna.
- Eimskip var til viðbótar krafði um nánari skýringar á upplýsingum um veltutölur stærstu viðskiptavina sem afhentar höfðu verið Samkeppniseftirlitinu þar sem í ljós hafði komið ákveðið misræmi í afhentum gögnum.

106. Í lok bréfsins var kveðið á um upplýsingaskyldu skv. 19. gr. Sagði m.a.: „*Upplýsingaskylda samkvæmt bréfi þessu tekur til hvers konar gagna sem eru aðgengileg frá starfsstöðvum fyrirtækjanna, með hvers konar hætti, rafrænum eða á pappír, og þá óháð staðsetningu, vistun eða geymslu gagnanna. Afhenda skal öll gögn með skipulegum og aðgengilegum hætti. Í svörum skal skýra frá þeim forsendum sem búa að baki afhentum upplýsingum. Mikilvægt er að svör og upplýsingar séu tilgreind nákvæmlega eftir fyrirmælum hvernar spurningar hér að framan.*“ Samkeppniseftirlitið veitti fyrirtækjunum frest til að afhenda umbeðin gögn til 31. október 2016.

107. Með bréfi, dags. 7. október 2016, rúmri viku eftir að upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins barst fyrirtækinu, óskaði Eimskip eftir því að frestur yrði framlengdur um sex vikur eða til 15. desember 2016.⁸⁷ Sú beiðni var ítrekuð með tölvupósti frá Eimskip þann 24. október 2016.⁸⁸ Samkeppniseftirlitið óskaði eftir frekari rökstuðningi fyrir beiðni um aukinn frest og að þeim fengnum

⁸⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 30.09.2016.

⁸⁶ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.10.2016.

⁸⁷ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.10.2016.

⁸⁸ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.10.2016.



þann 27. október 2016 var viðbótarfrestur veittur til 30. nóvember 2016 þar sem Eimskip skuldbatt sig til að afhenda mikinn hluta gagnanna strax þann 31. október.⁸⁹

108. Með bréfi, dags. 25. október 2016, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 11. nóvember 2016 til að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.⁹⁰ Í sama bréfi var einnig tekið fram að Samskip hefðu hvorki aðgang að upplýsingum úr rekstri móðurfélagsins, Samskip Holding BV, né væri félagið í stöðu til að beina fyrirmælum til síðarnefnda félagsins um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins.
109. Þann 28. október 2016 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til lögmanns Samskipa þar sem óskað var eftir nýju umboði þar sem skýrlega yrði tilgreint til hvaða fyrirtækja innan Samskipasamstæðunnar það tæki.⁹¹ Vegna synjunar um afhendingu á gögnum úr rekstri móðurfélagsins, Samskip Holding BV, var jafnframt farið fram á að afhentar yrðu tiltekna upplýsingar um samstæðuna sem Samskip tilheyrir, s.s. lista yfir hluthafa, stjórnarmenn, viðveru forstjóra Samskipa á stjórnarfundum móðurfélagsins, yfirlit yfir uppbyggingu og skipulag samstæðunnar, gögn sem sýni fram á sjálfstæði Samskipa gagnvart móðurfélaginu og ársreikninga. Í bréfinu var gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins um fyrirtæki og eina efnahagslega einingu.
110. Auk þess var Samskipum veittur frestur til 11. nóvember 2016 til að afhenda þær upplýsingar og gögn sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir þann 30. september 2016.
111. Með bréfi frá Samskipum, dags. 1. nóvember 2016, var tilkynnt að Samskip hefðu komið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins á framfæri við móðurfélagið, Samskip Holding BV, en væri ekki í stöðu til að beina neinum fyrirmælum til móðurfélagsins eða erlendra systurfélaga.⁹² Með bréfinu fylgdu einnig gögn og upplýsingar vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 28. október 2016. Tilkynnt var að Samskip teldu sér ekki kleift að veita svör við stafliðum c-f, þ.e. um stjórn, stjórnarsetu og stjórnarfundum móðurfélagsins og uppbyggingu og skipulag samstæðunnar.
112. Með bréfi, dags. 1. nóvember 2016, afhenti Eimskip hluta af þeim gögnum og upplýsingum sem óskað var eftir í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 30. september 2016.⁹³ Upplýst var að enn væri verið að vinna að því að taka saman hluta af því sem óskað var eftir.
113. Þann 2. nóvember 2016 afhentu Samskip Samkeppniseftirlitinu gögn og upplýsingar sem óskað var eftir þann 28. október 2016.⁹⁴ Meðfylgjandi var hluthafaskrá, upplýsingar um stjórnarmenn Samskipa á tilteknu tímabili og ársreikningar. Tilkynnt var að Samskipum væri ekki kunnugt um að nokkrir samningar væru til staðar sem takmörkuðu réttindi móðurfélagsins til að beita hefðbundnu eigendavaldi. Þá kom fram að ekki væri unnt að veita upplýsingar um hvaða stjórnarfundum móðurfélagsins forstjóri Samskipa hefði sótt á tilteknu tímabili.
114. Með tölvupósti, dags. 2. nóvember 2016, afhenti fyrirsvarsmaður Samskip Holding BV, að eigin frumkvæði, Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um samstæðuna.⁹⁵ Um var að ræða yfirlit yfir rekstur samstæðunnar. Þá var óskað eftir viðbótarfresti til að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.

⁸⁹ Tölvupóstsamskipti á milli Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 26. og 27.10.2016.

⁹⁰ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.10.2016.

⁹¹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 28.10.2016.

⁹² Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.11.2016.

⁹³ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.11.2016.

⁹⁴ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2016.

⁹⁵ Tölvupóstur frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2016.



115. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 3. nóvember 2016, var óskað eftir tilteknum gögnum, til viðbótar þeim upplýsingum og gögnum sem áður hafði verið óskað eftir í upplýsingabeiðni eftirlitsins, dags. 30. september 2016.⁹⁶
116. Með tölvupósti frá Samskipum, dags. 11. nóvember 2016, óskaði fyrirtækið eftir viðbótarfresti til 16. nóvember til að afhenda gögn samkvæmt upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. október 2016.⁹⁷ Samkeppniseftirlitið féllst á að veita þann frest.⁹⁸ Þann 16. nóvember óskuðu Samskip eftir enn frekari fresti, þ.e. til 18. nóvember⁹⁹ og svo enn aftur til 22. nóvember.¹⁰⁰ Samkeppniseftirlitið samþykkti að veita Samskipum lokafrest til 22. nóvember 2016.¹⁰¹
117. Samskip afhentu gögn og upplýsingar með bréfi, dags. 22. nóvember 2016.¹⁰² Á meðal gagna var heildaryfirlit yfir siglingakerfi Samskipa, upplýsingar um flutningsmagn, flutningsgetu og nýtingu til og frá Íslandi, fundargerðir og söluskýrslur, ársreikningar og upplýsingar um landflutningastarfsemi fyrirtækisins.
118. Með bréfi, dags. 25. nóvember 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Samtökum verslunar og þjónustu í þágu rannsóknar málsins.¹⁰³ Nánar tiltekið var óskað eftir upplýsingum um þátttöku Eimskips og Samskipa í fagnefndum á vegum samtakanna, fundargerðum og öðrum gögnum. Frestur til að svara var veittur til 16. desember 2016. Þann 6. desember 2016 óskuðu Samtökin eftir framlengingu á fresti til 30. desember 2016. Var sá frestur veittur af hálfu Samkeppniseftirlitsins.¹⁰⁴ Svör Samtaka verslunar og þjónustu bárust þann 21. desember 2016.¹⁰⁵
119. Með bréfi, dags. 1. desember 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við Faxaflóahafnir að afhent yrðu tiltekin gögn og upplýsingar í ljósi þess að við rannsókn málsins höfðu komið í ljós samskipti sem hefðu átt sér stað á vettvangi Faxaflóahafna sem kynnu að tengjast hinum ætluðu brotum Eimskips og Samskipa.¹⁰⁶ Svarbréf Faxaflóahafna barst Samkeppniseftirlitinu 29. desember 2016.¹⁰⁷
120. Eimskip afhenti frekari gögn dagana 1. og 8. desember 2016 vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 30. september 2016.¹⁰⁸
121. Þann 6. desember 2016 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskip Holding BV þar sem tilkynnt var að skýrar vísbendingar væru fyrir hendi um að Samskip hf. og Samskip Holding BV mynduðu eina efnahagslega einingu og væru því í raun eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins. Fyrirtækinu var gefinn kostur á að tjá sig um framangreint ásamt því að óskað var eftir tilteknum upplýsingum og gögnum, þ. á m. fundargerðum, upplýsingum um stjórnarsetu og hluthafa, yfirliti af uppbyggingu og skipulagi og afriti af ársreikningum.¹⁰⁹ Móttaka bréfsins var staðfest af hálfu Samskip Holding BV þann 7. desember 2016.¹¹⁰ Veittur var frestur til að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins til 18. janúar 2017.

⁹⁶ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.11.2016.

⁹⁷ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.11.2016.

⁹⁸ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 11.11.2016.

⁹⁹ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.11.2016.

¹⁰⁰ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.11.2016.

¹⁰¹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.11.2016.

¹⁰² Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2016.

¹⁰³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samtaka verslunar og þjónustu, dags. 25.11.2016.

¹⁰⁴ Tölvupóstsamskipti Samtaka verslunar og þjónustu og Samkeppniseftirlitsins, dags. 06.12.2016.

¹⁰⁵ Bréf frá Samtökum verslunar og þjónustu til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.12.2016.

¹⁰⁶ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Faxaflóahafna, dags. 01.12.2016.

¹⁰⁷ Bréf frá Faxaflóahöfnum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.12.2016.

¹⁰⁸ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.12.2016 og 08.12.2016.

¹⁰⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding BV, dags. 06.12.2016.

¹¹⁰ Tölvupóstur frá [...] til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.12.2016.



122. Þann 23. desember 2016 bárust svör frá hollenskri lögfræðistofu sem kvaðst vera í fyrirvari fyrir Samskip Holding BV.¹¹¹ Kom fram það mat Samskip Holding BV að Samkeppniseftirlitið hefði ekki lögsögu í Hollandi þar sem félagið hefði aðsetur og félaginu væri því ekki skylt að svara upplýsingabeidni eftirlitsins. Óskað var eftir því að Samkeppniseftirlitið rökstyddi á hvaða lagagrunni beiðnin byggir og Samskip Holding BV myndi í framhaldi aðstoða Samkeppniseftirlitið að því gefnu að upplýsingabeidnin væri sanngjörn og gætt yrði meðalhófs. Í lok janúar 2017 óskaði Samskip Holding BV eftir samtali við Samkeppniseftirlitið til að ræða nánar framangreint bréf.¹¹²
123. Með bréfi til Samskípa, dags. 2. febrúar 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið að það legði til grundvallar að dótturfélagið Samskip og móðurfélagið Samskip Holding BV myndi eina efnahagslega einingu og því væru skilyrði til að beita úrræðum IX. kafla samkeppnislaga gagnvart Samskipum vegna þeirrar synjunar Samskip Holding BV að afhenda þau gögn og upplýsingar sem tilgreind voru í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskip Holding frá 6. desember 2016.¹¹³ Veittur var frestur til 16. febrúar 2017 til að bregðast við bréfi Samkeppniseftirlitsins. Afrit þessa bréfs var sent til fjármálastjóra Samskip Holding BV og lögmanns félagsins í Hollandi.¹¹⁴
124. Samkeppniseftirlitinu barst bréf frá Samskip Holding BV, dags. 10. febrúar 2017, þar sem staðfest var að félagið myndi afhenda þau gögn og upplýsingar sem óskað hafði verið eftir, með þeim fyrirvara að félaginu bæri þó ekki lagaskyldu til þess.¹¹⁵ Óskað var eftir viðbótarfresti til 10. mars 2017.
125. Þann 15. febrúar 2017 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá Samskipum.¹¹⁶ Í bréfinu var fyrirætlunum Samkeppniseftirlitsins um álagningu dagsekta mótmælt og andmælum við sjónarmið eftirlitsins komið á framfæri.
126. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Samskip Holding BV, dags. 16. febrúar 2017, var óskað eftir staðfestingu á því að félagið hefði í hyggju að veita umbeðnar upplýsingar og gögn.¹¹⁷ Að þeirri staðfestingu fenginni myndi Samkeppniseftirlitið veita frest til 10. mars 2017. Staðfesting barst með tölvupósti þann 17. febrúar 2017 þess efnis að Samskip Holding BV myndi fara að upplýsingabeidninni eins og mögulegt væri.¹¹⁸ Félaginu var því veittur frestur til að afhenda gögn samkvæmt upplýsingabeidninni til 10. mars 2017 og voru Samskip upplýst um það með tölvupósti þann 20. febrúar 2017.¹¹⁹
127. Með ákvörðunum, sem gefnar voru út í mars 2016, lögðu hollensk samkeppnisyfirvöld sektir á Eimskip, Samskip og tvö önnur fyrirtæki vegna alvarlegs ólögmæts samráðs á frystigeymslumarkaðnum í Hollandi. Af því tilefni sendi Samkeppniseftirlitið bréf, dags. 24. febrúar 2017, til hollenskra samkeppnisyfivalda þar sem óskað var eftir afritum af gögnum úr umræddum málum þar sem samstarf eða markaðsskipting á milli Eimskips og Samskípa kæmi fyrir eða væri rædd.¹²⁰ Samkeppniseftirlitinu bárust svör og afrit af gögnum frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum með bréfi, dags. 3. mars 2017.¹²¹

¹¹¹ Bréf frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.12.2016.

¹¹² Tölvupóstur frá lögmanni Samskip Holding BV í Hollandi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.01.2017.

¹¹³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskípa, dags. 02.02.2017.

¹¹⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding BV, dags. 02.02.2017.

¹¹⁵ Bréf frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.02.2017.

¹¹⁶ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.02.2017.

¹¹⁷ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding BV, dags. 16.02.2017.

¹¹⁸ Tölvupóstur frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.02.2017.

¹¹⁹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskípa, dags. 20.02.2017.

¹²⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til hollenskra samkeppnisyfivalda (De Autoriteit Consument & Markt (ACM)), dags. 24.02.2017.

¹²¹ Bréf frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum (De Autoriteit Consument & Markt (ACM)) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.03.2017.



128. Við yfirferð Samkeppniseftirlitsins á gögnum sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu dagana 1. nóvember, 1. desember og 8. desember 2016 kom í ljós að upplýsingagjöf Eimskips eða eftir atvikum framsetning hennar og/eða skýringar væri á köflum ófullnægjandi eða óljós. Þá hafnaði Eimskip því að afhenda gögn er vörðuðu Eimskip Holding BV. Af þeim sökum sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips, dags. 8. mars 2017, þar sem farið var yfir hvernig upplýsingagjöf fyrirtækinu væri ábótavant. Eftirfarandi athugasemdir voru settar fram:¹²²
- Upplýsingar um breytingar á hluta siglingakerfis Eimskipssamstæðunnar sem afhentar voru miðuðust ekki við heimsmarkaði líkt og óskað hafði verið eftir.
 - Ekki voru afhentar upplýsingar um kaup Eimskips á þjónustu af Samskipum.
 - Afhending og framsetning afhentra fundargerða var ófullnægjandi.
 - Söluskýrslur innflutningsdeildar voru ekki afhentar.
 - Upplýsingar varðandi Eimskip Holding BV voru ekki afhentar.
129. Farið var fram á það að Eimskip greindi Samkeppniseftirlitinu frá því fyrir 21. mars 2017 hvort fyrirtækið hygðist verða við upplýsingabeiðni eftirlitsins. Jafnframt var Eimskip veitt færi á því að koma að athugasemdum við það mat Samkeppniseftirlitsins sem sett var fram í bréfi þess.
130. Með bréfi frá Samskip Holding BV, dags. 10. mars 2017, voru afhent gögn og upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir, þ. á m. fundargerðir af stjórnarfundum félagsins, upplýsingar um stjórnarsetu, listi yfir hluthafa, ársreikningar, upplýsingar um siglingakerfi félagsins o.fl.¹²³
131. Eimskip staðfesti með bréfi, dags. 17. mars 2017, að líkur stæðu til þess að unnt yrði að verða við, eða eftir atvikum veita fullnægjandi skýringar á meirihluta þeirra athugasemda Samkeppniseftirlitsins sem settar voru fram í bréfi þess þann 8. mars.¹²⁴ Því var þó haldið til haga að Eimskip telji sig hafa farið að upplýsingabeiðni eftirlitsins frá 30. september 2016. Óskað var eftir fresti til 30. apríl 2017 og síðar viðbótarfresti til 8. maí 2017 til að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins.¹²⁵ Samkeppniseftirlitið samþykkti að veita þá fresti.¹²⁶
132. Þann 8. maí 2017 bárust frekari upplýsingar og gögn ásamt nánari útskýringum á áður afhentum gögnum frá Eimskip. Meðfylgjandi bréfinu var eftirfarandi:¹²⁷
- Skrifleg lýsing á breytingum á siglingakerfi Eimskips
 - Yfirlit yfir fundargerðir og söluskýrslur
 - Söluskýrslur innflutningsdeildar
133. Með bréfi, dags. 13. september 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið Eimskip að þörf væri á nánari útskýringum frá fyrirtækinu á áður innsendum gögnum ásamt frekari sundurliðun afhentra tölulegra upplýsinga.¹²⁸ Var m.a. óskað eftir upplýsingum sem Eimskip afhenti ekki vegna markaðshlutdeildar

¹²² Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 08.03.2017.

¹²³ Bréf frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.03.2017.

¹²⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.03.2017.

¹²⁵ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.04.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.05.2017. Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.05.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.05.2017.

¹²⁶ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 17.03.2017.

¹²⁷ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.05.2017.

¹²⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 13.09.2017.



í svari við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015. Hafði Eimskip sett fram þau andmæli sem lúta að því að gagnaöflunarheimild 19. gr. samkeppnislaga taki ekki til öflunar sjónarmiða fyrirtækja sem rannsókn beinist að. Samkeppniseftirlitið féllst ekki á það og ítrekaði svo ósk eftir eftirfarandi upplýsingum.

134. Fyrir hvert og eitt ár á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 var óskað eftir að Eimskip veitti þessar upplýsingar:
- Hvort að orðið hefðu verulegar breytingar á markaðsumhverfinu, að mati Eimskips, á viðkomandi ári sem leiddu til þess að markaðsskilgreiningar sem lagðar hefðu verið til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 ættu ekki við á því ári? Ef svo væri, var óskað eftir því að þær breytingar yrðu skýrðar.
 - Tilgreina skyldi keppinauta Eimskips í siglingum til og frá Íslandi á viðkomandi ári. Einnig skyldi tilgreina hvort viðkomandi fyrirtæki hefði verið keppinautur í áætlunarsiglingum eða í stórflutningum (bulk).
135. Fyrir hvert og eitt ár á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 var óskað eftir að Eimskip veitti þessar upplýsingar:
- Vísað var til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2017 þar sem fjallað var um skilgreiningu á mörkuðum fyrir vöruflutninga á landi. Var lagt til grundvallar að Eimskip og Samskip veittu alhliða flutningsþjónustu á landi. Bæði fyrirtækin rækju víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem tækju til alls landsins. Að þessu leyti væri þjónusta Eimskips og Samskipa frábrugðin þjónustu annarra sem flyttu vörur á landi. Þá störfuðu ýmsir aðilar við svæðisbundinn vöruflutningaakstur á landsbyggðinni eða aðeins á ákveðnum leiðum milli Reykjavíkur og heimabyggðar viðkomandi vöruflytjanda. Virtist ekki hafa átt sér stað grundvallarbreytingar á gerð og eðli þessara viðskipta frá því sem lagt hefði verið til grundvallar í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2003. Ef Eimskip teldi hins vegar að framangreind lýsing ætti ekki við á viðkomandi ári var óskað eftir rökstuðningi þar að lútandi.
 - Tilgreina skyldi keppinauta Eimskips í landflutningum hér á landi á viðkomandi ári. Einnig skyldi, fyrir hvert ár fyrir sig, tilgreina þær flutningaleiðir þar sem viðkomandi fyrirtæki keppti við Eimskip.
136. Þá var vísað til þess að framkvæmdastjórn ESB hefði skilgreint markaðinn fyrir flutningsmiðlun með tilteknum hætti. Ef Eimskip teldi að önnur sjónarmið hefðu gilt um flutningsmiðlun tengda Íslandi á rannsóknartímabilinu var óskað eftir rökstuðningi þar um. Einnig skyldi, fyrir hvert framangreint ár, tilgreina þau fyrirtæki hér á landi sem Eimskip teldi hafa verið keppinauta sína í flutningsmiðlun.
137. Þá óskaði Samkeppniseftirlitið jafnframt eftir viðbótarupplýsingum um skipakerfi fyrirtækisins, siglingaáætlanir og gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa og viðskiptavina sem falla undir stóriðju.
138. Þá var að lokum óskað eftir því að Eimskip bætti úr afhendingu á gögnum sem varða samskipti lykilstarfsmanna fyrirtækisins við Samskip, sem óskað var upphaflega eftir í janúar 2015 sem væri enn, að mati Samkeppniseftirlitsins, ekki fullnægjandi. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var vísað til þess að Samskip hefðu, í svörum sínum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins í janúar 2016, upplýst um að fyrrverandi forstjóri Samskipa hafi minnst þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008 vegna mögulegra viðskipta fyrirtækjanna sem tengdust ótilgreindum



eignum. Með vísan til þess óskaði Samkeppniseftirlitið sérstaklega eftir því að Eimskip myndi tjá sig um þessar upplýsingar. Veittur var frestur til 12. október 2017.

139. Með tölvupósti, dags. 27. september 2017, óskaði Eimskip eftir skýringum frá Samkeppniseftirlitinu varðandi tiltekin atriði í upplýsingabeiðni eftirlitsins.¹²⁹ Staðfesti Samkeppniseftirlitið móttöku þeirrar beiðni samdægurs. Þann 2. október 2017 var beiðni Eimskips ítrekuð og bárust frekari skýringar frá Samkeppniseftirlitinu síðar sama dag.¹³⁰
140. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins komu fram upplýsingar um að starfsmaður greiningardeildar Arion banka hefði a.m.k. á árunum 2012 og 2013 átt í samskiptum við framkvæmdastjóra útflutningsdeildar Samskipa um málefni tengd Eimskip. Nánar tiltekið var um að ræða atriði sem viðkomandi starfsmaður Arion banka hefði orðið áskynja um í tengslum við störf sín í greinardeild bankans í aðdraganda þess að fjármálagerningar Eimskips voru teknir til viðskipta á skipulegum verðbréfamarkaði (Kauphöllinni). Í október 2012, í kjölfar fundar sem umræddur starfsmaður Arion banka átti með stjórnendum Eimskips, sendi hann t.a.m. tölvupóst til stjórnanda hjá Samskipum sem innihélt spurningalista fyrir viðkomandi stjórnanda. Umræddur tölvupóstur var liður í upplýsingaöflun greiningardeildar Arion banka vegna hlutafjárútbóðs Eimskips. Það vakti athygli Samkeppniseftirlitsins að í spurningalista starfsmanns Arion banka til Samskipa var vísað til upplýsinga frá Eimskip um markaðsaðstæður á Íslandi og hækkanir fyrirtækisins á verðskrá. Er þar annars vegar vísað til þess að Eimskip héldi því fram að fyrirtækið gæti haldið verðskránni „*stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því*“. Þá segir að Eimskip lýsti markaðnum á Íslandi sem „*voða kósý*“ og að ólíklegt væri að erlend skipafélög kæmu inn á íslenskan markað.
141. Af þessu tilefni óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Arion banka um samskipti viðkomandi starfsmanns greiningardeildar bankans við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips og Samskipa.
142. Í ágúst og september 2017 voru haldnir fundir með forsvarsmönnum Arion banka í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins. Þann 3. október 2017 aflaði Samkeppniseftirlitið jafnframt munnlegra upplýsinga frá Arion banka og umræddum fyrrverandi starfsmanni bankans.
143. Þann 10. október 2017 óskaði Eimskip eftir viðbótarfresti til 13. október 2017 til að svara upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2017. Sá frestur var veittur af hálfu Samkeppniseftirlitsins.¹³¹
144. Þann 12. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá Alcoa Fjarðaál sf. sem sneru að viðskiptum félagsins við Eimskip og Samskip.¹³² Óskað var eftir fyrrgreindum upplýsingum í kjölfar fundar við Alcoa Fjarðaál í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 21. september 2017. Veittur var frestur til 27. október 2017. Þann 19. október 2017 óskaði Alcoa Fjarðaál eftir nánari skýringum á tilteknum liðum í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins og var því svarað þann 23. október. Í kjölfarið, þann 25. október 2017, óskaði Alcoa Fjarðaál eftir viðbótarfresti til 3. nóvember 2017 og var sá frestur veittur þann 26. október 2017.¹³³
145. Þann 13. október 2017 bárust gögn og upplýsingar ásamt nánari útskýringum á áður afhentum gögnum frá Eimskip.¹³⁴ Afhentar voru m.a. upplýsingar um skipakerfi fyrirtækisins og siglingaáætlanir. Þá kom fram það mat Eimskips að fyrirtækið hefði nú þegar uppfyllt

¹²⁹ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.09.2017.

¹³⁰ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins og frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 02.10.2017.

¹³¹ Tölvupóstssamskipti milli Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.10.2017.

¹³² Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Alcoa Fjarðaáls sf., dags. 12.10.2017.

¹³³ Tölvupóstssamskipti milli Alcoa Fjarðaáls og Samkeppniseftirlitsins, dags. 19., 23., 25. og 26.10.2017.

¹³⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017.



upplýsingaskyldu sína frá því í janúar 2015 varðandi samskipti fyrirtækisins við Samskip. Samt sem áður voru í bréfi þessu, í fyrsta sinn, settar fram skýringar á þeim fundi sem Samskip höfðu áður tilkynnt Samkeppniseftirlitinu að farið hefði fram á milli fyrirtækjanna á vormánuðum 2008. Var sú skýring fyrst sett fram eftir að Samkeppniseftirlitið hafði borið upplýsingagjöf Samskipa um tilgreind samskipti stjórnenda undir Eimskip. Í bréfi Eimskips segir nánar tiltekið að um mánaðamótin maí/júní 2008 hefði Eimskip fengið ósk um fund frá **(S)aðaleig-stjform-SH**, eiganda Samskipa, í kjölfar árangurslauss fundar með Kaupþingi banka hf. varðandi ósk Eimskips um „standstill“ samkomulag við kröfuhafa. Þáverandi stjórnarformaður Eimskips og forstjóri fyrirtækisins hefðu mætt á þann fund á skrifstofu Kjarar. Engin fundargerð hefði verið rituð en lýst hefði verið yfir áhuga á að kaupa tilteknar eignir af Eimskip. Forstjóri Samskipa hefði einnig verið á fundinum. Að sögn Eimskips hefði fundurinn staðið í um 5-10 mínútur og að viðbrögð Eimskips hafi verið þau að lýsa því yfir að eignir úr samstæðunni yrðu settar í formlegt sölufarli.

146. Þann 17. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir tilteknum upplýsingum og gögnum frá Sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu.¹³⁵ Veittur var frestur til 25. október 2017. Svör bárust þann 23. október 2017.¹³⁶

147. Þann 18. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið með bréfi (15 bls.) eftir útskýringum á tilgreindum áður innsendum gögnum frá Samskipum ásamt frekari sundurliðun á tölulegum upplýsingum sem afhentar hefðu verið.¹³⁷ Var vísað til „*gagnaafhendingar og bréfa Samskipa frá 25. október 2016, 1., 2. og 22. nóvember sama ár, 23. desember sama ár, 10. febrúar 2017, 15. febrúar 2017 og 10. mars 2017. Um var að ræða gagnaafhengingu og svör vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 30. september 2016, sbr. einnig svör og áréttingu á upplýsingaskyldu í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 28. október 2016 og 2. febrúar 2017. Einnig vísast til fyrri upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29. janúar 2015, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. mars sama ár og 25. nóvember sama ár. Afhending og svör Samskipa við áðurnefndri fyrri upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins má finna í bréfum yðar og gagnaafhengingum frá 9. mars 2015, 10. apríl 2015, 30. nóvember 2015 og 14. janúar 2016.*

Í þágu rannsóknar málsins og með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskar Samkeppniseftirlitið eftir útskýringum á tilgreindum áður innsendum gögnum og frekari sundurliðun afhentra tölulegra upplýsinga. Einnig er nauðsynlegt að kalla eftir viðbótarupplýsingum en við framgang rannsókna og úrvinnslu Samkeppniseftirlitsins á afhentum og afrituðum gögnum hefur komið í ljós að nauðsynlegt er að óska eftir að Samskip upplýsi nánar og veiti nákvæmari upplýsingum en áður, sér í lagi um skipakerfi, siglingaáætlanir, flutningamagn, gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa og viðskiptavini sem falla undir stóriðju hér á landi.“

148. Í fyrsta tölulið var óskað eftir nánari upplýsingum um skipa- og siglingakerfi en þar sagði: „*Með bréfi frá yður, frá 10. apríl 2015, fylgi meðfylgjandi svarbréf Samskipa dagsett sama dag. Á bls. 6 svarbréfinu var afhent mynd um leiðarkerfi Samskipa frá árinu 2006 til og með 29. janúar 2015, sbr. 3. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015.*

Í 1. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 30. september 2016 var óskað eftir heildaryfirliti yfir siglingakerfi Samskipa fyrir árin 2007 til og með 2013, þ. á m. að tilgreindar væru "áætlanaleiðir, hafnir sem stöðvað er í, skip sem sinntu flutningunum, flutningsgetu (í TEU og tonnum) og tíðni siglinga". Þá skyldi einnig greina frá "breytingum sem gerðar voru á siglingakerfinu á tímabilinu". Skyldu allar tímasetningar á þessum breytingum tilgreindar með nákvæmum hætti. Í

¹³⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Sýslumannsins á höfuðborgarsvæðinu, dags. 17.10.2017.

¹³⁶ Bréf frá Sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.10.2017.

¹³⁷ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 18.10.2017.



svarbréfi Samskipa frá 22. nóvember 2016 er aftur sett fram yfirlit yfir siglingakerfi og þá ásamt tilteknum skýringum, þ. á m. breytingum sem gerðar voru á siglingakerfinu á tímabilinu, auk þess sem lýsing á flutningsgetu og leiðum viðkomandi skipa kemur fram í viðauka 2.

Samkeppniseftirlitið telur nauðsynlegt að óska afhendingar á sundurliðun breytinga á siglingakerfinu niður á skipakosti þannig það liggja fyrir frá Samskipum með eins skýrum hætti og kostur er. Í því sambandi er óskað afhendingu á sundurliðun upplýsinga um breytingar á siglingakerfi/leiðarkerfi niður **á hvert skip (heiti)**. Er því óskað eftir að allar breytingar (t.d. viðkomustöðum breytt, ný leið tekin upp eða leið felld niður, breyting á skipaflota á leið, breytt tíðni siglinga/lengd hrings) á siglingakerfum á hverjum tíma séu tímasettar þannig að það komi með skýrum hætti fram í hvaða viku hvers árs tilgreindar breytingarnar áttu sér stað hjá hverju skipi."

149. Þá var jafnframt óskað eftir viðbótarupplýsingum um flutningsmagn, flutningsgetu, tekjur og nýtingu til og frá Íslandi sundurliðað niður á áætlunarleið. Var upplýst um að við framvindu rannsóknar væri nauðsynlegt að afla útskýringa á þegar afhentum gögnum ásamt frekari sundurliðun á afhentum tölulegum upplýsingum. Hið sama átti við um upplýsingar um gagnkvæma flutninga Eimskips og Samskipa fyrir árin 2008 til og með árinu 2013 sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir 30. september 2016. Taldi Samkeppniseftirlitið þannig nauðsynlegt að óska eftir frekari upplýsingum og gögnum því tengdu, m.a. í tengslum við sjóflutninga milli hafna á Íslandi og flutninga á tómum gámum. Auk þess var óskað upplýsinga um flutninga Samskipa fyrir stóriðju og magn og tekjur í flutningsmiðlun.
150. Í bréfinu var jafnframt ítrekuð upplýsingaskylda um nýja gjaldskrárliði. Óskaði hafði verið eftir afhendingu afrita af verð- og gjaldskrár Samskipa og Landflutninga vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi og landflutninga í upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015. Tiltók Samkeppniseftirlitið gjaldskrárupplýsingar sem vantaði í afhendingu Samskipa í tengslum við landflutninga, ferskfiskverð, karagjald og E-control gjald. Sagði svo: „*Upplýsingaskylda Samskipa stendur því óhögguð hvað framangreint varðar og áréttað að óskað er afhendingar á tímasetningu upptöku nýrra liða og breytinga á þeim í verð- og gjaldskrár Samskipa og Landflutninga og af öllum gjaldskrár sem í gildi hafa verið á tímabilinu.*“
151. Samkeppniseftirlitið áréttaði einnig upplýsingaskyldu af verðskrár/gjaldskrár og breytingum fyrir BAF (í áætlunarsiglingum milli Íslands og hafna í Evrópu og Norður-Ameríku eftir söluaumingum) og FAF (í innanlandsflutningum) fyrir þau tímabil sem ekki hafa verið þegar afhent, auk þess sem óskað var eftir frekari upplýsingum. Um það sagði m.a.: „*Eins og áður segir afhenti Samskip tiltekin gögn um breytingar á verð- og gjaldskrár 29. mars 2015, sbr. 4. tölulið fyrri upplýsingabeidni frá 29. janúar 2015. Ekki er að finna upplýsingar m.a. um BAF og breytingar á BAF á tímabilinu, fyrir utan það sem að framan greinir. Afhentar upplýsingar um breytingar á verð- og gjaldskrár eru m.ö.o. ekki tæmandi að þessu leyti.*“
152. Hið sama á við um upplýsingar um markaði, markaðshlutdeild og keppinauta. Óskað var eftir nákvæmari upplýsingum og upplýsingaskylda ítrekuð þar sem við átti.
153. Um samskipti sagði m.a. eftirfarandi: „*Í 6. tölulið áðurnefndrar upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa frá 29. janúar 2015 var óskað afrita af öllum gögnum sem varða samskipti tíu tilgreindra fyrrverandi eða núverandi starfsmanna Samskipa við fyrrverandi eða núverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips frá og með árinu 2006 til dagsetningu bréfsins, sbr. einnig 7. tölulið beiðninnar. Óskað var eftir því að þessi gögn yrðu afhent með skipulögðum hætti og í tímaröð.*“



Samskip sendi Samkeppniseftirlitinu bréf, dags. 9. mars 2015, þar sem lýst var tilteknum vandkvæðum við að afhenda umkrafðar upplýsingar, m.a. varðandi 6. og 7. töluliðum beiðninnar. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Samskipa með bréfi, dags. 23. mars 2015, þar sem fram kom að ekki væri fallist á sjónarmið Samskipa og töluliðir 6 og 7 í gagnabeiðninni stæðu óhaggaðir.

Með bréfi, dags. 10. apríl 2015, bárust gögn og upplýsingar frá Samskipum. Þar kemur fram að fyrirtækið héldi ekki utan um umbeðin gögn með skipulegum hætti, að undanskildum tölvupóstum. Af þeim sökum afhenti Samskip, vegna töluliða 6 og 7, tölvupóstsamskipti sem fundust með leit í pósthöfundum Samskipa.

Samkeppniseftirlitið sendi Samskipum bréf, dags. 25. nóvember 2015, þar sem fram kom að Samskip hefði ekki orðið við fyrrnefndri beiðni Samkeppniseftirlitsins nema að takmörkuðu leyti, og er þar m.a. vísað í svör Samskipa frá 10. apríl 2015. Tók Samkeppniseftirlitið því fram að upplýsingaskylda Samskipa skv. 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðni frá 29. janúar 2015 stæði áfram óhögguð.

Með bréfi, dags. 14. janúar 2016, afhenti Samskip upplýsingar vegna sex starfsmanna Samskipa sem voru "enn við störf hjá Samskipum". Þannig voru ekki afhent gögn eða teknar saman upplýsingar fyrir fjóra af tíu tilgreindum starfsmönnum/stjórnarmönnum Samskipa."

154. Í kjölfarið reifaði Samkeppniseftirlitið athugasemdir sínar við framangreindar skýringar og gagnaafhendingu Samskipa vegna 6. og 7. töluliða upplýsingabeiðni frá 29. janúar 2015. Ítrekaði eftirlitið upplýsingaskyldu vegna samskipta (S)aðaleig-stjform-SH við núverandi og fyrrverandi starfsmenn/stjórnarmenn Eimskips og sagði að það væri villandi framsetning hjá Samskipum að gefa það til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH sé hættur störfum eða aðkomu að Samskipum. Til viðbótar áréttaði Samkeppniseftirlitið upplýsingaskyldu Samskipa um að afhenda upplýsingar um milli hverra samskipti hafi verið hjá Eimskip og Samskipum, dagsetningu og e.a. fundarstað og fundargesti. Var sérstaklega vísað til svara (S)forstj og (S)forstö-landfl í bréfi Samskipa frá 14. janúar 2016 og funda sem þeir kvöddust muna til á árunum 2008 til 2009, án þess að gefa allar umbeðnar upplýsingar.
155. Loks gerði Samkeppniseftirlitið athugasemdir við afhentar fundargerðir Samskipa skv. upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 30. september 2016, en „ljóst er að stór hluti umbeðinna gagna var ekki afhentur“. Taldi eftirlitið upp þær fundargerðir sem ekki höfðu verið afhentar eða ekki hafi verið skýrt nægilega vel hvers vegna hafi ekki verið afhentar, á þremur blaðsíðum. Veittur var frestur til 10. nóvember 2017.¹³⁸
156. Þann 26. október 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips þar sem vísað var til afhentra upplýsinga um flutningsmagn fyrirtækisins sem óskað hafði verið eftir með upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins, annars vegar þann 30. september 2016 og hins vegar 13. september 2017, sbr. afhent gögn 8. desember 2016 og 13. október 2017. Við rannsókn á afhentum gögnum kom í ljós að upplýsingum bar ekki saman og var því nauðsynlegt að óska eftir útskýringum og viðeigandi leiðréttingum. Samkeppniseftirlitið áréttaði að misræmi sem þetta væri til þess fallið að tefja rannsókn eftirlitsins og skoraði á Eimskip að vanda upplýsingagjöf og gagnaafhendingu.
157. Þann 26. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá aðilum á sjóflutningamarkaði, þ.e. Smyril Line Cargo/Smyril Line Ísland ehf., Thor shipping ehf., Nesskipum

¹³⁸ Þess ber að geta að í bréfi Samkeppniseftirlitsins er ítrekuð ósk um afhendingu á fundargerðum fyrir árin 2006-2012 en síðar kom í ljós að mistök höfðu átt sér stað við afritun frumskjala og var því umræddur liður í bréfinu felldur niður, sbr. tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 09.11.2017.



ehf. og Blue Water shipping ehf. í því skyni að leggja mat á markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á umræddum markaði.¹³⁹ Veittur var frestur til 10. nóvember 2017.

158. Þann 31. október 2017 barst Samkeppniseftirlitinu fyrri hluti þeirra gagna sem óskað hafði verið eftir frá Alcoa Fjarðaál. Síðari hluti gagnanna barst þann 3. nóvember 2017.
159. Með bréfi, dags. 2. nóvember 2017, lagði Eimskip fram skýringar á því misræmi og annmörkum sem fundist höfðu í afhentum gögnum fyrirtækisins.¹⁴⁰ Í bréfinu óskaði Eimskip eftir því að Samkeppniseftirlitið myndi leiðbeina fyrirtækinu um hvaða leið rétt væri að fara í afhendingu gagnanna.
160. Svör Nesskipa við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins bárust með bréfi, dags. 3. nóvember 2017.
161. Þann 3. nóvember 2017 brást Samkeppniseftirlitið við bréfi Eimskips frá 2. nóvember.¹⁴¹ Tilkynti Samkeppniseftirlitið að erfitt væri að sjá að framkomnar skýringar Eimskips á misræmi í tölum væri meginorsök mismunarins. Fram kom það mat Samkeppniseftirlitsins að með hliðsjón af framkomnum skýringum Eimskips hafi fyrirtækið ekki stemmt af sínar eigin tölur áður en þær voru afhentar Samkeppniseftirlitinu. Þá var áréttað að sérstaklega hafi verið óskað eftir því að skýringar skyldu fylgja afhendingu upplýsinga. Þar sem það hafi ekki verið gert yrði a.m.k. að telja umrædda gagnaafhendingu Eimskips fela í sér hirðuleysi sem væri til þess fallið að tefja rannsókn málsins. Samkeppniseftirlitið veitti frest til 9. nóvember 2017 til að bæta úr umræddum annmörkum.
162. Með tölvupósti, dags. 8. nóvember 2017, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 24. nóvember 2017 til að svara upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Óskaði Samkeppniseftirlitið eftir nánari rökstuðningi fyrir þeirri beiðni sem barst síðar sama dag. Samkeppniseftirlitið veitti umbeðinn viðbótarfrest með tölvupósti, dags. 9. nóvember 2017.¹⁴²
163. Eimskip afhenti þann 8. nóvember 2017 ítarlegri skýringar á vinnslu og framsetningu áður afhentra gagna sem að mati fyrirtækisins skýrði að langstærstum hluta það misræmi sem Samkeppniseftirlitið hafði bent á.¹⁴³ Þá voru gögn endurunnin og afhent að nýju. Loks var í bréfi Eimskips óskað eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu til að útskýra frekar bæði vinnslu og framsetningu gagnanna. Sá fundur var haldinn í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 16. nóvember 2017. Þar var ákveðið að Eimskip skyldi senda Samkeppniseftirlitinu leiðrétt gögn í samræmi við það sem rætt hafði verið á fundinum ásamt því að yfirfara önnur gögn.
164. Svör Blue Water Shipping við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins bárust með bréfum, dags. 10. nóvember og 20. nóvember 2017.
165. Með bréfi, dags. 10. nóvember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Íslandspósti í því skyni að leggja mat á markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði.¹⁴⁴ Veittur var frestur til 24. nóvember 2017.
166. Dagana 22.-23. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til 74 aðila sem starfandi eru á landflutningamarkaði.¹⁴⁵ Óskað var eftir sundurliðun á tekjum viðkomandi fyrirtækis eftir því hvort um væri að ræða tekjur vegna flutnings og þá á hvaða landssvæðum eða flutningsleiðum þær

¹³⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Smyril Line Cargo ehf., Thor shipping ehf., Nesskip ehf. og Blue Water Shipping ehf., dags. 26.10.2017.

¹⁴⁰ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2017.

¹⁴¹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.11.2017.

¹⁴² Tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og Samskipa, dags. 08. og 09.11.2017.

¹⁴³ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.11.2017.

¹⁴⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Íslandspósts, dags. 10.11.2017.

¹⁴⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til 69 aðila á landflutningamarkaði, dags. 22. og 23.11.2017.



tekjur væru upprunnar. Veittur var frestur til að afhenda Samkeppniseftirlitinu umræddar upplýsingar til 4. desember 2017. Upplýsingar frá aðilum á landflutningamarkaði bárust Samkeppniseftirlitinu frá nóvember 2017 fram í maí 2018, bæði skriflega og munnlega.¹⁴⁶

167. Með bréfi, dags. 24. nóvember 2017, bárust gögn og upplýsingar frá Samskipum sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir með bréfi, dags. 18. október 2017.¹⁴⁷ Með bréfi Samskipa voru afhentar eftirfarandi upplýsingar og gögn:
- Nánari upplýsingar um skipa- og siglingakerfi félagsins, flutningsmagn, flutningsgetu ásamt upplýsingum um tekjur og nýtingu.
 - Ítarlegri upplýsingar um gagnkvæma flutninga Eimskips og Samskipa en áður höfðu komið fram.
 - Upplýsingar um flutninga Samskipa fyrir stóriðjufyrirtæki.
 - Magn- og tekjuupplýsingar frá flutningsmiðlun Samskipa.
 - Nánari upplýsingar um verð- og gjaldskrár Samskipa en áður höfðu verið afhentar.
 - Upplýsingar og sjónarmið Samskipa um markaði, markaðshlutdeild og keppinauta.
 - Nánari upplýsingar um tiltekin samskipti starfsmanna Samskipa við Eimskip.
168. Samskip höfnuðu afhendingu á áður umbeðnum fylgiskjölum fundargerða sem stöfuðu frá stjórn Samskipa Holding. Um afhendingu samskipta (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip sagði í bréfi Samskipa að hann væri „hvorki starfsmaður né stjórnarmaður í félaginu“ og vísað til fyrri svara Samskipa 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 félagið hafi ekki „boðvald eða önnur úrræði til að þvinga fram slíkar upplýsingar ekki frekar en gagnvart fyrrum starfsmönnum eða stjórnarmönnum fyrirtækisins.“.
169. Með tölvupósti þann 24. nóvember 2017 kallaði Samkeppniseftirlitið eftir þeim gögnum sem Eimskip hafði skuldbundið sig til að afhenda eftir fund með eftirlitinu þann 16. nóvember 2017.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Tölvupóstur frá Ragnari og Ásgeiri ehf, dags. 23.11.2017, Bréf frá Króna ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.11.2017. Tölvupóstur frá Flutningaþjónustu Sigga ehf./Hópsnes ehf., dags. 27.11.2017. Tölvupóstur frá K.M. Þjónustunni ehf., dags. 27.11.2017. Tölvupóstur frá Sigfússyni ehf., dags. 28.11.2017. Bréf frá SH flutningum ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.11.2017. Tölvupóstur frá SG Ingvason ehf., dags. 28.11.2017. Tölvupóstur frá SH flutningum ehf., dags. 28.11.2017. Tölvupóstur frá [...], dags. 29.11.2017. Bréf frá Sendibílum Íslands ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017. Bréf frá Sissunum ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017. Bréf frá Nönnu ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.11.2017. Tölvupóstur frá Strandáfrakt ehf., dags. 30.11.2017. Bréf frá E.T. ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2017. Bréf frá Sendibílum Reykjavíkur til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017. Tölvupóstur frá Vöndli ehf., dags. 02.12.2017. Tölvupóstur frá Austfjarðaflutningum ehf., dags. 04. og 06.12.2017. Tölvupóstur frá Vaðvík ehf., dags. 04.12.2017. Tölvupóstur frá Fitjum flutningum ehf. og Fitjum-vörumiðlun ehf., dags. 04.12.2017. Tölvupóstur frá Bifreiðastöð Þ.Þ.Þ. ehf., dags. 04.12.2017. Bréf frá Víði og Öldu ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 05.12.2017. Bréf frá Flutningaþjónustu Bubba ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 06.12.2017. Bréf frá Iscargó til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 07.12.2017. Tölvupóstur frá Ekju ehf., dags. 07.12.2017. Bréf frá Flutningaþjónustu Arnars ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 08.12.2017. Bréf frá Vörumiðlun ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 11.12.2017. Tölvupóstur frá S V Bílum ehf., dags. 11.12.2017. Tölvupóstur frá Vöggum, ehf., dags. 11.12.2017. Tölvupóstur frá Fraktflutningum ehf., dags. 12.12.2017. Tölvupóstur frá BB og sonum ehf., dags. 12.12.2017. Tölvupóstur frá Flutningastöðinni Borgarnesi, dags. 14.12.2017. Tölvupóstur frá Auðberti og Vigfúsi Páli ehf., dags. 15.12.2017. Tölvupóstur frá Þórði ehf., dags. 15.12.2017. Tölvupóstur frá KASK/Kaupfélagi Austur-Skaftfellinga, dags. 08.05.2018. Tölvupóstur frá fyrrv. framkvæmdastjóra Nesfrakt, dags. 16.05.2018.

¹⁴⁷ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017.

¹⁴⁸ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 24.11.2017.



170. Þann 28. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa þar sem bent var á verulegt misræmi í afhentum gögnum um flutt magn og tekjur af þeim flutningum.¹⁴⁹ Engar skýringar hafi komið fram af hálfu Samskipa á umræddu misræmi sem benti til þess að svör hefðu ekki verið afstemmd með fullnægjandi hætti. Tilkynnti Samkeppniseftirlitið að umrædd vinnubrögð væru bagaleg og til þess fallin að tefja rannsókn eftirlitsins. Var skorað á Samskip að vanda í hvívetna upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Óskað var eftir útskýringum á tilgreindum mismuni og Samskipum boðið að koma til fundar hjá Samkeppniseftirlitinu til að útskýra og eftir atvikum leiðrétta framkomin gögn.
171. Þann 29. nóvember 2017 sendi Eimskip Samkeppniseftirlitinu tölvupóst þar sem í viðhengi voru þau gögn sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir á fundi með fyrirtækinu þann 16. nóvember.¹⁵⁰ Gögnin bárust að lokum þann 30. nóvember.¹⁵¹
172. Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu bréf, dags. 1. desember 2017, þar sem upplýst var að fyrir mistök hefðu magn- og tekjutölur verið tvítaldar að hluta í gögnum sem afhent voru þann 24. nóvember.¹⁵² Meðfylgjandi bréfinu var leiðrétt skjal. Skýringar voru einnig lagðar fram á misræmi í gögnum að öðru leyti.
173. Upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir frá Íslandspósti bárust þann 3. desember 2017.¹⁵³
174. Þann 5. desember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið tölvupóst til Samskipa þar sem við skoðun afhentra gagna frá 1. desember hafði komið í ljós að tilteknar upplýsingar vantaði eða sundurliðun ekki líkt og óskað hafði verið eftir.¹⁵⁴ Frekari gögn og skýringar bárust frá Samskipum þann 13. desember.¹⁵⁵
175. Þann 8. desember 2017 bárust Samkeppniseftirlitinu gögn sem eftirlitið hafði óskað eftir frá Seyðisfjarðarhöfn og varðaði vöruflutninga með Norrænu.¹⁵⁶ Áður hafði verið óskað eftir umræddum gögnum frá Smyril Line Ísland ehf. en það hafði ekki borið árangur
176. Með bréfi til Eimskips, dags. 15. desember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og útskýringum á tilgreindum áður innsendum gögnum.¹⁵⁷ Þá var einnig ítrekuð upplýsingaskylda um önnur tiltekin atriði, þ. á m. um skipakerfi fyrirtækisins, gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa og ráðningarsamninga forstjóra. Þá var á ný óskað eftir afhendingu á fundargerðum en fyrri afhending á þeim var að mati Samkeppniseftirlitsins ekki ásættanleg og til þess fallin að tefja rannsókn málsins. Þá var óskað eftir skýringum á afhentum tölum vegna landflutninga. Frestur til að afhenda umbeðin gögn var veittur til 10. janúar 2018.
177. Þann 18. desember 2017 var haldinn fundur með Samskipum í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins. Á fundinum var óskað eftir tilteknum upplýsingum sem Samskip skuldbundu sig til að afhenda sem fyrst. Svör við fyrirspurnum Samkeppniseftirlitsins bárust þann 19. desember sem að mati

¹⁴⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 28.11.2017.

¹⁵⁰ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017.

¹⁵¹ Tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og Eimskips, dags. 29.-30.11.2017.

¹⁵² Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.12.2017.

¹⁵³ Tölvupóstur frá Íslandspósti til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.12.2017.

¹⁵⁴ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 05.12.2017.

¹⁵⁵ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.12.2017.

¹⁵⁶ Tölvupóstur frá Seyðisfjarðarhöfn til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.12.2017.

¹⁵⁷ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 15.12.2017.



Samkeppniseftirlitsins voru ekki fullnægjandi og voru því sendar frekari óskir um skýringar til Samskipa þann 21. desember.¹⁵⁸ Nánari svör bárust frá Samskipum þann 2. janúar 2018.¹⁵⁹

178. Með bréfi til embættis héraðssaksóknara, dags. 19. desember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu á tilgreindum gögnum með vísan til 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, sbr. 3. mgr. 19. gr. laganna.¹⁶⁰ Þann 4. janúar 2018 bárust Samkeppniseftirlitinu umrædd gögn frá embætti héraðssaksóknara.¹⁶¹
179. Þann 10. janúar 2018 barst svarbréf frá Eimskip vegna upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins, dags. 15. desember 2017.¹⁶² Í bréfinu voru leiðréttar villur sem fundist höfðu í áður afhentum gögnum um skipakerfi og siglingaáætlanir. Áður hafði Eimskip afhent án skýringa Excel-skjal þar sem fram komu upplýsingar um m.a. 10 samninga fyrirtækisins við Samskip. Með bréfi Eimskips voru afhentir 6 af þeim 10 samningum Eimskips við Samskip/Jóna Transport sem óskað hafði verið eftir. Þær skýringar voru veittar að aðrir samningar hafi ekki fundist þrátt fyrir ítarlega leit. Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir undirrituðu eintaki af samningi Eimskips og Samskipa um samstarf í N-Ameríkusiglingum. Eimskip afhenti hins vegar eintak sem eingöngu var undirritað af Eimskip en þó upplýst að þrátt fyrir það hafi verið starfað eftir umræddum samningi. Tilkynnt var að ekki hafa fundist afrit af uppsögn umrædds samnings frá því í maí 2008. Þá voru afhentar skýringar á áður afhentum gögnum um flutninga fyrir tengd félög og flutninga tómra gáma. Samkeppniseftirlitið hafði jafnframt óskað eftir afriti af ráðningarsamningi forstjóra fyrirtækisins og ítarlegri skýringum á áður afhentum fundargerðum. Eimskip byggir í svarbréfi sínu á því að fyrirtækinu sé ekki skylt að afhenda ráðningarsamning við forstjóra, sérstaklega þar sem um sé að ræða viðkvæmar persónuupplýsingar og einnig vegna þess að Samkeppniseftirlitið hafi ekki rökstutt hvernig umrætt gagn eigi að gagnast við rannsókn málsins. Hvað afhentar fundargerðir varðar kemur fram í bréfinu að Eimskip telji að fyrirtækið hafi nú þegar afhent öll þau gögn sem undir þá beiðni falla. Segir jafnframt að vanti fundargerðir fyrir tiltekið tímabil, hafi þær annað hvort ekki verið gerðar eða séu glataðar. Hins vegar var upplýst að handvömm hafi valdið því að fyrir fórst að afhenda fundargerðir forstöðumannafrunda fyrir árin 2009-2012 og voru þær því afhentar á minnislykli sem fylgdi svarbréfi þessu. Að lokum voru afhentar frekari skýringar á áður afhentum gögnum vegna landflutningamarkaðar. Þann 12. mars 2018 sendi Samkeppniseftirlitið tölvupóst til Eimskips þar sem ítrekuð var krafa Samkeppniseftirlitsins í bréfi frá 23. janúar 2015, um afrit af þeim samningum Eimskips við Ölgerð Egils Skallagrímssonar, sem voru í gildi á árunum 2006-2009. Svör bárust þann 14. mars 2018.¹⁶³
180. Þann 15. janúar 2018 bárust svör frá Thor Shipping vegna gagnabeidni Samkeppniseftirlitsins, dags. 26. október 2017.¹⁶⁴
181. Með tölvupósti þann 27. mars. 2018 til Ríkisskattstjóra óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um tekjur frá nokkrum fyrirtækjum á landflutningamarkaði og flutningsmiðlunarmarkaði. Þær upplýsingar bárust Samkeppniseftirlitinu með tölvupósti frá Ríkisskattstjóra þann 9. apríl 2018.¹⁶⁵ Með tölvupóstum þann 12. apríl 2018 var óskað eftir frekari upplýsingum frá Ríkisskattstjóra um

¹⁵⁸ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.12.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.12.2017.

¹⁵⁹ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.01.2018.

¹⁶⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til embættis héraðssaksóknara, dags. 19.12.2017.

¹⁶¹ Bréf frá embætti héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.01.2018.

¹⁶² Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.01.2018.

¹⁶³ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.03.2018 og tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.03.2018.

¹⁶⁴ Tölvupóstur frá Thor Shipping til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.01.2018.

¹⁶⁵ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Ríkisskattstjóra, dags. 27.03.2018, ásamt tölvupósti með upplýsingum frá Ríkisskattstjóra, dags. 09.04.2018.



fyrirtæki á landflutningamarkaði. Þær upplýsingar bárust 16. apríl 2018.¹⁶⁶ Með tölvupósti þann 16. apríl 2018 til Íslandspósts var óskað eftir upplýsingum um tekjur Íslandspósts vegna flutningsmiðlunar frá árinu 2007 til og með árinu 2017. Þær upplýsingar bárust með tölvupósti frá Íslandspósti þann 17. apríl 2018.¹⁶⁷

182. Við rannsókn málsins kom fram ósamræmi milli afhentra tölulegra upplýsinga frá Samskipum vegna landflutninga, sbr. gagnaafhendingu 22. nóvember 2016, og afritaðra samtímagagna annars vegar og áður afhentra upplýsinga vegna landflutninga frá fyrirtækinu hins vegar. Þann 26. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir skýringum eða staðfestingu Samskipa á réttmæti afhentra upplýsinga.¹⁶⁸ Í erindi Samkeppniseftirlitsins er m.a. vísað til þess að við rannsókn málsins hefði áður komið upp vafatilvik um afhentar tölulegar upplýsingar frá Samskipum, sem við eftir á skoðun fyrirtækisins hefði gefið tilefni til leiðréttingar. Eftir framlengdan frest bárust leiðréttar upplýsingar frá Samskipum þann 9. maí 2018. Í svarbréfi Samskipa, dags. sama dag, eru þær skýringar gefnar að afhentar hefðu verið rangar upplýsingar vegna mismunandi skilgreininga hjá fyrirtækinu ásamt því að villur í afhentum upplýsingum ættu „*alfarið*“ rætur að rekja til „*mannlegra mistaka við samantektina*“.¹⁶⁹
183. Frá því að kæru var beint til lögreglu í mars 2014 hefur verið samvinna milli lögreglu og Samkeppniseftirlitsins vegna rannsóknar á umræddum brotum á samkeppnislögum. Hefur Samkeppniseftirlitið í samstarfi við lögreglu framkvæmt athugun á rafrænum gögnum málsins. Sem fyrr sagði sendi Samkeppniseftirlitið þann 19. desember 2016 viðbótarkæru til lögreglu ásamt viðamiklum gögnum (samtals tæplega 6.400 bls.). Frekari gagnaafhending átti sér stað til lögreglu í mars og maí 2018. Þannig sendi Samkeppniseftirlitið rannsóknargögn til lögreglu 15. mars 2018 (549 bls.) og þann 8. maí 2018 (213 bls.).
184. Í maí 2018 tók Samkeppniseftirlitið þátt í skýrslutöku lögreglu yfir sakborningum og vitnum í refsimálinu, sbr. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Veitti eftirlitið einnig aðstoð við undirbúning þessara rannsóknaraðgerða lögreglu. Önnur viðbótarkæra var send til lögreglu 17. maí 2018. Þar var kærður einn einstaklingur.

¹⁶⁶ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Ríkisskattstjóra, dags. 12.04.2018, ásamt tölvupósti með upplýsingum frá Ríkisskattstjóra, dags. 16.04.2018.

¹⁶⁷ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Íslandspóst, dags. 16.04.2018, ásamt tölvupósti með upplýsingum frá Íslandspósti, dags. 17.04.2018.

¹⁶⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 26.04.2018.

¹⁶⁹ Bréf frá Samskip til Samkeppniseftirlitsins, ásamt leiðréttum upplýsingum, dags. 09.05.2018.



5. Andmælaskjal I og málsmeðferð í kjölfarið

185. Í þessum kafla er rakin málsmeðferð frá útgáfu fyrra andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins til útgáfu þess seinna. Umfjöllunin er að meginstefnu til í tímaröð.
186. Með bréfum til málsaðila, dags. 6. júní 2018, var þeim birt fyrra andmælaskjal Samkeppniseftirlitsins, AI.¹⁷⁰ Fengu málsaðilar frest til 7. september 2018 til að koma á framfæri athugasemdum við AI.
187. Í kjölfar útgáfu AI óskaði Eimskip með símtali þann 7. júní 2018 eftir að fá rafrænt eintak af AI ásamt gagnalista. Samkeppniseftirlitið afhenti umbeðin gögn samdægurs.¹⁷¹
188. Jafnframt óskuðu Samskip með tölvupósti, dags. 7. júní 2018, eftir aðgangi að gögnum málsins.¹⁷² Í kjölfar tölvupóstsamskipta var Samskipum einnig afhent rafrænt eintak af AI ásamt gagnalista með bréfi, dags. 13. júní 2018.¹⁷³
189. Með bréfi, dags. 13. júní 2018, óskaði Eimskip eftir aðgangi að gögnum málsins.¹⁷⁴ Þá var sérstaklega óskað eftir að fá afhent afrit (speglun) af tölvu starfsmanns Eimskips, sem var afrituð í húsleit Samkeppniseftirlitsins þann 10. september 2013, þar sem þessi gögn höfðu glatast hjá fyrirtækinu. Þann 14. júní 2018 afhenti Samkeppniseftirlitið tölvudisk með umbeðnum afrituðum gögnum Eimskips.¹⁷⁵
190. Þann 20. júní 2018 var fundur haldinn að beiðni Samskipa í húsnaði Samkeppniseftirlitsins. Fundinn sátu lögmaður Samskipa og (S)stjform-S stjórnarformaður Samskipa Holding og áður formaður stjórnar Samskipa hf. Hafði stjórnarformaðurinn óskað eftir fundinum til þess að ræða rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðu ólögmetu samráði Eimskips og Samskipa.
191. Með tölvupósti, dags. 29. júní 2018, óskaði Eimskip eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu, til þess að ræða m.a. afhendingu gagna og hinn veitta frest til að svara AI. Einnig var óskað eftir að ræða stöðu Eimskips vegna þjónustusölu fyrirtækisins til annarra aðila á flutningamarkaði og samstarfið talið í „uppnámi“ vegna afstöðu Samkeppniseftirlitsins til slíkra viðskipta sem birtist í AI.¹⁷⁶
192. Beiðni Eimskips um fund var svarað með tölvupósti, dags. 4. júlí 2018.¹⁷⁷ Þar kom fram að eftirlitið væri reiðubúið að eiga fund með Eimskip, en í undirbúningsskyni og til þess að gera hann skilvirkari óskaði eftirlitið eftir frekari skýringum um boðuð umræðuefni. Var óskað nánari upplýsinga um m.a. hvort og hvernig umrætt samstarf tengdist þeim atvikum sem fjallað er um í AI og hvort fyrirtækið telji nú þörf á því að leggja fram undanþágubeiðni vegna þess, umfang og eðli þessa samstarfs o.s.frv.
193. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Eimskips þann 4. júlí 2018 voru veittar upplýsingar um fyrirhugaða afhendingu umbeðinna gagna af gagnalista AI. Í tölvupóstinum var ítrekað að vegna umfangs yrðu gögn afhent í hlutum til málsaðila. Þá var áréttað að Eimskip hefði „nú þegar aðgang að hluta gagnanna, en eins og andmælaskjalið ber með sér stafar hluti gagna málsins frá félaginu.“ Þá

¹⁷⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 06.06.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 06.06.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding B.V., dags. 06.06.2018. Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.01.2014. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 14.07.2014. Sjá einnig viðbótarkæru Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 17.05.2018.

¹⁷¹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 07.06.2018.

¹⁷² Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.06.2018.

¹⁷³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.06.2018.

¹⁷⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2018.

¹⁷⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 14.06.2018.

¹⁷⁶ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.06.2018.

¹⁷⁷ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.07.2018.



væri fyrirbyggjandi að Eimskip hefði „aðgang að gögnum vegna rannsóknar embættis héraðssaksóknara á ætluðum refsiverðum brotum m.a. stjórnenda Eimskips, sbr. tilkynningu Eimskips til kauphallar frá 26. maí sl.“, en áður nefnt andmælaskjal væri að hluta til byggt á sömu gögnum.¹⁷⁸

194. Í áður nefndum tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Eimskips var sömuleiðis rakið að fyrirtækið hefði við rannsókn málsins afhent bréf og gögn með almennum fyrirvara um að þau innhéldu í heild sinni trúnaðarupplýsingar. Kemur fram í bréfi eftirlitsins að umræddur fyrirvari væri ekki í samræmi við kröfur 2. mgr. 16. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Í því fælist m.a. að slíkur almennur fyrirvari gæti ekki verið forsenda við mat eftirlitsins á takmörkun upplýsingaréttar annarra málsaðila. Til viðbótar blasti ekki við, að mati Samkeppniseftirlitsins, að efni þessara gagna félli undir undantekningarreglu 17. gr. stjórnarsýslulaga. Benti Samkeppniseftirlitið á að það skipti verulegu máli að umfjöllun í þessum bréfum og gögnum Eimskips væri m.a. söguleg í skilningi samkeppniréttarins, þ.e. varðaði atvik sem væru fimm ára eða eldri. Að teknu tilliti til alls framangreinds var Eimskip tilkynnt um að Samkeppniseftirlitið hygðist afhenda Samskipum framangreind gögn sem komu frá Eimskip. Í því sambandi var á það bent að að samskonar mat á trúnaði gagna færi fram varðandi aðgang Eimskips að gögnum sem stöfuðu frá Samskipum. Ekki bárust svör eða athugasemdir frá Eimskip um framangreint fyrirkomulag.
195. Þann 4. júlí 2018 voru Samskip, líkt og Eimskip, upplýst með tölvupósti frá Samkeppniseftirlitinu um fyrirhugaða afhendingu gagna til málsaðila.¹⁷⁹ Í tölvupóstinum var rakið að afhent bréf og gögn Samskipa við rannsókn málsins væru ekki í samræmi við kröfur 2. mgr. 16. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Í því fælist m.a. að slíkur almennur fyrirvari gæti ekki verið forsenda við mat eftirlitsins á takmörkun upplýsingaréttar annarra málsaðila. Til viðbótar blasti ekki við, að mati Samkeppniseftirlitsins, að efni þessara gagna félli undir undantekningarreglu 17. gr. stjórnarsýslulaga. Benti Samkeppniseftirlitið á að það skipti verulegu máli að umfjöllun í þessum bréfum og gögnum Samskipa væri m.a. söguleg í skilningi samkeppniréttarins, þ.e. varðaði atvik sem væru fimm ára eða eldri. Að teknu tilliti til alls framangreinds var Samskipum tilkynnt að Samkeppniseftirlitið hygðist afhenda Eimskip framangreind gögn sem kæmu frá Samskipum. Í því sambandi var á það bent að að samskonar mat á trúnaði gagna færi fram varðandi aðgang Samskipa að gögnum sem stöfuðu frá Eimskip.
196. Eimskip svaraði tölvupósti Samkeppniseftirlitsins frá 4. júlí 2018 um fund þann 5. júlí 2018. Þar segir m.a. að fyrirtækið vilji einmitt ræða þessi atriði á fundi, og því ítrekuð ósk um fund til slíkrar umræðu, en ekki verði séð að slík upplýsingagjöf sé forsenda þess að fundur fari fram.¹⁸⁰ Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti Eimskips daginn eftir, eða þann 6. júlí 2018.¹⁸¹ Þar kom fram að Eimskip hafi kosið að veita ekki umbeðnar upplýsingar um boðuð umræðuefni fundarins og eftirlitinu þætti það miður. Vegna þessa væri líklegt að fundurinn myndi skila minni árangri en ella. Hins vegar væri Samkeppniseftirlitið áfram reiðubúið að funda með Eimskip og var tillaga að fundartíma lögð fram.
197. Þann 9. júlí 2018 barst Samkeppniseftirlitinu tölvupóstur frá Samskipum þar sem farið var yfir fyrirhugaða afhendingu Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins og meðferð trúnaðarupplýsinga. Í tölvupósti Samskipa kemur m.a. fram að á þessu stigi telji fyrirtækið sig hafa „litla sem enga yfirsýn yfir það hvaða gögn það eru sem nú stendur til að afhenda helsta keppinauti félagsins“. Um þetta segir n.t.t. að í „umræddum gögnum kunna að vera upplýsingar úr rekstri umbjóðanda míns sem óæskilegt er að rati til keppinautarins, ekki síst þegar horft er til þeirra yfirburða sem umræddur

¹⁷⁸ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.07.2018.

¹⁷⁹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.07.2018.

¹⁸⁰ Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.07.2018.

¹⁸¹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 06.07.2018.



keppinautur hefur haft og hefur enn á mörkuðum málsins. Þegar horft er til þeirrar 5 ára reglu sem vísað er til hér að neðan, sem og hagsmuna umbjóðanda míns af því að fá aðgang að þeim gögnum sem ályktanir í andmælaskjali virðast reistar á, þá mun umbjóðandi minn ekki leggja gegn fyrirhugaðri afhendingu gagna, sbr. þó eftirfarandi umfjöllun. Í því sambandi skal þó áréttað að gengið er út frá því að jafnræðis verði gætt við þá afhendingu, þ.e. að staðið verði með sama hætti að afhendingu gagnanna til hvors félags um sig.“ Á hinn bóginn töldu Samskip önnur sjónarmið eiga við um afhendingu fundargerða Samskipa hf. og Samskipa Holding BV og að umrædd fimm ára regla gæti ekki tekið til þeirra gagna. Af þeim sökum gerðu Samskip þá kröfu að fyrrgreind gögn yrðu vegna trúnaðar ekki afhent Eimskip. Við afhendingu gagna til Eimskips var aðgangur takmarkaður í samræmi við beiðni Samskipa, þó með þeim fyrirvara að Samkeppniseftirlitið hefði ekki tekið endanlega afstöðu til krafna Samskipa um trúnað og því beint til Eimskips að senda rökstutt erindi til eftirlitsins teldi fyrirtækið þörf á frekari aðgangi að gögnum.¹⁸² Slíkt erindi barst ekki.

198. Þann 11. júlí 2018 var áður nefndur fundur Samkeppniseftirlitsins og Eimskips haldinn. Sá fundur var haldinn í húsakynnum stofnunarinnar þar sem lögmennt fyrirtækisins sátu fundinn. Enginn starfsmaður eða stjórnandi hjá Eimskip sat fundinn. Á fundinum tók Eimskip fram að fyrirtækið væri ósammála eftirlitinu þess efnis að hvers konar samstarf Eimskips við keppinauta færi gegn 10. gr. samkeppnislaga, þar sem fyrirtækið ætti í viðskiptum og samstarfi við keppinauta sem fyrirtækið teldi sér skylt að eiga þar sem það væri markaðsráðandi í skilningi 11. gr. samkeppnislaga. Í dæmaskyni nefndi Eimskip að fyrirtækið ætti ennþá í dag í samstarfi, án undanþáguheimildar, við Samskip á siglingaleið milli Íslands og Norður-Ameríku. Það samstarf sé af sama meiddi og samstarf fyrirtækjanna á þessari leið í gegnum árin, sem fjallað væri um í AI.
199. Á fundinum upplýsti Eimskip að fyrirtækið hygðist tjá sig um AI og lagði jafnframt fram beiðni um viðbótarfrest til að koma með athugasemdir við AI þar sem veittur frestur væri of skammur að mati Eimskips.
200. Í kjölfar fundarins og með bréfi, dags. 13. júlí til Eimskips, taldi Samkeppniseftirlitið ástæðu til þess að draga saman þær leiðbeiningar sem Eimskip höfðu verið veittar á fundinum, en þær voru eftirfarandi:
- Rannsóknartímabil AI nær til og með árinu 2013. Engin rannsókn hefur farið fram á núverandi samstarfi Eimskips við keppinauta og eftirlitið hefur því enga afstöðu tekið til lögmætis slíks samstarfs.
 - Eimskip verði, eins og önnur fyrirtæki, að gæta þess í starfsemi sinni að bann samkeppnislaga við samráði sé ekki brotið í samskiptum og samstarfi við önnur fyrirtæki. Eimskip beri ábyrgð á því að stöðva þátttöku í ólögmætu samráði, sé það fyrir hendi.
 - Athygli Eimskips var vakin á niðurfellingareglum, sbr. m.a. reglur eftirlitsins nr. 890/2005 um niðurfellingu sekta í samráðsmálum. Beiðni um slíka meðferð kom ekki fram á fundinum.
 - Ákvæði 11. gr. samkeppnislaga geta ekki heimilað ólögmætt samráð keppinauta.
 - Eldri úrlausnir samkeppnisyfirvalda o.fl. veiti leiðsögn um lögmæti samstarfs t.d. skipafélaga. Eimskip hafi sérfræðinga í samkeppnisrétti í sinni þjónustu.

¹⁸² Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.07.2018.



- Telji Eimskip að samstarf við önnur fyrirtæki sé ólöglegt en geti réttlætt undanþágu er félaginu ávallt heimilt að óska eftir slíkri undanþágu. Félaginu sé hins vegar ekki heimilt að framkvæma slíkt samstarf nema að fenginni undanþágu Samkeppniseftirlitsins.
 - Telji Eimskip að tiltekin umfjöllun í AI hafi óheppileg áhrif á starfsemi félagsins í dag getur það flýtt fyrir niðurstöðu með því að skila hið fyrsta andmælum við þá umfjöllun.¹⁸³
201. Í fyrrgreindu bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur einnig fram að eftirlitið muni endurmeta veittan frest, til að koma að athugasemdum um AI, þegar það hafi lokið við gagnaafhengingu til málsaðila, og verði Eimskip upplýst um þá ákvörðun.
202. Þann 16. júlí 2018 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá stjórnarformanni Samskipa.¹⁸⁴ Þar segir m.a.:
- „Tíðindi maí mánaðar, þar sem stjórnendur Samskipa fengu stöðu sakbornings í sakamáli og andmælaskjal SKE í kjölfarið um „viðtækt samráð“ Eimskips og Samskipa leit dagsins ljós, komu okkur því verulega á óvart. Stjórn Samskipa hefur kynnt sér vel andmælaskjal SKE. Fyrir liggur að Samskip og Eimskip hafa í gegnum tíðina átt í viðskiptum. Þau viðskipti hafa verið fyrir opnum tjöldum og verið framkvæmd í góðri trú um að þau gætu ekki talist skaðleg samkeppni eða andstæð reglum. Á sama tíma hafa félögin átt í mikilli samkeppni og langur vegur frá því að félögin hafi stillt saman strengi með þeim hætti sem SKE virðist telja. Stjórn Samskipa hafnar alfarið þeim ásökunum sem fram koma í andmælaskjali um viðtækt skipulagt samráð á árunum 2008-2013. Félagið er hins vegar reiðubúið til viðræðna og sátta um atriði sem betur hefðu mátt fara í viðskiptum félaganna og samskiptum sem þeim fylgdu.“*
203. Segir enn fremur í bréfi stjórnarformannsins að tilgangur fundarins hafi verið að koma þessum sjónarmiðum á framfæri og jafnframt kanna hvort unnt yrði að „flýta því ferli sem í gangi er“, en það væri skilningur stjórnarformannsins að svo væri ekki, að minnsta kosti ekki að svo stöddu. Jafnframt var gerð athugasemd við að birt yrðu tvö andmælaskjöl í málinu og erfitt, eða ógerlegt væri að setja fram athugasemdir við andmælaskjal áður en rannsókn málsins væri lokið af hálfu SE.
204. Líkt og fram hefur komið lagði Eimskip fram beiðni um aðgang að gögnum málsins, dags. 13. júní 2018. Samskip lagði einnig fram beiðni um aðgang að gögnum málsins dags. 7. júní 2018. Með bréfum, dags. 19. júlí 2018, var málsaðilum afhentur fyrsti hluti gagna málsins, gögn merkt á gagnalista nr. 1-355, en gagnamagn málsins er verulega umfangsmikið.¹⁸⁵ Til þess að kappakosta að afhenda gögn eins fljótt og kostur væri til málsaðila var ákveðið að afhenda þau í hlutum. Á fyrrgreindum fundi, dags. 11. júlí 2018, kom fram ósk Eimskips um að fá aðgang að gögnum með framangreindum hætti.
205. Með bréfi, dags. 27. ágúst 2018, sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Faxaflóahafna sf. Var óskað eftir ýmsum gögnum og upplýsingum, m.a. um fyrirkomulag og reglur er varðar skipulagsmál og lóðaúthlutun í Sundahöfn, lýsingu á núverandi skipulagi, fyrirhugðum breytingum, einstök atriði úr eldri fundargerðum stjórnar Faxaflóahafna og um fyrirhugaða innleiðingu á reglugerð Evrópusambandsins nr. 2017/352. Umbeðin gögn, dags. 28. september 2018, bárust Samkeppniseftirlitinu.¹⁸⁶
206. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. september 2018, til Samskipa, kom m.a. fram að á fyrrgreindum fundi, dags. 20. júní 2018, hefðu Samskip greint frá því að fyrirtækið hefði kynnt sér

¹⁸³ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 13.07.2018.

¹⁸⁴ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.07.2018.

¹⁸⁵ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.07.2018. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 19.07.2018.

¹⁸⁶ Bréf frá Faxaflóahöfnum sf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.09.2018.



vel andmælaskjal eftirlitsins og í ákveðnum tilvikum hefði Samskipum orðið á og framferði fyrirtækisins ekki verið í samræmi við samkeppnislög. Hins vegar væru Samskip ekki sammála heildarályktun Samkeppniseftirlitsins um viðtækt ætlað ólöglegt samráð milli Eimskips og Samskipa. Kom fram í bréfinu að Samskip hefðu upplýst á fundinum um að rannsókn á ætluðum brotum gæti haft neikvæð áhrif á rekstur fyrirtækisins og tilgangurinn með fundinum hefði verið sá að kanna möguleika á því að ljúka málinu með sátt og flýta þar með meðferð málsins.¹⁸⁷

207. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins voru einnig dregnar saman þær leiðbeiningar sem eftirlitið veitti Samskipum á fyrrgreindum fundi, í tengslum við umleitanir Samskipa um að „flýta“ málsmeðferð. Þar var athygli vakin á tveimur úrræðum samkeppnislaga og skilyrðum þeirra:
- Sátt skv. 1. mgr. 17. gr. f. samkeppnislaga. Í ætluðum alvarlegum samráðsmálum verði í sátt a.m.k. að felast viðurkenning á brotunum og stjórnvaldssekt. Ekki væru forsendur til að gera sátt í slíkum málum nema Samkeppniseftirlitið og viðkomandi fyrirtæki hefðu í aðalatriðum svipaða sýn á umfangi brota.
 - Mögulegri lækkun á sekt á grundvelli samstarfs sem byggði á reglum Samkeppniseftirlitsins nr. 890/2005, sbr. og 3. mgr. 37. gr. samkeppnislaga.
208. Í ljósi athugasemda og mats Samskipa á umfjöllun í AI, sem fram komu á fyrrgreindum fundi og í bréfi, dags. 16. júlí 2018, án þess þó að fyrirtækið hafi lagt fram gögn til stuðnings mati sínu, taldi Samkeppniseftirlitið ekki, að svo stöddu, að forsendur hafi verið til þess að hefja sáttarviðræður. Hins vegar komi slíkt ekki í veg fyrir málsmeðferð skv. reglum nr. 890/2005 hefjist.
209. Eins og segir í bréfi Samkeppniseftirlitsins þá kynni það „að flýta meðferð málsins og leiða til lægri sekta en ella ef skilyrði reglna nr. 890/2015 eru uppfyllt. Það er sem fyrr segir Samskipa að meta það hvort félagið óskar eftir slíku samstarfi“. Einnig var Samskipum leiðbeint, í sama bréfi, um að það gæti flýtt meðferð málsins ef fyrirtækið myndi hið allra fyrsta senda Samkeppniseftirlitinu gögn eða sjónarmið sem að mati þess væru til þess fallin að hafa áhrif á mat eftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins.
210. Varðandi athugasemd Samskipa um að birta tvö andmælaskjöl í málinu sagði eftirfarandi: „Í bréfinu er gerð athugasemd við að birt verði tvö andmælaskjöl í málinu. Eins og rökstutt er í andmælaskjalinu frá 6. júní sl. er þetta verklagt bæði málefnalegt og heimilt í þessu máli. Það er einnig ívilnandi fyrir aðila þess þar sem það gefur þeim færi á að tjá sig fyrr en ella um þá þætti málsins sem lengst eru komnir í rannsókn. Fær Samkeppniseftirlitið ekki séð hvers vegna Samskip telur sér ekki fært að tjá sig um efni fyrra andmælaskjalsins áður en fyrirtækið fær það seinna í hendur. Eins og greint er frá í umræddu andmælaskjali mun Samskip fá við útgáfu seinna andmælaskjalsins tækifæri til að tjá sig um málið í heild sinni. Hins vegar er það "á ábyrgð málsaðila að taka afstöðu til þess hvort og þá hvernig hann nýtir sér andmælarétt sinn, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í máli nr. 272/2015, Skeljungur hf. gegn Samkeppniseftirlitinu. Með vísan til framangreinds er ekki unnt að fallast á gagnrýni Samskipa á framangreint verklag.“
211. Með bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 6. september 2018, tóku Samskip m.a. fram að fyrirtækið hefði ekki fallist á ályktanir eftirlitsins í AI og umræðum á fyrrgreindum fundi verði ekki á nokkurn hátt jafnað til einhvers konar viðurkenningar á brotum gegn ákvæðum samkeppnislaga. Þar segir einnig:

¹⁸⁷ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 04.09.2018.



„Fyrir liggur að í andmælaskjalinu er, auk áðurgreinda ályktana um ætlað skipulagt samráð, að finna lýsingar á atvikum sem eru að hluta til óumdeild, þ.e. viðskiptum sem Samskip og Eimskip hafa átt í gegnum tíðina fyrir opnum tjöldum bæði í landflutningum og sjóflutningum. Fyrir liggur að Samkeppniseftirlitið hefur komist að þeirri frumniðurstöðu að umrædd viðskipti séu í mörgum tilvikum andstæð 10. gr. samkeppnislaga. Ætlun stjórnarformannsins var að kanna hvort grundvöllur væri til viðræðna við Samkeppniseftirlitið um þessa snertifleti félaganna og þá eftir atvikum hvort nauðsynlegt þætti að leggja umrædd viðskipti af að hluta eða gera á þeim breytingar til frambúðar. Í því fólst hins vegar ekki viðurkenning á brotum eða þeim lögskýringum sem settar eru fram í andmælaskjalinu. [Samskip] telur umrædd viðskipti lögmæt og raunar í mörgum tilvikum forsendu þess að Eimskipi, sem ber höfuð og herðar yfir keppinauta sína á mörkuðum málsins, verði veitt raunveruleg samkeppni.“

212. Með bréfum, dags. 4. september 2018, var Eimskip og Samskipum afhent viðbótargögn sem eru merkt á gagnalista nr. 356-1331.¹⁸⁸ Var í bréfinu einnig boðað að síðasti hluti gagnanna yrði afhentur málsaðilum síðar í sama mánuði.
213. Þann 5. september 2018 ítrekaði Eimskip m.a. kröfu sína um að fyrirtækinu yrði veittur aðgangur að öllum gögnum málsins og krafist var skýringa á tölum á gagnaafhendingu.¹⁸⁹ Einnig var þess óskað að svarfrestur til að koma að athugasemdum við AI yrði framlengdur og að svarfrestur byrjaði ekki að líða fyrir en aðgangur hefði verið veittur að öllum gögnum málsins.
214. Var krafa um aðgang að öllum gögnum málsins ítrekuð með bréfi, dags. 17. september 2018, og því haldið fram m.a. að Samkeppniseftirlitið hefði „dregið lappirnar í að afhenda gögn málsins“¹⁹⁰. Segir einnig að Eimskip gæti „ekki tekið til raunverulegra varna í málinu nema hafa aðgang að gögnum þess“. Þá segir að Eimskip gerði kröfu um að öllum gögnum málsins yrði tafarlaust komið í þeirra hendur „þannig að þeir geti nýtt andmælarétt sinn“.
215. Í áður tilvísuðu bréfi frá Samskipum, dags. 6. september 2018, kemur m.a. fram sú afstaða fyrirtækisins að það myndi ekki skila inn athugasemdum við ályktanir Samkeppniseftirlitsins sem fram kæmu í AI fyrir en seinna andmælaskjalið hefði verið gefið út.¹⁹¹
216. Með bréfi, dags. 17. september 2018, barst erindi frá Jónum þar sem óskað var eftir rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðu broti Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga og 54. gr. EES-samningsins.¹⁹²
217. Í kvörtun Jóna kemur fram að félagið hefði nýtt sér flutningakerfi Eimskips í flutningamiðlun frá upphafi rekstrar fyrirtækisins. Það kemur einnig fram í kvörtuninni að samstarfið eða viðskipti Jóna við Eimskip hafi m.a. tekið til útflutnings til Noregs, Ameríkuflutninga og flutninga milli Bretlands og Íslands. Einnig var samstarfinu lýst með eftirfarandi hætti í kvörtuninni:

„Enginn formlegur samningur hefur verið á milli Eimskips og Jóna Transport um flutningaþjónustu en Jónar hafa alla tíð getað notað flutningakerfi Eimskips fyrir sína viðskiptavinum, þegar það hentar þörfum viðskiptavinnanna. Það er forsenda þess að Jónar Transport geti starfað við flutningsmið/um að fyrirtækið geti boðið upp á hagkvæmstu flutningsleiðina með tilliti til flutningskostnaðar, flutningstíma og tímasetningu flutninga hverju sinni.“

¹⁸⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.09.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskips, dags. 04.09.2018.

¹⁸⁹ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.09.2018.

¹⁹⁰ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2018.

¹⁹¹ Bréf frá Samskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 06.09.2018.

¹⁹² Bréf frá Jónum Transport hf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2018. Tilvísun máls nr. 1809014.



218. Í kvörtun Jóna er n.t.t. kvartað undan því að þann 20. ágúst 2018 hafi Eimskip tilkynnt fyrirtækinu að Eimskip myndi ekki gefa Jónum „flutningsverð né gera neinar flutningsbókanir fyrir Jóna framvegis“. Síðan segir í bréfi Jóna: „Fengust hafa þær upplýsingar að um sé að ræða vinnureglur [hjá Eimskip] sem fela í sér að sölufulltrúar og viðskiptastjórar Eimskips veiti hvorki Samskipum né dótturfélögum, þ.á.m. Jónum Transport, þjónustu. Eftir því sem næstverður komið er gripið til þessara aðgerða vegna ályktana sem fram eru settar í andmælaskjali sem Samkeppniseftirlitið birti Eimskipi og Samskipum í júní sl.“.
219. Með bréfum, dags. 20. september 2018, afhenti Samkeppniseftirlitið málsaðilum síðasta hluta gagna málsins, þ.e. gögn sem merkt voru á gagnalista nr. 1131-2276.¹⁹³ Voru þar með öll gögn málsins sem liggja til grundvallar AI afhent málsaðilum, en fjöldi gagna er yfir 10.000 blaðsíður. Í ljósi fyrrgreindrar beiðni Eimskips um viðbótarfrest til að koma að athugasemdum við AI og með hliðsjón af þeirri staðreynd að gagnaafhengingu væri nú lokið, var svarfrestur málsaðila framlengdur til 3. desember 2018. Sagði um það í bréfinu til Samskipa: „Í fyrirliggjandi andmælaskjali er málsaðilum gefið færi á að gera skriflegar athugasemdir um andmælaskjalið, sbr. 2. og 3. mgr. 17. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Hinn málsaðili málsins hefur lagt fram kröfu um viðbótarfrest. Þrátt fyrir áðurnefnda afstöðu Samskipa, um að nýta ekki andmælarétt þess, telur Samkeppniseftirlitið rétt að upplýsa að frestur málsaðila til að leggja fram sjónarmið um andmælaskjalið hefur verið framlengdur til 3. desember næstkomandi.“
220. Þann 10. október 2018 sendi Samkeppniseftirlitið Jónum svarbréf þar sem fyrirtækinu var tjáð að áðurnefnd kvörtun þess frá 17. september 2018 hafi ekki uppfyllt þær kröfur sem gerðar séu til erinda sbr. 6. gr. reglna um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005.¹⁹⁴ Þegar af þeirri ástæðu var það ekki tekið til frekari meðferðar hjá Samkeppniseftirlitinu. Hins vegar voru upplýsingar í erindi Jóna frá 17. september 2018 sem gáfu tilefni til að kanna hvort upplýsingagjöf Samskipa og Jóna til eftirlitsins í því máli sem AI og þetta andmælaskjal fjalla um, hafi verið fullnægjandi. Í fyrrgreindu bréfi Jóna var þannig að mati Samkeppniseftirlitsins settar fram staðhæfingar um samstarf fyrirtækisins og Eimskips sem gáfu tilefni til að ætla að upplýsingar sem félagið hefði áður veitt við rannsókn málsins hefðu ekki verið fullnægjandi. Er í bréfi eftirlitsins jafnframt rakið að Jónar séu flutningsmiðlun og dótturfélag Samskipa hf. Þessi félög myndi eina efnahagslega einingu í skilningi samkeppnisréttarins. Þá hafi bæði Samskip og Jónar áður upplýst Samkeppniseftirlitið að Jónar starfi „í raun sem söludeild móðurfélagsins“. Einnig hefði fyrirtækið lagt fram upplýsingar um að Jónar væru keppinautur Eimskips. Á hinn bóginn hefði ekki verið fjallað um þetta í áðurnefndri kvörtun Jóna frá 17. september 2018.
221. Í ljósi framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf, dags. 10. október 2018, þar sem upplýsingaskylda félagsins var ítrekuð.¹⁹⁵ Var í bréfi Samkeppniseftirlitsins fjallað um að upplýsingar í áðurnefndri kvörtun Jóna, um samstarf félagsins við Eimskip, væru í ósamræmi við upplýsingagjöf Samskipa þann 17. september 2013 og 10. apríl 2015. Um þetta segir m.a. eftirfarandi í bréfi Samkeppniseftirlitsins:

„Að mati Samkeppniseftirlitsins virðist upplýsingagjöf í bréfi yðar frá 10. apríl 2015, um samningssamband Eimskips og Jóna, ekki vera í samræmi við það sem fram kemur í bréfi yðar frá 17. september sl. Ekki verður annað ráðið af eldra bréfinu en að samningssamband Eimskips og Jóna hafi hafist í janúar 2010. Samkvæmt yngra bréfinu virðist samningssambandið hafa staðið mun lengur yfir.“

¹⁹³ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 20.09.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 20.09.2018.

¹⁹⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Jóna, dags. 10.10.2018.

¹⁹⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 10.10.2018.



Ekki er í eldra bréfi yðar vikið að flutningum Eimskip til Noregs fyrir Jóna en í yngri bréfinu segir að flutningakerfi Eimskips hafi að þessu leyti reynt "góður kostur" fyrir Jóna "í gegnum árin".

Þá liggur fyrir að Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu samning sem fyrirtækið er sagt hafa gert við Jóna í nóvember 2009 og sá samningur hafi verið í gildi til a.m.k. janúar 2015. Þessi samningur fylgdi ekki með eldra bréfi yðar og í yngri bréfi yðar er sagt að „enginn formlegur samningur“ hafi verið á milli Jóna og Eimskips. Þá er vakin athygli á því að í þessum samningi segir að með honum falli úr gildi „allir eldri samningar“ milli Eimskips og Jóna.“

222. Vegna framangreinds beindi Samkeppniseftirlitið, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, ítrekun á upplýsingaskyldu Samskipa. Var frestur til afhendingar gagna til 26. október 2018. Þann 9. nóvember 2018 óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til að afhenda umbeðin gögn skv. beiðni eftirlitsins frá 10. október 2018. Var fallist á viðbótarfrest til og með 20. nóvember 2018.
223. Þann 11. október 2018 barst Samkeppniseftirlitið erindi frá Samskipum með tölvupósti þar sem m.a. var óskað eftir aðgangi að öllum gögnum sem tengjast beiðnum Samskipa og Eimskips um undanþágu frá banni skv. ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga frá árinu 2004 til dagsins í dag.¹⁹⁶ Með tölvupósti 3. desember 2018 afhenti Samkeppniseftirlitið umkrafin gögn til Samskipa.¹⁹⁷
224. Með bréfi, dags. 20. nóvember 2018, bárust gögn og skýringar frá Samskipum í tengslum við fyrrgreinda upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.¹⁹⁸ Fram kemur sá almenni fyrirvari í bréfi Samskipa að fyrirtækið haldi „*ekki utan um einstaka gögn með skipulegum hætti*“ og að leit vegna upplýsingabeiðninnar hafi farið fram „*handvirkt og samkvæmt bestu getu og vitneskju starfsmanna*“ Samskipa. Segir síðan að árið 2012 hafi verið skipt um tölvukerfi hjá fyrirtækinu og öll gögn fyrir það tímabil „*vistuð í skýi, sem gerir það enn erfiðara og torveldara að leita skipulega eftir gögnum og kalla þau fram. Af þeim sökum er ávallt möguleiki á að í leit umbjóðanda míns hafi sést yfir eitthvert gagn. Er því ekki hægt að ábyrgjast að meðfylgjandi gögn séu tæmandi. Umbjóðandi minn setur þennan almenna fyrirvara við afhendingu gagnanna en áréttar að unnið hafi verið að öflun gagna af fullum heilindum.*“
225. Með bréfi, dags. 23. nóvember 2018, óskaði Eimskip eftir viðbótarfrest til þess að koma á framfæri athugasemdum við AI.¹⁹⁹ Í bréfinu kom m.a. fram að Eimskip teldi umfang málsins vera slíkt að ógerningur væri að fyrirtækið gæti nýtt sér andmælarétt sinn með fullnægjandi hætti á tveimur og hálfum mánuði frá því að fyrirtækinu hafi verið veittur aðgangur að gögnum málsins. Var einnig tekið fram að „*umfangsmikil vinna [standi] yfir innan [Eimskips] við gagnaöflun og undirbúning athugasemdana.*“ Var í ljósi þess óskað eftir að svarfrestur yrði framlengdur um fimm mánuði, eða til 20. apríl 2019.
226. Með bréfi, dags. 28. nóvember 2011, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir skýringum á beiðni Eimskips um þennan auka frest. Var vísað til yfirlýsingar Eimskips um að fyrirtækið hygðist leggja fram athugasemdir við AI og að umfangsmikil vinna standi yfir við undirbúning þeirra. Taldi Samkeppniseftirlitið sér skylt að kalla eftir nánari sjónarmiðum frá Eimskip um framkomna kröfu og hvernig framvinda við ritun athugasemda hjá fyrirtækinu kalli á að nauðsynlegt sé að framlengja frestinn um 5 mánuði í viðbót, eða til 20. apríl 2019.²⁰⁰

¹⁹⁶ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.10.2018.

¹⁹⁷ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, 03.12.2018.

¹⁹⁸ Bréf frá Jónum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2018.

¹⁹⁹ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.11.2018.

²⁰⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 28.11.2018.



227. Umbeðin sjónarmið frá Eimskip bárust þann 29. nóvember 2019.²⁰¹ Þar kemur fram að málið sé „gríðarlega umfangsmikið“ og sú vinna sem standi yfir hjá Eimskip vegna þeirra ásakana sem bornar væru á fyrirtækið í AI væri yfirstandandi og fjarri því að vera á undirbúningsstigi en „umfang hennar er einfaldlega fordæmalaust“. Einnig áréttaði Eimskip sjónarmið fyrirtækisins um að frestur til að koma á framfæri athugasemdum við AI gæti ekki hafist fyrr en fyrirtækinu hefði verið veittur aðgangur að öllum gögnum málsins, eða þann 20. september 2018.
228. Með vísan til umfangs máls og sjónarmiða Eimskips, einkum að Eimskip hygðist tjá sig um AI og stuðla með þeim þætti að því að rannsókn málsins yrði hraðari en ella, féllst Samkeppniseftirlitið á að veita viðbótarfrest til þess að koma að athugasemdum við AI, og var fresturinn framlengdur til 29. mars 2019 með bréfi, dags. 3. desember 2018.²⁰² Voru Samskip einnig upplýst um þessa ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um viðbótarfrest.²⁰³ Í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 3. desember 2018 var þeim tilmælum beint til Eimskips „að hraða ritun athugasemdana eftir föngum og hugleiða hvort unnt sé að koma sjónarmiðum um einstök efni til Samkeppniseftirlitsins vel fyrir framangreint tímamark.“ Þrátt fyrir framangreind tilmæli bárust engin sjónarmið frá Eimskip.
229. Þann 5. mars 2019 tilkynnti Eimskips um breytta afstöðu. Fyrirtækið hefði fallið frá því að tjá sig sérstaklega um AI.²⁰⁴ Í bréfinu kemur fram að Eimskip ráðgeri að tjá sig um fyrira andmælaskjalið (AI) þegar seinna andmælaskjalið (AII) yrði birt. Til skýringar á þessari breyttu afstöðu Eimskips segir í bréfinu að fyrirtækið fengi ekki séð að það horfði til bóta fyrir rannsókn málsins að skipta málinu upp á þennan hátt. Þetta verklag gerði Eimskip erfitt fyrir að tjá sig um málið og efaðist Eimskip um að það væri samþýðanlegt stjórnsýslulögum, Mannréttindasáttmála Evrópu og reglum Samkeppniseftirlitsins um málsmeðferð. Verður vikið að athugasemdum málsaðila um útgáfu andmælaskjala hér síðar. Var jafnframt óskað eftir því í bréfi Eimskips að seinna andmælaskjalið yrði afhent sem fyrst.
230. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Eimskips frá 5. mars 2019 með bréfi, dags. 12. mars 2019. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var rakin málsmeðferð þar sem Eimskip hefði áður lýst því ítrekað yfir að fyrirtækið myndi tjá sig um andmælaskjal I og fyrirtækið í því sambandi óskað eftir auknum svarfrestum.²⁰⁵ Segir síðan í bréfi Samkeppniseftirlitsins eftirfarandi: „Hvergi kom fram það sjónarmið hjá Eimskip að sú staðreynd að andmælaskjal I væri ekki tæmandi gerði fyrirtækinu erfitt um vik að tjá sig. Ekki kom heldur fram það mat að verklag Samkeppniseftirlitsins að þessu leyti kynni að vera ólöglegt. Varð Samkeppniseftirlitið við ítrekuðum beiðnum Eimskips um viðbótarfrest því það taldi mikilvægt og málinu til framdráttar að fá í hendur sjónarmið fyrirtækisins um efni andmælaskjals I. Aðstaðan í málinu að þessu leyti hefur ekki breyst frá því að Eimskip lýsti því yfir að fyrirtækið ætlaði að tjá sig um andmælaskjal I. Kemur hin breytta afstaða Eimskips því á óvart.“
231. Í bréfinu var einnig rökstutt það mat Samkeppniseftirlitsins að í þessu máli sé það bæði heimilt og málefnalegt að birta fleiri en eitt andmælaskjal. Þá segir: „Fyrir liggur að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á máli þessu er umfangsmesta rannsókn sem íslensk samkeppnisyfirvöld hafa ráðist í. Gagnamagn í málinu er án fordæma og er það mjög flókið og tafsamt í rannsókn. Gagnaafhending og upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa hefur verið ófullnægjandi og tafið málið. Kunna félögin sökum þessa að hafa framið ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga en ekki hefur verið tekin afstaða til þess.“

²⁰¹ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2018.

²⁰² Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.12.2018.

²⁰³ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 03.12.2018.

²⁰⁴ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.03.2018.

²⁰⁵ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.03.2019.



Málið er eftir sem áður í forgangi hjá Samkeppniseftirlitinu og hefur verið unnið samfellt í því frá því að það hófst. Var tilgangur Samkeppniseftirlitsins með útgáfu andmælaskjals I að hraða meðferð málsins eins og unnt er, sbr. og áður nefndan rökstuðning í andamælaskjalinu.

Þetta verklag er einnig ívilnandi fyrir Eimskip og Samskip að því leyti að það gefur fyrirtækjunum fyrr en ella skýrt yfirlit yfir frummat Samkeppniseftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins og þeim færi á að tjá sig fyrr en ella um þá þætti þess og gæta þannig hagsmuna sinna.

Með vísan til framangreinds getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að framangreint verklag hafi verið ólöglegt. Þvert á móti telur eftirlitið að það sé bæði heimilt og málefnalegt í málum sem þessum að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal í sama máli.²⁰⁶

232. Með bréfi, dags. 12. mars 2019, taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að ítreka ósk um afhendingu á tilteknum gögnum frá Eimskip, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.²⁰⁶ Í bréfinu rifjaði Samkeppniseftirlitið upp að í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 hefði verið óskað eftir afriti af gögnum sem tengdust annars vegar hvers konar samstarfi og hins vegar tillögum eða hugmyndum að samstarfi við önnur fyrirtæki sem annist hvers konar sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu. Þá fjallaði Samkeppniseftirlitið um fyrirtæki sem veitt hafa þjónustu hér á landi á rannsóknartímabilinu, ýmist til íslenskra útflytjenda á sjávarafurðum, stóriðjum eða á annan hátt. Var um að ræða fyrirtækin Kloosterboer, Daalimpex, Blue Water Shipping/Smyril Blue Water/Smyril line, Silver Sea, Silver Green, Green Reefers, Nes, Wilson/Nesskip, Thorship, Nednor, Cargow, Maersk og DSV.
233. Í bréfinu sagði að: „[g]ögn málsins gefa til kynna að bæði Eimskip og Samskip hafi litið á framangreind fyrirtæki sem keppinauta sína. Jafnframt gefa gögnin til kynna að á sama tíma eða svipuðum tíma hafi bæði Eimskip og Samskip átt í samskiptum og samstarfi við a.m.k. hluta þessara fyrirtækja.“
234. Í bréfinu var tiltekið að í fyrstu hafi Eimskip synjað um afhendingu áður nefndra gagna tengdum samstarfshugmyndum, en eftir ítrekanir afhent þau. Varðandi þau fyrirtæki sem tiltekin eru hér að framan „afhenti Eimskip aðeins eitt gagn. Var það samningur um landflutninga við Smyril Blue Water frá 26. mars 2008.“ Í kjölfarið greindi Samkeppniseftirlitið frá samtímagögnum sem bentu til samstarfshugmynda Eimskips og Samskips við framangreind fyrirtæki. Loks sagði: *Með vísan til alls framangreinds telur Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að kalla á ný eftir gögnum sem kunna að vera fyrir hendi. Er það von eftirlitsins að framangreint frummat og eftirfarandi afmörkun geri Eimskipi betur kleift að kanna hvort umbeðin gögn séu til staðar.* Var frestur veittur til 2. apríl 2019.
235. Þann 29. mars 2019 áréttaði Eimskip áður nefnda beiðni um að seinna andmælaskjalið yrði afhent fyrirtækinu þannig að því yrði gert kleift að kynna sér efni þessi áður en athugasemdir við fyrra andmælaskjalið yrðu afhentar.²⁰⁷ Segir jafnframt að beiðnir Eimskip um viðbótarfresti til að koma á framfæri athugasemdum við AI hefðu ávallt byggt á þeirri forsendu að seinna andmælaskjalið lægi þá fyrir innan þess frests.
236. Svarbréf Eimskips við ítrekun á upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 12. mars 2019 barst þann 5. apríl 2019.²⁰⁸ Í svari Eimskips byggir fyrirtækið á að fyrri svör fyrirtækisins við beiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 hafi verið fullnægjandi eins og fyrirtækið skildi inntak beiðninnar. Í bréfinu hafnar Eimskip því afhendingu á umbeðnum gögnum, og segir að Eimskip geti „ekki svarað á annan veg en þann að vísa til fyrri svara sinna. Önnur viðbrögð [Eimskips] gætu verið

²⁰⁶ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.03.2019.

²⁰⁷ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.03.2019.

²⁰⁸ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.04.2019.



túlkuð sem einhvers konar viðurkenning á því að þeirra fyrri svarbréfi hafi verið ófullnægjandi.“ Jafnframt kemur eftirfarandi fram í bréfi Eimskips:

„Telji Samkeppniseftirlitið tilefni til að beina nýrri upplýsingabeidni til umbjóðanda okkar, eftir atvikum vegna þeirra atriða sem tilgreind eru í bréfi stofnunarinnar frá 12. mars, [mun Eimskip] taka afstöðu til hennar ef og þegar til þess kemur.“

237. Engar frekari skýringar eða gögn voru afhent frá Eimskip í tengslum við upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins frá 12. mars 2019.
238. Með bréfi, dags. 13. mars 2019, taldi Samkeppniseftirlitið einnig nauðsynlegt að ítreka ósk um afhendingu á tilteknum gögnum frá Samskipum, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.²⁰⁹ Líkt og í fyrrgreindu bréfi til Eimskips var frummat Samkeppniseftirlitsins á tilteknum gögnum málsins birt í bréfinu í þeim tilgangi að auka líkur á að fullnægjandi upplýsingar bærust í þetta sinn. Var í bréfinu óskað eftir gögnum sem tilgreind voru í 11. lið upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 og varða 16 tilgreind fyrirtæki. Jafnframt var óskað eftir að Samskip upplýstu hvort fyrirtækið hefði haft yferráð í skilningi samkeppnislaga yfir Silver Sea á árunum 2009 til 2013, auk frekari skýringa og gagna því tengdu. Enn fremur var óskað eftir að Samskip upplýstu hvort fyrirtækið hefði haft yferráð í skilningi samkeppnislaga yfir Silver Green á árunum 2010 til 2013, auk frekari skýringa og gagna því tengdu.
239. Svarbréf Samskipa barst þann 8. apríl 2019.²¹⁰ Er þar m.a. vísað til fyrri svarbréfa og gagnaafhendingar Samskipa til Samkeppniseftirlitsins og sjónarmiða um að Samskip hefðu hvorki búnað né mannafla til þess að verða við upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins með fullnægjandi hætti. Áréttar Samskip að fyrirtækið gæti „ekki með nokkru móti ábyrgst að þau gögn eða upplýsingar sem afhentar verða sé tæmandi um það efni sem fyrirspurn stofnunarinnar lýtur að. Hvergi er haldið utan um gögn eða samskipti af þessum toga með skipulegum hætti og leit að þeim mun ávallt verða handahófskennd.“ Með svarbréfi Samskipa voru afhent takmörkuð gögn og skýringar er lúta að þeim fyrirtækjum sem talin voru upp í upplýsingabeidni Samkeppniseftirlitsins. Í tengslum við félögin Kloosterboer og Daalimpex voru t.a.m. engin gögn eða skýringar afhentar, en í bréfinu sögðu Samskip m.a.: „Í fyrri hluta andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins er fjallað um ofangreind félög og ætluð ólöglegt samskipti Samskipa og Eimskips við félögin og/eða á þeim markaði. [Samskip] mun svara þeim ávirðingum ítarlega í andmælum við andmælaskjalið. Í tengslum við félagið DSV eru takmarkaðar skýringar veittar og segir Samskip m.a. „Í fyrri hluta andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins er gerð grein fyrir viðræðum Samskipa við DSV um hugsanlega samstarfsfleti. [...] [Samskip] mun að öðru leyti tjá sig um þetta efni í athugasemdum við andmælaskjalið.“
240. Hvað varðar umbeðnar upplýsingar um hvort Samskip hafi öðlast yferráð yfir Silver Sea AS veitti Samskip takmarkaðar upplýsingar í svarbréfi sínu, og sagði m.a.: „[Samskip] kýs á þessu stigi að láta ekki í ljós skoðun á því hvort Silver Sea AS sé eða hafi verið undir yferráðum félagsins. Þá áskilur [Samskip] sér jafnframt rétt til að gera á síðari stigum nánari grein fyrir starfsemi félagsins og þeim mörkuðum sem um ræðir, gefist tilefni til þess. Þá mun [Samskip] að sama skapi ekki tjá sig á þessu stigi um það hvort efni hafi verið til að skila inn samrunatilkynningu hér á landi eða óska eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga.“
241. Hvað varðar umbeðnar upplýsingar um hvort Samskip hefðu öðlast yferráð yfir Silver Green veitti Samskip einnig takmarkaðar upplýsingar í svarbréfi sínu og sagði m.a.: „[Samskip] mun að svo

²⁰⁹ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.03.2019.

²¹⁰ Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.04.2019.



stöddu ekki láta í ljós skoðun á því hvort um yfirráð hafi verið að ræða í skilningi samkeppnislaga eða láta í ljós afstöðu til þess hvort tilkynna hafi átt um samrunann hér á landi eða óska undanþágu.“

242. Hins vegar áréttuðu Samskip í sama bréfi „fullan vilja“ til að afhenda Samkeppniseftirlitinu öll þau gögn sem á valdi fyrirtækisins væri að afhenda, og „vilja til samstarfs“ við Samkeppniseftirlitið en teldi ljóst að veruleg vandkvæði væru á að afmarka leit og færa fram gögn. Enn fremur sögðu Samskip að gagnaafhending fyrirtækisins sé „nú ófullkomin sem áður að því leyti að leit í gögnum er og verður handahófskennd, auk þess sem að miklu leyti er stuðst við minni starfsmanna.“

243. Með tölvupósti þann 14. maí 2019 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við Samskip að fyrirtækið yfirfæri afhendingu á afriti af tilteknum samningi sem fyrirtækið afhenti 10. apríl 2015 þar sem aðra hverja blaðsíðu virtist vanta.²¹¹ Uppfært eintak af umræddum samningi var afhent samdægurs.²¹²

244. Þann 19. maí 2019 greindu fjölmiðlar frá tilkynningu Eimskips. Í henni kom þetta fram:

„Eimskipafélagi Íslands hf. barst eftir lokun markaða á föstudag bréf frá lögmanni [(E)forstj], fyrrverandi forstjóra félagsins. Tilfni bréfsins er krafa [(E)forstj] um að rannsókn lögreglunnar á kæru Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2014 verði hætt. Samkeppniseftirlitið hefur haft málefni Eimskips samfelt til rannsóknar síðan 2010 eða í rúmlega níu ár.

Krafa [(E)forstj] verður lögð fyrir Héraðsdóm Reykjavíkur á morgun, að því er kemur fram í tilkynningu frá Eimskipafélagi Íslands.

Aðalkröfu sína reisir [(E)forstj] á því að rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafi ekki hafist með lögmatum hætti. Rannsókn héraðssaksóknara sé afleiðing af rannsókn Samkeppniseftirlitsins sem sé slíkur ágalli að hún sé ólögmat og að hana beri að fella niður.

[(E)forstj] byggir kröfu sína einnig á því að rannsóknin hafi ekki farið fram á lögmatan hátt og að í henni felist brot á stjórnarskrárvörðum mannréttindum. Hún byggi á gögnum sem fengin hafi verið með hótunum um beitingu viðurlaga eftir að hann var kærður. Svo virðist sem héraðssaksóknari hafi rannsakað atriði sem [(E)forstj] hafi ekki verið kærður fyrir. Þá hafi rannsóknin staðið yfir í mjög langan tíma.

Einnig er bent á það í kröfu [(E)forstj] að rannsóknin á hendur honum sé ólögmat, m.a. af þeim ástæðum að Samkeppniseftirlitið hafi leynt héraðsdóm upplýsingum við beiðni um húsleitarúrskurð hjá Eimskip, að lagaheimildir hafi ekki verið uppfylltar til húsleita, að lagaheimild hafi ekki staðið til þess að rannsaka hin haldlögðu gögn og að rannsókn málsins á hendur honum hafi í reynd verið í höndum starfsmanna Samkeppniseftirlitsins en ekki héraðssaksóknara, eins og lög áskilja.

Allt þetta eigi að leiða til þess að fella beri rannsóknina niður.

Um er að ræða kröfu [(E)forstj] en að því er segir í tilkynningunni mun Eimskip fylgjast grannt með framgangi málsins og meta næstu skref af hálfu félagsins í ljósi þess að margt sem fram kemur í kröfu [(E)forstj] gæti einnig átt við um félagið sjálft og málið á hendur því.“²¹³

245. Þann 20. maí 2019 sendi Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins þar sem rakið var að tvö málsnúmer í skjalakerfi eftirlitsins kæmu fram í afhentum gögnum með AI, þ.e. annars vegar nr. 1306004 og hins vegar nr. 1309012. Vegna þessa var óskað eftir aðgangi að „öllum stöðubreytingum máls númer 1306004 í OneSystem skjalaumsýslukerfi Samkeppniseftirlitsins, þ.m.t. dagsetningu á stofnun

²¹¹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskips, dags. 14.05.2019.

²¹² Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.05.2019.

²¹³ Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2019/05/19/rannsokn_logreglu_verdi_haett/.



málsins og allar stöður til og með dagsins í dag."²¹⁴ Þessi beiðni var áréttuð um miðjan júní 2019.²¹⁵ Samhengisins vegna er rétt að nefna að þetta bréf tengdist sjónarmiðum sem Eimskip hélt síðan fram fyrir dómstólum, þ.e. að Samkeppniseftirlitið hefði fellt niður rannsókn á samráði Eimskips og Samskipa í júní 2015 og síðan með ólögumætum hætti haldið henni áfram.

246. Þann 23. maí 2019 sendu Samskip tölvubréf til Samkeppniseftirlitsins þar sem óskað var eftir, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga: „*afriti af öllum erindum, þ.e. kvörtunum og ábendingum og bréfaskiptum þeim tengdum, sem fyrirtækið hefur sent Samkeppniseftirlitinu frá lokum brotatímabils Eimskips í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2008 (2002), til dagsins í dag.*“ Kemur fram í tölvubréfi Samskipa að fyrirtækið teldi nauðsynlegt að fá aðgang að gögnunum til þess að fyrirtækið gæti gætt hagsmuna sinna í tengslum við rannsókn Samkeppniseftirlitsins á meintu samráði Eimskips og Samskipa.²¹⁶
247. Samkeppniseftirlitið afhenti Eimskip með bréfi, dags. 12. júní 2019, upplýsingar vegna máls merkt í skjalakerfi eftirlitsins nr. 1306004, sbr. áður nefnda beiðni Eimskips frá 20. maí 2019. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur m.a. fram eftirfarandi: „*Eins og umfjöllun yðar í fyrrgreindu bréfi ber skýrlega með sér tengjast bæði umrædd mál, merkt í skjalavistunarkerfinu númer 1306004 og 1309012, áður nefndri rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum umbjóðenda yðar og Samskipa gegn samkeppnislögum. Mál merkt númer 1306004 var stofnað í skjalavistunarkerfinu vegna undirbúnings og framkvæmdar húsleitar og haldlagningu/afritun gagna á starfsstöðvum Eimskips og Samskipa sem fór fram þann 10. september 2013. Mál þetta, númer 1306004, var nánar tiltekið stofnað í skjalavistunarkerfinu þann 5. júní 2013. Málinu í skjalavistunarkerfinu var lokað þann 23. júní 2015 en það er tengt í skjalavistunarkerfinu við mál nr. 1309012 („Tengd mál“). Líkt og umbjóðendum yðar er kunnugt um er rannsóknin á ætluðum brotum umbjóðenda yðar ennþá yfirstandandi hjá eftirlitinu.*“²¹⁷
248. Þann 12. júní 2019 sendi embætti héraðssaksóknara Samkeppniseftirlitinu bréf vegna framangreindrar kröfu (E)forstj til Héraðsdóms Reykjavíkur um að úrskurðað verði, á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008, aðallega að rannsókn héraðssaksóknara á grundvelli kæru Samkeppniseftirlitsins 21. mars 2014 sé ólögumæt og að henni skuli hætt en til vara að rannsókn héraðssaksóknara að því er varðar tímabilið fyrir 22. september sé ólögumæt og skuli hætt. Í ljósi þess að umrædd krafa væri að verulegu leyti byggð á meintum göllum á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins óskaði héraðssaksóknari eftir sjónarmiðum eftirlitsins um kröfurnar. Var vegna þessa afhent krafa (E)forstj ásamt fylgiskjölum.²¹⁸
249. Þann 14. júní 2019 sendi Samkeppniseftirlitið tölvubréf til Samskipa vegna áður nefndrar gagnabeiðni fyrirtækisins frá 23. maí 2019. Í bréfi eftirlitsins var upplýst að vegna anna hjá Samkeppniseftirlitinu hefði ekki verið unnt að svara erindinu. Segir síðan: „*Tímabilið sem gagnabeiðnin tekur til er nokkuð langt. Til þess að flýta fyrir samantekt gagnanna gæti Samskip, ef þess er kostur, afmarkað beiðnina aðeins nánar, t.a.m. með málsnúmeri eða efni erindis?*“²¹⁹
250. Eimskip sendi Samkeppniseftirlitinu bréf þann 20. júní 2019 þar sem fram koma þau sjónarmið Eimskips að áður nefnd svör Samkeppniseftirlitsins frá 12. júní 2009 um mál nr. 1306004 hafi ekki tekið til „*allra stöðubreytinga*“ málsins í skjalavistunarkerfi Samkeppniseftirlitsins. Var á því byggt í bréfinu að Eimskip ætti rétt á slíkum upplýsingum með stoð í 14. og 15. gr. stjórnsýslulaga. Segir

²¹⁴ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.05.2019.

²¹⁵ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.06.2019.

²¹⁶ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.05.2019.

²¹⁷ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 12.06.2019.

²¹⁸ Bréf Héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.06.2019.

²¹⁹ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 14.06.2019.



síðan í bréfi Eimskips eftirfarandi: „Þá benda umbjóðendur okkar á það mat þeirra að örðugt sé að koma þeim staðhæfingum sem fram koma í bréfi Samkeppniseftirlitsins saman við staðreyndir málsins. Þannig benda öll gögn og samskipti í málinu til þess að mál nr. 1309012 hafi verið stofnað um rannsókn Samkeppniseftirlitsins á refsímáli á hendur tilteknum starfsmönnum umbjóðenda okkar, en mál nr. 1306004 um stjórnáslumálið á hendur [Eimskip].“ Af þessum sökum geri Eimskip þá kröfu að áður afhentar upplýsingar eftirlitsins yrðu staðfestar með gögnum úr skjalaumsýslukerfi Samkeppniseftirlitsins. Þá var auk þess í bréfi Eimskips gerð krafa um afhendingu sömu upplýsinga „um öll mál sem skráð hafa verið á Eimskipa félag Íslands hf., Eimskip Ísland ehf. og TVG-Zimsen ehf. frá 22. september 2009 til dagsins í dag, þ.m.t. dagsetningu á stofnun hvers máls og allar stöðubreytingar hvers máls til og með dagsins í dag“.²²⁰

251. Þann 26. júní 2019 sendi Samkeppniseftirlitið umbeðna umsögn til lögreglu. Umsögnin var ítarleg (62 bls., auk fylgiskjala) og í henni eru rakin sjónarmið eftirlitsins um þá þætti kröfu (E)forstj sem tóku til meintra galla á rannsókn eftirlitsins og meintra ólögættra athafna eða rannsóknaraðgerða Samkeppniseftirlitsins við rannsókn á ætluðum brotum Eimskips og Samskipa.²²¹ Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins var að gagnrýni (E)forstj ætti ekki við rök að styðjast. Lagði lögregla umsögnina fram í málinu fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur.
252. Þann 30. júní 2019 sendi Eimskip frá sér eftirfarandi tilkynningu:²²²

²²⁰ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.06.2019.

²²¹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Héraðssaksóknara, dags. 26.06.2019, ásamt umsögn og viðauka.

²²² Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

<https://cns.omxgroup.com/cdsPublic/viewDisclosure.action?disclosureId=895627&messageId=1127608>.



Published: 2019-06-30 22:16:36 CEST



Eimskipafélag Íslands hf.
Innherjaupplýsingar

Eimskip: Krafa um að rannsókn Samkeppniseftirlitsins verði úrskurðuð ólögumæt og að henni skuli hætt

Stjórn Eimskips ákvað í dag að leggja fram kröfu skv. 102. gr. laga um meðferð sakamála, þess efnis að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á félaginu og samstæðufélögum þess, sem staðið hefur yfir í tæp tíu ár, verði hætt. Krafan verður lögð fram í fyrramálið hjá Héraðsdómi Reykjavíkur.

Kröfur sínar reisir Eimskip meðal annars á því að rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafi formlega verið felld niður í júní 2015. Þá byggir rannsóknin á ólögumætri haldlagningu gagna og að brotið hafi verið gegn hlutlægnisskyldu Samkeppniseftirlitsins og réttindum Eimskips við rannsóknina. Auk þess hafi Samkeppniseftirlitið í raun sinnt lögreglurannsókn sem því er óheimilt að gera samkvæmt lögum. Vegna athafna sinna verði starfsmenn Samkeppniseftirlitsins að teljast vanhæfir í skilningi stjórnslulaga.

Kröfurnar byggjast ennfremur á því að rannsókn Samkeppniseftirlitsins beinist að röngum lögáðilum vegna verulegs hluta þess tímabils sem til rannsóknar er. Þá hafi framkvæmd rannsóknarinnar verið með þeim hætti að stór hluti þeirra meintu brota sem til rannsóknar eru teljist fyrmd.

Þessir ágallar á rannsókninni séu með þeim hætti að rannsókn Samkeppniseftirlitsins sé ólögumæt og því beri að fella hana niður.

Eimskip hefur samhliða skrifað bréf til stjórnar Samkeppniseftirlitsins þar sem vakin er athygli á þeim starfsháttum Samkeppniseftirlitsins sem kröfur Eimskips byggja á.

253. Birti Eimskip einnig kröfuna (40 bls.) sem boðað var að yrði lögð fyrir Héraðsdóm Reykjavíkur.
254. Þann 1. júlí 2019 lagði Eimskip fram framangreinda kröfu fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur þar sem þess var krafist á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 að yfirstandandi rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum Eimskips á samkeppnislögum teldist ólögumæt og að henni skyldi hætt, auk þess að haldi allra þeirra gagna sem lagt var hald á í húsleitum hjá Eimskip og Símanum yrði aflétt og afritum þeirra eytt (mál R-3290/2019).²²³
255. Vegna áður nefndrar gagnabeiðni Samskipa, dags. 23. maí 2019, sbr. einnig fyrrgreinda fyrirspurn eftirlitsins frá 14. júní 2019, sendu Samskip þann 4. júlí 2019 Samkeppniseftirlitinu viðbótarupplýsingar vegna beiðninnar.²²⁴ Þann 24. júlí 2019 sendi Samkeppniseftirlitið Samskip svar með tölvupósti þar sem fjallað var um afmörkun gagnabeiðninnar með vísan til viðbótarupplýsinga Samskipa 4. júlí sl. og umfjöllunar í AI. Í tölvupósti Samkeppniseftirlitsins var sömuleiðis upplýst að vegna anna og sumarleyfa hjá Samkeppniseftirlitinu yrði fyrirsjáanlegt að afgreiðsla gagnabeiðninnar myndi tefjast.²²⁵

²²³ Bréf Eimskips til Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 01.07.2019.

²²⁴ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.07.2019.

²²⁵ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 24.07.2019.



256. Með bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. júlí 2019, var sett fram krafa fyrirtækisins um afhendingu á tilteknum gögnum og upplýsingum.²²⁶ Í bréfinu var nánar tiltekið óskað afhendingu annars vegar gagna og upplýsinga sem tengjast vinnu ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins við rannsókn ætlaðra brota Eimskips og Samskipa og hins vegar afhendingu vinnugagna sem varða samstarf Samkeppniseftirlitsins og lögreglu, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Var þessi beiðni sett fram með vísan til 15. gr. stjórnslulaga.
257. Samkeppniseftirlitið upplýsti Eimskip með tölvupósti 17. júlí 2019 að fyrirsjáanlegt væri vegna anna og sumarleyfa, að afgreiðsla á erindi fyrirtækisins frá 20. júní 2019 (þ.e. krafa um upplýsingar vegna „allra stöðubreytinga“) myndi tefjast en stefnt væri að því að afstaða eftirlitsins myndi liggja fyrir í ágúst 2019.²²⁷
258. Varðandi áður nefnda gagnabeiðni Eimskips frá 10. júlí 2019 var, vegna þess þáttar hennar sem sneri að kröfu um afhendingu vinnuskjala Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, óskað sjónarmiða embættis héraðssaksóknara um kröfu Eimskips, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til embættisins, dags. 25. júlí 2009.²²⁸
259. Sjónarmið embættis héraðssaksóknara bárust Samkeppniseftirlitinu með bréfi, dags. 13. ágúst 2019. Þar kom fram að embættið legðist gegn því að fallist yrði á kröfu Eimskips.²²⁹ Sjónarmið embættis héraðssaksóknara voru send Eimskip til umsagnar með bréfi, dags. 19. ágúst 2019.²³⁰
260. Þann 14. ágúst 2019 lagði Samkeppniseftirlitið fram í Héraðsdómi Reykjavíkur greinargerð vegna áður nefndrar kröfu Eimskips skv. 2. mgr. 102. gr. sakamálalaga frá 1. júlí 2019 (mál R-3290/2019).²³¹ Í greinargerð Samkeppniseftirlitsins var þess aðallega krafist að kröfum Eimskips yrði vísað frá héraðsdómi en til vara að þeim yrði hafnað.
261. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19. ágúst 2019, var synjað fyrr nefndri kröfu Eimskips um aðgang að upplýsingum um allar stöðubreytingar í rafrænu skjalavistunarkerfi Samkeppniseftirlitsins vegna annars vegar máls nr. 1306004 og hins vegar vegna allra annarra mála sem skráð höfðu verið á Eimskip frá 22. september 2009 til 20. júní 2019, sbr. bréf Eimskips, dags. 20. júní 2019.²³²
262. Þann 30. ágúst 2019 kærði Eimskip fyrr nefnda synjun Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál áfrýjunarnefndar nr. 2/2019). Í kæru Eimskips kemur fram að fyrirtækið byggi rétt á aðgangi að upplýsingum um stöðufærslur í skjalavistunarkerfinu á 15. gr. stjórnslulaga. Enn fremur væri á því byggt að andmælaréttur Eimskips skv. 13. gr. stjórnslulaga væri „að engu hafður án þess að þeir séu upplýstir um stöðubreytingar í viðkomandi máli [1306004]“.
263. Með bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 2. september 2019, bárust athugasemdir Eimskips um sjónarmið embættis héraðssaksóknara frá 25. júlí 2019.²³³
264. Þann 12. september 2019 lagði Samkeppniseftirlitið fram greinargerð vegna áður nefndrar kæru Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál áfrýjunarnefndar nr. 2/2019). Í greinargerð Samkeppniseftirlitsins kemur fram að umbeðnar upplýsingar um stöðubreytingar teljist ekki til gagna

²²⁶ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.07.2019.

²²⁷ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 17.07.2019.

²²⁸ Bréf Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 25.07.2019.

²²⁹ Bréf embættis héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.08.2019.

²³⁰ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.08.2019.

²³¹ Greinargerð Samkeppniseftirlitsins vegna máls nr. R-3290/2019, dags. 14.08.2019.

²³² Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.08.2019.

²³³ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.09.2019.



máls í skilningi 15. gr. stjórnarsýslulaga. Þá sé um að ræða upplýsingar er varða innri starfsemi Samkeppniseftirlitsins og feli ekki í sér afstöðu til endanlegrar afgreiðslu mála. Þá var auk þess m.a. vísað til þess að ákvæði 6. mgr. 15. gr. stjórnarsýslulaga gæti ekki orðið grundvöllur fyrir rétti Eimskips til aðgangs að umræddum upplýsingum.

265. Þann 12. september 2019 fór fram í Héraðsdómi Reykjavíkur munnlegur málflutningur vegna kröfu Samkeppniseftirlitsins um að kröfu Eimskips frá 1. júlí 2019 yrði vísað frá dómi (mál R-3290/2019).
266. Þann 16. september 2019 bárust Samkeppniseftirlitinu þrjú erindi frá Eimskip:
- Í fyrsta lagi krafa Eimskips um upplýsingar um stöðu máls sem varðaði rannsókn á ætluðu samráði á landflutningamarkaði sem hófst á árinu 2010. Vísað er í bréfi Eimskips til munnlegs málflutnings fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur 12. september sama ár: „Í síðari ræðu lögmanns Samkeppniseftirlitsins kom fram að rannsókn á ætluðu samráði á landflutningamarkaði sem hófst á árinu 2010, hafi verið felld niður hvað hluta af aðilum þess máls varðar. Óskað er upplýsinga um til hvers var vísað“.²³⁴
 - Í öðru lagi krafðist Eimskip afhendingar á öllum álitserðum, minnisblöðum, rannsóknnum og annað því tengdu sem Samkeppniseftirlitinu kunna að hafa verið afhent af þriðja aðila við rannsókn á máli Eimskips.
 - Í þriðja lagi ítrekaði Eimskip kröfu um aðgang að samskipta- og vinnugögnum ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins, sbr. áður nefnt bréf fyrirtækisins frá 10. júlí 2019.²³⁵
267. Þann 20. september 2019 bárust Samkeppniseftirlitinu frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála athugasemdir Eimskips, dags. 19. september 2019, vegna fyrrnefndrar greinargerðar Samkeppniseftirlitsins í máli áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál nr. 2/2019). Var Samkeppniseftirlitinu veittur frestur til að koma að sjónarmiðum.²³⁶
268. Þann 30. september 2019 synjaði Samkeppniseftirlitið kröfu Eimskips frá 10. júlí 2019 um aðgang að gögnum tengdum ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins annars vegar og vinnu- og samskiptagögnum Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara hins vegar.²³⁷
269. Sama dag setti Samkeppniseftirlitið einnig fram svör við athugasemdum Eimskips frá 19. september 2019 í máli áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 2/2019.²³⁸
270. Þann 4. október 2019 barst Samkeppniseftirlitinu tölvupóstur frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála vegna máls nr. 2/2019.²³⁹ Meðfylgjandi var bréf Eimskips til áfrýjunarnefndarinnar, dags. 2. október 2019, til upplýsinga.²⁴⁰ Í bréfinu gerði Eimskip ýmsar athugasemdir við áður nefnd svör Samkeppniseftirlitsins frá 30. september 2019.
271. Með úrskurði Héraðsdóm Reykjavíkur frá 10. október 2019 í máli nr. R-3290/2019 var, að kröfu Samkeppniseftirlitsins, vísað frá dómi kröfu Eimskips um að rannsókn eftirlitsins á ætluðu samráði

²³⁴ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.09.2019.

²³⁵ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.09.2019.

²³⁶ Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 19.09.2019.

²³⁷ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 30.09.2019.

²³⁸ Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 30.09.2019.

²³⁹ Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.10.2019.

²⁴⁰ Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 02.10.2019.



fyrirtækisins við Samskip yrði lýst ólöglegt og henni hætt. Hins vegar var hafnað kröfu eftirlitsins um frávísun á kröfu Eimskips um að aflétt verði haldi á gögnum.²⁴¹

272. Þann 11. október 2019 kærði Eimskip til Landsréttar framangreindan úrskurð Héraðsdóms Reykjavíkur um frávísun á kröfum Eimskips.²⁴²

273. Sama dag kærði Eimskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála framangreinda synjun Samkeppniseftirlitsins á kröfu Eimskips um aðgang að annars vegar gögnum sem varða ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins og hins vegar samskipta- og vinnugögnum Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara (mál áfrýjunarnefndar nr. 3/2019).²⁴³

274. Þann 15. október 2019 átti eftirfarandi sér stað:

- Samkeppniseftirlitið sendi greinargerð til Landsréttar vegna áðurnefndrar kæru Eimskips á frávísunarúrskurði héraðsdóms.²⁴⁴
- Samkeppniseftirlitinu barst greinargerð Eimskips til Landsréttar (mál Landsréttar nr. 675/2019).²⁴⁵
- Samkeppniseftirlitinu barst bréf frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála vegna máls nr. 2/2019. Í bréfinu kom fram að „[á] fundi áfrýjunarnefndar samkeppnismála þann 14. október 2019 var ákveðið að óska eftir því við Samkeppniseftirlitið að það léti nefndinni í té, í trúnaði, afrit af þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið telur beiðni áfrýjenda taki til og sem synjað var afhendingu á með hinni kærðu ákvörðun.“ Var þess óskað að umbeðin gögn yrðu afhent formanni nefndarinnar eigi síðar en 21. október sama ár.²⁴⁶ Fékk Samkeppniseftirlitið frest og voru umbeðin gögn afhent í trúnaði 25. október 2019.

275. Þann 24. október 2019 skilaði Samkeppniseftirlitið greinargerð til áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019.²⁴⁷

276. Með úrskurði Landsréttar 24. október 2019 var úrskurður héraðsdóms staðfestur. Í honum kemur fram að Eimskip geti ekki „borið lögmeiti rannsóknar Samkeppniseftirlitsins í heild sinni undir dóm á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga nr. 88/2008, enda er að ræða rannsókn stjórnáskilumáls en ekki sakamáls í skilningi laganna“.²⁴⁸

277. Þann 4. nóvember 2019 sendi Eimskip frá sér eftirfarandi tilkynningu:

„Stjórn Eimskips ákvað í dag að höfða almennt einkamál gegn Samkeppniseftirlitinu þar sem þess verður krafist að rannsókn stofnunarinnar, sem staðið hefur yfir í um tíu ár, verði dæmd ólöglegt og henni hætt. Eimskip hefur áður lagt fram kröfu af sama meiddi á grunni ákvæða laga um meðferð sakamála, en dómstólar féllust ekki á að unnt væri að reka málið gegn Samkeppniseftirlitinu á þeim lagagrundvelli. Þar sem dómstólar tóku hins vegar ekki efnislega afstöðu til þeirra röksemda félagsins sem málsóknin var reist á, var tekin ákvörðun um að höfða almennt einkamál til að fá úr þeim skorið. Um röksemdir fyrir kröfunni vísast til fréttatilkynningar félagsins frá 30. júní sl.

²⁴¹ Úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. R-3290/2019, Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu.

²⁴² Kæra Eimskips til Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 11.10.2019.

²⁴³ Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 11.10.2019.

²⁴⁴ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Landsréttar, dags. 15.10.2019.

²⁴⁵ Bréf Eimskips til Landsréttar, dags. 15.10.2019.

²⁴⁶ Bréf áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.10.2019.

²⁴⁷ Greinargerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 24.10.2019.

²⁴⁸ Úrskurður Landsréttar í máli nr. 675/2019.



*Stefnan mun verða birt Samkeppniseftirlitinu á næstu dögum.*²⁴⁹

278. Þann 6. nóvember 2019 bárust Samkeppniseftirlitinu athugasemdir Eimskips við greinargerð eftirlitsins í máli áfrýjunarnefndar nr. 3/2019.²⁵⁰
279. Þann 13. nóvember 2019 sendi Samkeppniseftirlitið svör við athugasemdum Eimskips í máli áfrýjunarnefndar nr. 3/2019.²⁵¹
280. Stefnan sem boðuð var í tilkynningu Eimskips 4. nóvember 2019 var birt Samkeppniseftirlitinu 19. nóvember 2019.²⁵² Til stuðnings kröfu sinni um að Samkeppniseftirlitinu yrði gert að hætta rannsókn sinni byggði Eimskip á sömu sjónarmiðum og fyrirtækið hafði gert í málinu sem það höfðaði á grundvelli laga um meðferð sakamála. Byggði Eimskip m.a. á því að rannsókn málsins hafi tekið óeðlilega langan tíma, að Samkeppniseftirlitið hafi blekkst dómstóla, að haldlagning gagna í húsleitunum hafi verið ólögumæt og að starfsmenn eftirlitsins væru vanhæfir þar sem þeir hefðu tekið þátt í rannsókn lögreglu á þætti stjórnenda Eimskips í hinu ætlaða samráði. Þá hefði eftirlitið felld niður rannsókn á hinum ætluðu brotum en síðan haldið henni áfram.
281. Þann 19. nóvember 2019 var haldið dómþing í héraðsdómi Reykjavíkur vegna máls R-3290/2019 um kröfu Eimskips um úrskurð á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga nr. 88/2008. Lagði dómari þar fram úrskurð Landsréttar frá 24. október 2019 þar sem úrskurður héraðsdómara frá 10. október 2019 var staðfestur. Væri því aðeins til úrlausnar í málinu krafa Eimskips um afléttingu halds og eyðingu afritaðra gagna. Var ákveðið að málið yrði tekið til munnlegs málflutnings þann 3. desember 2019.
282. Samkeppniseftirlitið sendi þann 22. nóvember 2019 bréf til Eimskips.²⁵³ Var bréfið svar við tveimur bréfum Eimskips frá 16. september 2019.
283. Í fyrra erindi Eimskips frá 16. september 2019 var vísað til þess að við málflutning í máli því sem Eimskip rekur fyrir héraðsdómi á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála hafi lögmaður Samkeppniseftirlitsins tekið fram að rannsókn á ætluðu samráði fyrirtækja á landflutningamarkaði hafi verið felld niður gagnvart hluta þeirra fyrirtækja sem hafi verið til rannsóknar og er óskað upplýsinga um til hvers lögmaðurinn hafi vísað. Í svari eftirlitsins var rifjað upp að það hefði þegar verið búið kynna það fyrir Eimskip að í yfirstandandi rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa sé ekki til rannsóknar hvort 10. gr. laganna hafi verið brotin í samstarfi Eimskips við fyrirtæki innan landflutninganets þess. Segir einnig í bréfi eftirlitsins að það verði að ætla að lögmaðurinn hafi vísað til þess sem kom fram í greinargerð Samkeppniseftirlitsins til héraðsdóms um að eftirlitið hafi á grundvelli heimildar sinnar til að forgangsraða verkefnum ákveðið að fella niður rannsókn gagnvart smærri aðilum á landflutningamarkaði.
284. Í síðara erindi Eimskips frá 16. september 2019 var þess krafist að Samkeppniseftirlitið afhendi fyrirtækinu allar álitserðir, minnisblöð, rannsóknir og annað því tengt sem eftirlitinu kunna að hafa verið afhent af þriðja aðila við rannsókn á ætluðum brotum Eimskips á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Var Eimskip upplýst í bréfi Samkeppniseftirlitsins að slík gögn væru ekki til staðar.

²⁴⁹ Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:

<https://www.globenewswire.com/news-release/2019/11/04/1940765/0/is/Eimskip-h%C3%B6f%C3%B0ar-einkam%C3%A1l-gegn-Samkeppniseftirlitinu.html>.

²⁵⁰ Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 06.11.2019.

²⁵¹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.11.2019.

²⁵² Stefna Eimskips gegn Samkeppniseftirlitinu, birt 19.11.2019.

²⁵³ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 22.11.2019.



285. Þann 3. desember 2019 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála vegna máls nefndarinnar nr. 3/2019.²⁵⁴ Var þar vísað til þess að á fundi áfrýjunarnefndarinnar þann 27. nóvember 2019 hefði verið óskað eftir því við Samkeppniseftirlitið að „það láti nefndinni í té, í trúnaði, afrit af þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið telur að beiðni áfrýjenda taki til og sem synjað var afhendingu á með hinni kærðu ákvörðun“. Var óskað eftir því að umbeðin gögn yrðu afhent eigi síðar en þann 13. desember 2019.
286. Þann 13. desember 2019 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir fresti til 19. desember til að afhenda umrædd gögn.²⁵⁵ Féllst áfrýjunarnefndin á það daginn eftir.²⁵⁶

²⁵⁴ Bréf áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.12.2019.

²⁵⁵ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.12.2019.

²⁵⁶ Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.12.2019.



6. Andmælaskjal II og málsmeðferð í kjölfarið

287. Í þessum kafla er rakin málsmeðferð frá útgáfu síðara andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins (AII) til útgáfu bréfs Samkeppniseftirlitsins vegna viðbóttarrannsóknar. Umfjöllunin er að meginstefnu til í tímaröð.

288. Með bréfum til málsaðila, dags. 13. desember 2019, var þeim birt AII.²⁵⁷ Í mgr. 11 – 13 í AII var þetta yfirlit birt: „Í þessu andmælaskjali vísast til umfjöllunar AI í heild sinni, þ.m.t um skilgreiningu markaða, stöðu fyrirtækja á þeim og um túlkun á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. [...]

Í mgr. 2 – 6 og 2963 – 2999 í AI er dregið saman hvað Samkeppniseftirlitið taldi á því stigi rannsóknarinnar felast í ætluðum brotum Eimskips og Samskipa. Segir þetta í mgr. 2999 í AI:

„Með hliðsjón af því sem sem liggur fyrir í málinu, á þessu stigi rannsóknarinnar, er það frummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi framið mjög alvarleg brot á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Hin ætluðu brot hafi varað í langan tíma og verið framin af ásetningi. Hin ætluðu brot voru mjög umfangsmikil og til þess fallin að valda neytendum og atvinnulífinu miklu tjóni.“

Eins og umfjöllun í þessu andmælaskjali ber með sér er framangreint frummat óbreytt. Eftirfarandi umfjöllun um gögn og atvik sem m.a. áttu sér stað eftir árið 2008 og út rannsóknartímabilið eru að frummati Samkeppniseftirlitsins ótvírætt til stuðnings þeirri frumniðurstöðu sem fram kemur í AI. Er það því óbreytt frummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi frá júní 2008 og til með árinu 2013 haft með sér samfellt samráð sem brotið hafi gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Einnig áttu sér stað ætluð brot fyrir það tímamark, sbr. m.a. mgr. 2967 í AI.

Til viðbótar við framangreint er það frummat Samkeppniseftirlitsins að gögn sem fjallað er um í þessu andmælaskjali gefi til kynna að hin ætluðu brot séu enn alvarlegri og skipulagðari en talið var í AI, sbr. mgr. 240 hér á eftir.“

289. Í mgr. 16 sagði: „Að frummati Samkeppniseftirlitsins hafa einnig átt sér stað alvarleg brot á 19. gr. og 2. mgr. 41. gr. b samkeppnislaga. Verður fjallað um það í XIV kafla í andmælaskjali þessu.“

290. Í mgr. 4739, 4743, 4747-4748 var með heimild í 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir upplýsingum frá Samskipum og Eimskip um m.a. heildarveltu og samstarf við önnur flutningafyrirtæki.

291. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa frá 13. desember 2019 kom fram að fyrirtækið hefði „haft verulegan tíma til þess að kynna sér efni AI. Kjósi Samskip að tjá sig um efni AI skulu athugasemdir þar að lútandi berast Samkeppniseftirlitinu eigi síðar en 1. febrúar 2020.“ Frestur til að koma athugasemdum við AII var veittur til 1. apríl 2020. Sama kom fram í bréfinu til Eimskips. Einnig var veittur frestur til þess að afhenda umræddar upplýsingar.

292. Þann 16. desember 2019 óskuðu Samskip eftir aðgangi að þeim gögnum sem AII byggði á.²⁵⁸ Var fyrirtækinu tilkynnt þann 17. desember 2019 að vinnsla við afhendingu gagna væri hafin en gögnin ekki tilbúin til afhendingar.²⁵⁹

²⁵⁷ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 13.12.2019. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.12.2019. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding B.V., dags. 13.12.2019.

²⁵⁸ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.12.2019.

²⁵⁹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 17.12.2019.



293. Eins og rakið var hér að framan lýsti Eimskip því yfir á árinu 2018 að fyrirtækið myndi tjá sig um AI. Fyrirtækið tilkynnti hins vegar um breytta afstöðu 5. mars 2019. Fólst hin breytta afstaða Eimskips í því að fyrirtækið vildi „*kynna sér efni*“ AII áður en athugasemdir við AI yrðu sendar Samkeppniseftirlitinu. Afstaða Eimskips breyttist á ný með bréfi fyrirtækisins frá 17. desember 2019. Taldi fyrirtækið ekki nægjanlegt lengur að fá í hendur AII til þess að geta skilað athugasemdum við AI heldur þyrfti fyrirtækið til viðbótar að fá öll gögn málsins í hendur. Segir að Eimskip hefði áður bent á að fyrirtækið „*geti ekki tjáð sig um þær ásakanir sem settar voru fram í fyrra andmælaskjali fyrir en Andmælaskjal II lægi fyrir, enda gæti það tekið til sama sakarefnis og fyrra andmælaskjalið. Virðist enda nú komið á daginn að svo sé, a.m.k. að langstærstu leyti*“. Voru í bréfinu og gerðar athugasemdir við veitta fresti og þeir sagðir ólögmatir. Krafðist Eimskip aðgang að gögnum málsins þegar í stað. Færði fyrirtækið auk þess fram sjónarmið um að frestur til athugasemda byrjaði ekki að líða fyrir en öll gögn málsins væru afhent og byggði á því að annað væri í andstöðu við 18. gr. stjórnsýslulaga.²⁶⁰
294. Þann 18. desember 2019 féll úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 2/2019.²⁶¹ Hafnaði áfrýjunarnefndin þar kröfu Eimskips um að felld yrði úr gildi ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um að hafna kröfu Eimskips um aðgang að „*öllum stöðubreytingum málsnr. 1306004 í rafrænu kerfi Samkeppniseftirlitsins [...]*“ og um afhendingu „*[...] yfirlita úr skjalistjórnunarkerfi Samkeppniseftirlitsins um stöðubreytingar í öllum málum sem skráð hafa verið á áfrýjendur frá 22. september 2009 til 20. júní 2019.*“
295. Sama dag hafnaði Héraðsdómur Reykjavíkur þeirri kröfu Eimskip að Samkeppniseftirlitinu yrði gert gert að eyða eða skila gögnum sem aflað var í hútleit hjá fyrirtækinu. Í úrskurðinum var m.a. fjallað um þá staðhæfingu Eimskips að Samkeppniseftirlitið hefði fellt málið niður á árinu 2015: „*Sóknaraðilar halda því fram að umrædd rannsókn varnaraðila hafi formlega verið lokað með tilkynningu til þeirra þar sem vísað var í tiltekið málsnúmer. Varnaraðili hefur útskýrt um hvað rannsókn stjórnvaldsins snúist og hefur gert ítarlega grein fyrir efnisatriðum hennar í andmælaskjali og jafnframt boðað annað ítarlegt andmælaskjal varðandi rannsókn sína. Þó að varnaraðili hafi samkvæmt tilkynningu til sóknaraðila lokað tilteknu málsnúmeri er ljóst að efnislegrri rannsókn á umræddu máli hefur ekki verið lokið heldur virðist henni enn haldið áfram og hún vera mjög umfangsmikil.*“ Ekki var heldur fallist á það með Eimskip að starfsmaður Samkeppniseftirlitsins (og verktaki á vegum þess) hefði gert sig vanhæfa með því að taka þátt í rannsóknaraðgerðum lögreglu.
296. Þann 19. desember 2019 upplýsti Samkeppniseftirlitið áfrýjunarnefnd samkeppnismála að samkvæmt upplýsingum frá tölvufyrirtæki því sem sæi um að taka saman gögnin væri sú vinna tímafrekari en upphaflega hefði verið reiknað með.²⁶² Var því óskað eftir lengri frest og boðið að gögnin yrðu afhent áfrýjunarnefndinni um leið og vinnu tölvufyrirtækisins lyki.
297. Þann 20. desember 2019 sendi Samkeppniseftirlitið umbeðin gögn sem lágu fyrir hjá eftirlitinu vegna máls nefndarinnar nr. 3/2019.²⁶³ Var þó tiltekið að tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og verktaka þess annars vegar og Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara hins vegar yrðu afhent um leið og tölvufyrirtækið hefði lokið við að taka saman þau gögn.
298. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Eimskips frá 17. desember 2019 með bréfi, dags. 20. desember 2019.²⁶⁴ Kom þar fram að vinna við að veita aðgang að gögnum væri hafin. Þá gæti Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið Eimskips um að frestir byrjuðu að líða þegar öll gögn

²⁶⁰ Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.12.2019.

²⁶¹ Aðgengilegt á slóð: <https://www.samkeppni.is/media/afryjunarnefnd/urskurdur-2-2019.pdf>.

²⁶² Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 19.12.2019.

²⁶³ Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 20.12.2019.

²⁶⁴ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 20.12.2019.



hefðu borist Eimskip og stæði frestur til andmæla því óhaggaður að svo stöddu. AII væri mjög ítarlegt og rökstutt auk þess sem Eimskip hefði nú þegar aðgang að öllum gögnum á gagnalistanum sem stöfuðu frá fyrirtækinu sjálfu.

299. Þann 20. desember 2019 skaut Eimskip úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. R-3290/2019 til Landsréttar. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð vegna málsins hjá Landsrétti, nr. 862/2019, þann 23. desember 2019.
300. Eimskip sendi Samkeppniseftirlitinu bréf þann 23. desember 2019.²⁶⁵ Í því bréfi voru sett fram frekari sjónarmið vegna frests eftirlitsins til andmæla og gerðar athugasemdir við túlkun Samkeppniseftirlitsins á afstöðu Eimskips.
301. Þann 3. janúar 2020 óskaði Samskip eftir rafrænu eintaki af andmælaskjali II og gagnalista málsins, auk þess sem fyrirtækið ítrekaði ósk um afhendingu gagna.²⁶⁶ Var beiðnin ítrekuð þann 7. janúar 2010.²⁶⁷ Með bréfi, dags. 07.01.2020, afhenti Samkeppniseftirlitið Samskipum rafrænt afrit af umbeðnum skjölum og sendi tölvupóst þar sem það upplýsti um að vinna við afhendingu gagna stæði yfir.²⁶⁸
302. Þann 15. janúar 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins. Í því var málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins að því er varðar afhendingu gagna vegna AI gagnrýnd. Einnig kemur fram að Samskip hefðu á árinu 2018 gert Samkeppniseftirlitinu grein fyrir því að fyrirtækinu hefði verið ófært að fjalla sjálfstætt um atvik sem lýst hefði verið í AI. Í bréfinu kemur fram að Samskip hygðust ekki tjá sig sérstaklega um AI. Af bréfinu má ráða að afstaða Samskipa byggji á eftirfarandi:
- AII taki til sama tímabils og AI og fjalli að stórum hluta um sömu „*atburði og viðskipti*“ og AI.
 - Í AII vísi Samkeppniseftirlitið „*endurtekið milli skjalanna tveggja um fjölmörg atvik sem reifuð eru í báðum hlutum andmælaskjalsins, oft með ólíkum hætti þó og í mismunandi samhengi.*“
 - Samskip hafi ekki enn fengið í hendur gögn vegna AII.
303. Fóru Samskip fram á það að fá a.m.k. sex mánaða frest til að koma að sjónarmiðum og skyldi sá frestur byrja að líða þegar gögn vegna AII hefðu verið afhent.
304. Þann 20. janúar 2020 sendi Samkeppniseftirlitið áfrýjunarnefnd samkeppnismála umbeðin tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og verktaka þess annars vegar og Samkeppniseftirlitsins og héraðssaksóknara hins vegar.
305. Vegna áðurnefndrar gagnabeiðni Samskipa, dags. 23. maí 2019 og umbeðinna viðbótarupplýsinga sem bárust 4. júní 2019 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum rafrænt afrit af umbeðnum upplýsingum þann 21. janúar 2020.²⁶⁹
306. Þann 27. janúar 2020 svaraði Samkeppniseftirlitið bréfi Samskipa frá 15. janúar 2020.²⁷⁰ Kvaðst Samkeppniseftirlitið ekki geta fallist á sjónarmið Samskipa um að fyrirtækið gæti ekki tjáð sig sérstaklega um AI. Samskipum hefði verið „*í lófa lagið að setja fram á árinu 2018 sjónarmið um mikilvæga efnisþætti í AI og flýta þannig meðferð málsins.*“ Þá kom fram að „*Samkeppniseftirlitið*

²⁶⁵ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.12.2019.

²⁶⁶ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.01.2020.

²⁶⁷ Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.01.2020.

²⁶⁸ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 07.01.2020 og tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu, dags. 07.01.2020.

²⁶⁹ Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.01.2020.

²⁷⁰ Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 27.01.2020.



getur ekki fallist á að AI og AII fjalli að stórum hluta um sömu atvik. Efnistökin í skjölunum eru í samræmi við það sem boðað var í mgr. 7 – 12 í AI. Eins og skjölin bera með sér er í AI lögð megináhersla á atvik á árinu 2008 sem að frummati Samkeppniseftirlitsins sýna að á því ári hafi komist á alvarlegt samráð milli Eimskips og Samskipa. Einnig er fjallað um tiltekin atvik á árunum 2009 -2013 sem sýna framkvæmd á hinu ætlaða samráði. Þá er í AI fjallað um markaði málsins og stöðu fyrirtækja á þeim. Í AII er hins vegar lögð megináhersla á atvik á árunum 2009 – 2013 og færð frekari rök fyrir því frummati að ætlað samráð hafi verið í framkvæmd á þeim tíma. Einnig er í AII fjallað um atvik sem gefa til kynna að ætlað samráð hafi verið enn umfangsmeira en áður var talið, sbr. t.d. umfjöllun um ætlað gámasamráð. Þá er í AII fjallað um ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga, auk fleiri atriða sem ekki er að finna í AI. Til þess að forðast endurtekningar og til þess að stuðla að gleggri umfjöllun er í AII vísað með skýrum hætti til tiltekinnar umfjöllunar í AI. Ekki fæst séð að það verklag sé gagnrýnisvert eða geri Samskipum erfiðara en ella að tjá sig.

Samkeppniseftirlitið er því enn eindregið þeirrar skoðunar að Samskip hafi verið og séu enn fær um að tjá sig um AI áður en fyrirtækið tjáir sig um AII. Telji Samskip sig t.d. búa yfir gögnum eða sjónarmiðum sem að mati félagsins setji atvik á árinu 2008 í nýtt ljós er skorað á fyrirtækið að setja þau sem fyrst fram til þess að stuðla að hraðari málsmeðferð en ella."

307. Varðandi ósk Samskipa um aukinn frest féllst Samkeppniseftirlitið á að framlengja frestinn við AI til 15. mars 2020 og tók sá frestur til umfjöllunar í köflum I – X í AI. Varðandi AII sagði að „[e]f Samskip telja enn nauðsynlegt að fjalla um kafla XI – XIII í AI (atvik á árunum 2009 - 2013) í tengslum við umfjöllun um atvik sem lýst er í AII er veittur sami frestur til þess og gildir um AII (15. maí 2020). Hið sama á við um kafla XIV í AI. Eftir sem áður er skorað á Samskip að setja sem fyrst fram sjónarmið um AI til þess að stuðla að hraðari málsmeðferð en ella.

Frestur til að koma að sjónarmiðum við AII er framlengdur til 15. maí 2020."

308. Sama dag svaraði Samkeppniseftirlitið Eimskip vegna bréfs fyrirtækisins frá 23. desember 2019.²⁷¹ Í bréfi eftirlitsins var vísað til þess að Eimskip byggði á því að AII tæki að „langstærstu leyti“ til sama sakarefnis og AI. Samkeppniseftirlitið gæti ekki fallist á þetta. Benti eftirlitið Eimskip á að AI og AII tækju til samfellds samráðs Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins. Ekki væri rétt að AI og AII fjölluðu að stórum hluta um sömu atvik. Efnistökin í skjölunum væru í samræmi við það sem boðað hefði verið í mgr. 7 – 12 í AI. Eins og skjölin bæru með sér væri í AI lögð megináhersla á atvik á árinu 2008 sem að mati Samkeppniseftirlitsins sýndu að á því ári hefði komist á alvarlegt samráð milli Eimskips og Samskipa. Einnig væri fjallað um tiltekin atvik á árunum 2009 -2013 sem sýndu framkvæmd á samráðinu. Þá væri í AI fjallað um markaði málsins og stöðu fyrirtækja á þeim. Í AII væri hins vegar lögð megináhersla á atvik á árunum 2009 – 2013 og færð frekari rök fyrir því frummati eftirlitsins að samráðið hefði verið í framkvæmd á þeim tíma. Einnig væri í AII fjallað um atvik sem gæfu til kynna að samráðið hefði verið enn umfangsmeira en áður hefði verið talið, sbr. t.d. umfjöllun um gámasamráð. Þá væri í AII fjallað um brot á 19. gr. samkeppnislaga, auk fleiri atriða sem ekki væri að finna í AI. Kemur og fram í bréfinu að Samkeppniseftirlitið væri því ennþá eindregið þeirrar skoðunar að Eimskip hefði verið og væri enn fært um að tjá sig um AI áður en fyrirtækið tjáði sig um AII. Einnig var tekið fram að teldi „Eimskip sig t.d. búa yfir gögnum eða sjónarmiðum sem að mati félagsins setji atvik á árinu 2008 í nýtt ljós er skorað á fyrirtækið að setja þau sem fyrst fram til þess að stuðla að hraðari málsmeðferð en ella."

²⁷¹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 27.01.2020.



309. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins var að veita Eimskip viðbótarfrest til 15. mars 2020 til að koma að sjónarmiðum við AI (kafla I-X). Frestur til að koma að sjónarmiðum við AII (og hluta AI) var framlengdur til 15. maí 2020.
310. Eimskip óskaði samdægurs upplýsinga um hvort frestur sem veittur var til að svara upplýsingabeiðni í AII (kafla XVI 4) yrði jafnframt framlengdur.²⁷² Samkeppniseftirlitið upplýsti um að svo væri ekki og var hið sama áréttað við Samskip.²⁷³
311. Þann 30. janúar 2020 skilaði Samkeppniseftirlitið greinargerð vegna stefnu Eimskips frá 19. nóvember 2019. Krafiðist Samkeppniseftirlitið þess aðallega að kröfum Eimskips yrði vísað frá héraðsdómi en til vara að Samkeppniseftirlitið yrði sýknað af kröfum Eimskips.
312. Sama dag staðfesti Landsréttur úrskurð héraðsdóms nr. R-3290/2019 með úrskurði Landsréttar nr. 862/2019. Í úrskurðinum var ekki fallist á sjónarmið Eimskips um að rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefði verið ólögmat. Hið sama gildi um sjónarmið Eimskips um vanhæfi vegna þátttöku í aðgerðum lögreglu. Einnig var vísað til þess að gögn málsins sýndu að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samráði Eimskips og Samskipa væri mjög umfangsmikil og að það drægi að lokum hennar. Það væri því eðlilegt að Samkeppniseftirlitið hefði gögn Eimskips áfram undir höndum. Þá var tekið fram að Eimskip gæti látið síðar reyna á rannsókn Samkeppniseftirlitsins.
313. Þann 31. janúar 2020 veitti Samkeppniseftirlitið Samskipum og Eimskip aðgang að gögnum málsins með rafrænum hætti ásamt lista yfir breytingar á fyrirliggjandi gagnalista andmælaskjalsins frá 13. desember 2019.²⁷⁴ Voru gögnin svo aftur send rafrænt þann 3. febrúar 2020 þegar í ljós kom að gæði skönnunar var ábótavant.²⁷⁵
314. Sama dag sendu Samskip tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins með vísan til símtals sama dag. Upplýsti fyrirtækið Samkeppniseftirlitið að vinna stæði yfir við samantekt upplýsinga sem tilgreindar voru í málsgrein 4747 í AII (í kafla XVI 4).²⁷⁶ Fól upplýsingabeiðnin í sér að Samskip (og Eimskip) tilgreindi það samstarf sem fyrirtækið ætti við önnur flutningafyrirtæki eða flutningsmiðlanir á Íslandi. Óskuðu Samskip eftir fresti til 7. febrúar til að klára hana. Var jafnframt tilkynnt að önnur gögn sem óskað hafi verið eftir, að undanskildum ársreikningum fyrir árið 2019, yrðu afhent síðar sama dag. Síðar sama dag barst bréf ásamt minnislykli með umræddum gögnum.²⁷⁷
315. Þann 3. febrúar 2020 barst svar Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins sem sett var fram í kafla XVI 4 í AII.²⁷⁸
316. Þann 4. febrúar 2020 óskuðu Samskip eftir útlistun á þeim lið upplýsingabeiðninnar sem sneri að ársreikningum og hvort hann gildi fyrir öll önnur félög undir yferráðum umbeðinna félaga.²⁷⁹ Samkeppniseftirlitið svaraði með tölvupósti þann 10. febrúar 2020 og sagði að ekki þyrfti að leggja fram ársreikninga fyrir félög undir yferráðum umbeðinna félaga.²⁸⁰

²⁷² Tölvupóstur Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.01.2020. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 27.01.2020.

²⁷³ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.01.2020.

²⁷⁴ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 31.01.2020. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 31.01.2020.

²⁷⁵ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 03.02.2020. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 03.02.2020.

²⁷⁶ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.01.2020.

²⁷⁷ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.01.2020.

²⁷⁸ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2020.

²⁷⁹ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.02.2020.

²⁸⁰ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 10.02.2020.



317. Svar Samskipa vegna þess hluta upplýsingabeidninnar sem út af stóð barst með bréfi, dags. 7. febrúar 2020.²⁸¹
318. Eimskip setti fram athugasemdir við bréf Samkeppniseftirlitsins frá 27. janúar 2020. Var það gert með bréfi fyrirtækisins, dags. 11. febrúar 2020.²⁸² Mótmehti fyrirtækið því að hafa ítrekað breytt um afstöðu vegna framlagningar athugasemda við AI. Kvaðst Eimskip í samræmi við skýra afstöðu „frá öndverðu“ myndu setja fram athugasemdir við AI fyrir 15. mars 2020.
319. Þann 7. febrúar 2020 upplýsti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskip um að eftirlitið gæti afhent eintak af gögnum með AII í annarri útfærslu rafrænt svo hægt væri að leita í þeim.²⁸³ Eimskip og Samskip óskuðu bæði eftir að nálgast umrædd gögn.²⁸⁴ Þann 17. febrúar 2020 óskaði Samskip eftir nýrri afhendingu á rafrænum skjölum sem fylgdu með AII.²⁸⁵
320. Þann 17. febrúar 2020 óskuðu Samskip, með vísan til 15. gr. stjórnslulaga, eftir afriti af tölvupósthólfi (S)forstj, sem hafði verið afritað af Samkeppniseftirlitinu. Að sögn Samskipa virtist sem hluti tölvupósta hans frá þeim tíma hefði glatast og væri fyrirtækinu nauðsynlegt að fá gögnin til að geta gætt andmælaréttar.²⁸⁶
321. Þann 19. febrúar 2020 óskuðu Samskip eftir tilteknum gögnum sem fyrirtækinu tókst ekki að finna í gögnum málsins. Sama dag sendu Samskip aftur tölvupóst og óskuðu eftir gögnum sem Samkeppniseftirlitið fékk afhent frá embætti héraðssaksóknara.²⁸⁷
322. Þann 20. febrúar 2020 afhenti Samkeppniseftirlitið héraðssaksóknara AI og AII og gögnin sem fylgdu þeim í því horfi sem þau voru send til Eimskips og Samskipa, með vísan til 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. mgr. ákvæðisins og kærur Samkeppniseftirlitsins, dags. 21. mars 2014, 19. desember 2016 og 17. maí 2018.²⁸⁸
323. Þann 20. febrúar 2020 svaraði Samkeppniseftirlitið Samskipum vegna áðurnefndrar beiðni fyrirtækisins frá 17. febrúar 2020 um tölvupósthólf (S)forstj.²⁸⁹ Óskaði Samkeppniseftirlitið eftir nánari skýringum á því hvers vegna umræddir tölvupóstar hefðu glatast og væru ekki aðgengilegir Samskipum. Samskip svaraði með tölvupósti þann 21. febrúar 2020 með vísan til 15. gr. stjórnslulaga.²⁹⁰ Ekki væri heimild fyrir stjórnvald að krefjast þess af aðila máls að hann tilgreini ástæður þess að hann óski eftir gögnum eða hvort hann hafi hluta þeirra undir höndum eða geti aflað þeirra með öðrum hætti. Var beiðni um afhendingu afrits af tölvupósthólfi (S)forstj því ítrekuð. Þann 4. mars 2020 veittu Samskip þá skýringu að (S)forstj hafi „sinnt mismunandi störfum innan Samskipa og á því tímabili hefur vistun á tölvupósti ekki verið með þeim hætti að hægt sé að ganga að þeim vísun hjá einum aðila.“²⁹¹ Féllst Samkeppniseftirlitið í framhaldinu á að afhenda rafrænt afrit af umbeðnum gögnum en áréttaði að í því fælist ekki afstaða til tilvísunar Samskipa til 15. gr.

²⁸¹ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.02.2020.

²⁸² Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.02.2020.

²⁸³ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 07.02.2020. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 07.02.2020.

²⁸⁴ Tölvupóstur Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.02.2020. Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.02.2020.

²⁸⁵ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.02.2020.

²⁸⁶ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.07.2020.

²⁸⁷ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2020.

²⁸⁸ Bréf Samkeppniseftirlitsins til héraðssaksóknara, dags. 20.02.2020.

²⁸⁹ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 20.02.2020.

²⁹⁰ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.02.2020.

²⁹¹ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.03.2020.



stjórnsýslulaga, auk þess sem í afhendingunni fælist ekki að umræddum afritum hafi verið skilað heldur einungis veitt atviksbundin aðstoð vegna tækniörðugleika Samskipa.²⁹²

324. Þann 21. febrúar 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.²⁹³ Þar kemur fram að fyrirtækið teldi ekki koma til álita að skila athugasemdum við „*andmælaskjalið í tveimur hlutum.*“ Andmælaréttur Samskipa tæki til málsins í heild sinni og fyrirtækið yrði ekki knúið til að skila athugasemdum við AI fyrir 15. mars 2020 með þeim afleiðingum að Samkeppniseftirlitinu yrði ekki skylt að líta til athugasemda sem bærust eftir það tímamark. Var og í bréfinu ítrekað að Samskip myndu skila athugasemdum við AI og AII í einu lagi eigi síðar en 15. maí 2020.
325. Þann 27. febrúar 2020 óskuðu Samskip eftir afriti af töflum yfir sértekjur Eimskips fyrir árin 2009 og 2010, sem fram komu í AII.²⁹⁴
326. Þann 6. mars 2020 afhenti Samkeppniseftirlitið þau gögn sem Samskip höfðu beðið um með tölvupóstum dagana 19. og 27. febrúar, ásamt tveimur leiðréttingum á gagnalista.²⁹⁵ Þann 9. mars 2020 sendi Samkeppniseftirlitið Eimskip bréf með sömu leiðréttingum á gagnalista.²⁹⁶
327. Þann 16. mars 2020 bárust athugasemdir Eimskips við AI.²⁹⁷ Voru þær 212 bls. og með fylgdu 46 fylgiskjöl. Í inngangi segir að Eimskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hafi gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst sé í AI.
328. Þann 22. mars 2020 sendi áfrýjunarnefnd samkeppnismála Samkeppniseftirlitinu beiðni um tiltekin gögn vegna máls nefndarinnar nr. 3/2019.²⁹⁸
329. Samskip sendu tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins þann 23. mars 2020.²⁹⁹ Var þar vísað til aðstæðna sem uppi væru vegna COVID-19. Segir að eins og „*mál standa nú er gert ráð fyrir að félögin skili athugasemdum við andmælaskjal eigi síðar en 15. maí nk. Þótt umbjóðandi minn stefni enn á að skila athugasemdum fyrir tilskilin tímamörk þá er margt sem bendir til þess að það muni reynast erfitt eða ógerlegt.*“ Jafnframt kemur fram að ef „*á reynir, þá vonast umbjóðandi minn til þess að tillit verði tekið til þessara aðstæðna og fullnægjandi svigrúm veitt til að koma á framfæri athugasemdum við andmælaskjalið. Á þessu stigi er erfitt að segja til um þróun mála næstu vikurnar en sem fyrr segir mun umbjóðandi minn leggja á það áherslu að vinna að athugasemdunum eins og aðstæður leyfa og stefna að skilum fyrir 15. maí nk. Umbjóðandi minn taldi hins vegar rétt að gera grein fyrir stöðunni á þessu stigi.*“
330. Þann 25. mars 2020 upplýsti Samkeppniseftirlitið áfrýjunarnefnd samkeppnismála að umbeðin gögn væru tilbúin til skoðunar í fundarherbergi Samkeppniseftirlitsins.³⁰⁰ Hugðist formaður nefndarinnar mæta samdægurs.³⁰¹
331. Þann 26. mars óskuðu Samskip, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga, eftir afriti af tilvísuðu gagni í AII sem barst ekki með gögnum málsins.³⁰² Voru gögnin afhend þann 7. apríl 2020.³⁰³

²⁹² Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 05.03.2020.

²⁹³ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.02.2020.

²⁹⁴ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.02.2020.

²⁹⁵ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 06.03.2020.

²⁹⁶ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 09.03.2020.

²⁹⁷ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.03.2020.

²⁹⁸ Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.03.2020.

²⁹⁹ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.03.2020.

³⁰⁰ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 25.03.2020.

³⁰¹ Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.03.2020.

³⁰² Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.03.2020.

³⁰³ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 07.04.2020.



332. Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2019 féll þann 3. apríl 2020.³⁰⁴ Var þar kröfu Eimskips um afhendingu fundargerða þar sem vinna verktaka Samkeppniseftirlitsins var rædd í tengslum við rannsókn á hendur Eimskip og afhendingu fundargerða vegna funda Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara, auk bréfasamskipta milli embættanna, vísað frá. Kröfur um afhendingu tilgreindra gagna er varða vinnu verktaka Samkeppniseftirlitsins og tölvupóstsamskipta milli Samkeppniseftirlitsins og héraðssaksóknara var vísað til nýrrar meðferðar og ákvörðunar fyrir Samkeppniseftirlitinu. Loks var staðfest sú ákvörðun Samkeppniseftirlitsins að hafna kröfu Eimskips um aðgang að sameiginlegri rannsóknar- og aðgerðaráætlun Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara.
333. Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindum tölvupósti Samskipa frá 23. mars 2020 með bréfi, dags. 6. apríl 2020.³⁰⁵ Í því var rífað upp að eftirlitið hefði ítrekað skorað á Samskip að koma á framfæri sjónarmiðum fyrirtækisins um AI og ítrekað hefðu verið veittir viðbótarfrestir í því sambandi. Samskip hefðu hins vegar ekki orðið við þessu. Lýsti Samkeppniseftirlitið yfir vonbrigðum vegna þessa viðhorfs Samskipa en ljóst væri að þetta hefði leitt til tafa á meðferð málsins. Í bréfinu var einnig bent á að miklu skipti að Samskip hefðu, áður en COVID-19 kom upp, þegar haft mjög rúman tíma til að undirbúa og koma á framfæri sjónarmiðum um frumniðurstöður eftirlitsins. Einnig væri skylt að horfa til 9. gr. stjórnarsýslulaga. Voru Samskip upplýst um að Samkeppniseftirlitið myndi m.a. horfa til þessara atriða ef til þess kæmi að Samskip óskuðu eftir viðbótarfresti.
334. Þann 8. apríl 2020 sendi Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.³⁰⁶ Í því bréfi óskaði fyrirtækið annars vegar eftir auknum fresti til þess að koma að athugasemdum við AII og hins vegar eftir aðgangi að tilteknum gögnum með vísan til 15. gr. stjórnarsýslulaga.
335. Óskaði Eimskip eftir gögnum um samskipti Samkeppniseftirlitsins við Faxaflóahafnir, Arion banka, Alcoa Fjarðarál, auk afrits af hljóðupptöku af skýrslutökum sem teknar voru af stjórnendum fyrirtækisins í september 2013. Einnig var óskað eftir gögnum sem tengdust framangreindum úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019.
336. Í bréfinu fór Eimskip fram á að fresturinn til að koma að athugasemdum við AII yrði framlengdur frá 15. maí til 1. september 2020. Var þessi beiðni rökstudd með vísan til aðstæðna vegna COVID-19 faraldursins. Var vísað til áhrifa faraldursins á starfsemi Eimskips og í dæmaskyni nefnt að fyrirtækið hefði breytt skipakerfi fyrirtækisins þann 31. mars 2020 þar sem dregið hefði úr umsvifum þess.
337. Með bréfi, dags. 20. apríl 2020, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 1. júlí 2020 til að koma á framfæri athugasemdum við frumniðurstöður eftirlitsins. Í bréfinu kemur fram að vinna við athugasemdirnar sé nú langt komin en heimsfaraldur vegna COVID-19 veirunnar hefði leitt til tafa á verkinu.
338. Þann 22. apríl 2020 upplýsti Eimskip að fyrirtækið hugðist falla frá máli því sem fyrirtækið hafði stefnt Samkeppniseftirlitinu fyrir þann 19. nóvember 2019.³⁰⁷ Var það svo gert í þinghaldi 29. apríl 2020 og féll úrskurður í Héraðsdómi Reykjavíkur þann 30. apríl 2020 þar sem framangreindu var lýst, auk þess sem mælt var fyrir um að Eimskip greiddi Samkeppniseftirlitinu málskostnað.
339. Þann 22. apríl 2020 óskuðu Samskip eftir því að fá tölvupósthólf (S)forstj afhent aftur þar sem skjölin hefðu týnst.³⁰⁸ Samkeppniseftirlitið svaraði með tölvupósti þann 29. apríl 2020 og upplýsti Samskip

³⁰⁴ Aðgengilegt á slóð: <https://www.samkeppni.is/media/urskurdir-2019/AFN3-19.pdf>.

³⁰⁵ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 06.04.2020.

³⁰⁶ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.04.2020.

³⁰⁷ Tölvupóstur Eimskips til héraðsdómara, afrit til lögmanns Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.04.2020.

³⁰⁸ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.04.2020.



um að gögnin væru tilbúin til afhendingar.³⁰⁹ Voru Samskip jafnframt upplýst um að erindi Samskipa frá 20. apríl 2020 væri í vinnslu.

340. Þann 30. apríl 2020 óskuðu Samskip, með vísan til 15. gr. stjórnslulaga, eftir rafrænni útgáfu af „Nýtt upphaf“ glærukynningunni.³¹⁰ Var það afhent eftir frekari samskipti þann 8. maí 2020.³¹¹
341. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Eimskips frá 8. apríl 2020 með bréfi, dags. 30. apríl 2020.³¹² Var þar brugðist við beiðni Eimskips um framangreind gögn og vísað til úrskurðar áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019. Sagði að líkt og „fram kemur í niðurstöðum áfrýjunarnefndar þarf að fara fram mat að nýju hjá Samkeppniseftirlitinu á upplýsingarétti og eftir atvikum takmörkunum á honum samkvæmt 15. og 17. gr.stjórnslulaga nr. 37/1993 og ákvæði 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.“ Hvað aukin frest varðar var athygli Eimskips vakin á því að Samskip hefðu einnig óskað eftir viðbótarfresti vegna COVID-19. Frestur sá sem Samskip hefði óskað eftir væri hins vegar mun styttri en í tilviki Eimskips. Var Eimskip veittur viðbótarfrestur til 15. júní 2020. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur einnig fram að eftirlitið legði, líkt og áður, „mikla áherslu á að hraða máli þessu. Hingað til hefur meðferð málsins verið samfelld og órofin af hálfu eftirlitsins og henni verið hraðað eftir því sem kostur er, sbr. m.a. reifun á málavöxtum í AI og AII. Væntir eftirlitið þess að félagið flýti vinnu sinni svo ekki þurfi að koma til frekari tafa á málinu af þess völdum.“
342. Eimskip brást við með bréfi, dags. 6. maí 2020.³¹³ Kemur þar fram að óumdeilt væri að fyrirtækinu hefði ekki verið veittur aðgangur að öllum gögnum málsins. Því til stuðnings var vísað til þess að Samkeppniseftirlitið væri ekki búið að bregðast við úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019. Sökum þessa væri fresturinn sem Samkeppniseftirlitið hefði veitt í bréfinu frá 30. apríl 2020 ólögmaður og áskildi Eimskip sér allan rétt vegna þessa.
343. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Samskipa frá 20. apríl 2020 með bréfi, dags. 6. maí 2020.³¹⁴ Í svari Samkeppniseftirlitsins frá 6. maí 2020 kemur þetta fram vegna beiðni Samskipa um aukinn frest: „Við mat á beiðninni telur Samkeppniseftirlitið rétt að líta til þess að umbjóðendur yðar fengu AI afhent þann 6. júní 2018 og hafa haft aðgang að þeim gögnum sem það byggir á frá 20. september sama ár. Þá fengu umbjóðendur yðar All afhent þann 13. desember 2019 og hafa haft aðgang að þeim gögnum sem það byggir á frá 31. janúar sl. Í samskiptum yðar við Samkeppniseftirlitið hefur ítrekað komið fram að þrátt fyrir þá fresti sem eftirlitið veitti umbjóðendum yðar til að skila athugasemdum við AI hyggjast umbjóðendur yðar skila athugasemdum við AI og All í einu lagi. Af því tilefni hefur Samkeppniseftirlitið áréttað þá afstöðu sína að það verklag sé til þess fallið að tefja úrlausn málsins, sbr. m.a. bréf Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 27. janúar 2020 og 6. apríl sama ár.“
344. Var síðan bent á að Samskipum hafi nú þegar verið veittir ríflegir frestir til að gera athugasemdir við AI og AII. Með vísan til sjónarmiða Samskipa um COVID-19 var hins vegar fallist á að veita viðbótarfrest til 15. júní 2020. Fresturinn var síðan að beiðni Samskipa framlengdur til 19. júní 2020, sbr. tölvupóstur Samskipa frá 2. júní og svar Samkeppniseftirlitsins frá 4. júní 2020.

³⁰⁹ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.04.2020.

³¹⁰ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitinu, dags. 30.04.2020.

³¹¹ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 08.05.2020.

³¹² Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 30.04.2020.

³¹³ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.05.2020.

³¹⁴ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 06.05.2020.



345. Þann 2. júní 2020 óskuðu Samskip eftir frest til að skila athugasemdum við hluta AI og AII.³¹⁵ Samkeppniseftirlitið svaraði þann 4. júní og veitti Samskipum viðbótarfrest til 19. júní til að koma að athugasemdum.³¹⁶
346. Samkeppniseftirlitið sendi Eimskip bréf þann 5. júní 2020 vegna bréfs Eimskips frá 6. maí 2020.³¹⁷ Var þar rífað upp að Eimskip hefði þann 31. janúar 2020 fengið í hendur afrit af öllum gögnum sem frummat Samkeppniseftirlitsins í AII byggði á. Eimskip væri því ekkert til fyrirstöðu að skila athugasemdum við AII innan þess viðbótarfrests sem fyrirtækinu hefði verið veittur. Varðandi gögnin sem fjallað var um í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019 var áréttað í bréfi eftirlitsins að þau gögn „*tengjast ekki því frummati sem lýst er í AII. Annars vegar er um að ræða gögn tengd störfum [ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins] að rannsókn málsins og hins vegar gögn um samskipti Samkeppniseftirlitsins og lögreglu á grundvelli 42. gr. samkeppnislaga.*“ Kemur síðan fram að í samræmi við úrskurð í máli nr. 3/2019 hefði Samkeppniseftirlitið tekið fyrir að nýju beiðni Eimskips um aðgang að þessum gögnum. Sá frestur sem tilkynnt var um í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 30. apríl 2020 ætti þess vegna ekki við um rétt Eimskips til að tjá sig um umrædd gögn ef til þess kæmi að fyrirtækinu yrði veittur aðgangur að þeim. Kæmi til þess yrði Eimskip veittur hæfilegur frestur til að tjá sig um þau.
347. Þann 12. júní 2020 bárust Samkeppniseftirlitinu athugasemdir Samskipa við AI. Voru þær samtals 477 blaðsíður að lengd og auk þess voru lögð fram átta fylgiskjöl með athugasemdunum.³¹⁸ Kemur fram í athugasemdunum að Samskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefði gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst væri í AI og AII.
348. Þann 15. júní 2020 bárust athugasemdir Eimskips við AII.³¹⁹ Voru þær 200 bls. og með fylgdu 21 fylgiskjöl. Í inngangi segir að Eimskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefði gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst væri í AI.
349. Sama dag barst jafnframt bréf frá Eimskip þar sem fyrirtækið gerði athugasemd við að Samkeppniseftirlitið hefði ekki veitt fyrirtækinu aðgang að framangreindum gögnum sem vörðuðu verktaka Samkeppniseftirlitsins og samskipti við lögreglu, með vísan til bréfs Samkeppniseftirlitsins þann 5. júní 2020 og úrskurð áfrýjunarnefndar nr. 3/2019.³²⁰ Vísaði fyrirtækið til 15. gr. stjórnarsýslulaga um að það eigi að hafa aðgang að öllum gögnum málsins og málshraðareglu 1. mgr. 9. gr. stjórnarsýslulaga.
350. Þann 19. júní 2020 bárust athugasemdir Samskipa við AII, alls 441 blaðsíður að lengd ásamt sjö fylgiskjöllum.³²¹ Í bréfinu tilkynnti fyrirtækið eftirfarandi: „*Í athugasemdunum er einvörðungu tekist á við efnislega umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Umbjóðandi minn hyggst koma á framfæri sjálfstæðum athugasemdum við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins, eftir því sem tilefni er til, og ályktunum um ætluð brot gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga. Þá mun umbjóðandi minn ennfremur skila stuttri samantekt um helstu niðurstöður þeirra athugasemda sem afhentar hafa verið Samkeppniseftirlitinu.*“

³¹⁵ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.06.2020.

³¹⁶ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 04.06.2020.

³¹⁷ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 05.06.2020.

³¹⁸ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.06.2020.

³¹⁹ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.06.2020.

³²⁰ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.06.2020.

³²¹ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.06.2020.



Umbjóðandi minn væntir þess að þessi gögn verði afhent Samkeppniseftirlitinu innan tveggja vikna."

351. Vegna framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa, dags. 2. júlí 2020.³²² Þar var rífað upp að í beiðni Samskipa frá 2. júní 2020 um aukinn frest hefði komið fram að Samkeppniseftirlitið hefði áður veitt fyrirtækinu lokafrest til 15. júní 2020 til að koma á framfæri athugasemdum, en sá viðbótarfrestur hefði verið veittur m.a. vegna COVID-19. Hefði síðan verið sagt í beiðninni að Samskip sæju ekki fram á annað en að lokafrágangur athugasemdanna myndi dragast lítillega fram yfir umræddan viðbótarfrest. Þetta myndi þá þýða að „endanleg skil“ færu nokkra daga fram yfir tilskilin tímamörk. Í ljósi þessa hefði Samkeppniseftirlitið veitt viðbótarfrest til 19. júní 2020.
352. Í bréfinu segir jafnframt að Samskip hefðu ekki óskað eftir frekari fresti. Þrátt fyrir þetta hefðu Samskip boðað í bréfinu frá 19. júní 2020 að fyrirtækið myndi leggja fram frekari athugasemdir við AII og það yrði væntanlega gert innan tveggja vikna. Var athygli Samskipa vakin á því að í 1. mgr. 18. gr. stjórnslulaga væri kveðið á um að stjórnvaldi væri heimilt að setja málsaðila ákveðinn frest til að kynna sér gögn og tjá sig um mál, sbr. einnig 13. gr. laganna og 3. mgr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Tók Samkeppniseftirlitið fram að frestir til að setja fram athugasemdir við AI og AII væru liðnir og benti á að ef athugasemdir málsaðila bærust eftir að veittur frestur væri liðinn væri eftirlitinu ekki skylt að hafa hliðsjón af þeim við afgreiðslu málsins, sbr. 3. mgr. 13. gr. reglna nr. 880/2005.
353. Þann 31. ágúst 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.³²³ Samkvæmt bréfinu fylgdu því annars vegar samantekt á þeim efnislegu athugasemdum sem Samskip hefðu áður lagt fram í málinu og hins vegar athugasemdir fyrirtækisins við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og ályktanir í AII um ætluð brot þeirra gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga. Í bréfinu er tekið fram að Samskip áskildu sér rétt til þess að koma á framfæri „ítarlegri“ athugasemdum ef tilefni gæfist til þess.
354. Þann 7. september 2020 óskuðu Samskip eftir aðgangi að „*andmælum Eimskips og tengdra félaganna við báða hluta andmælasjals Samkeppniseftirlitsins, ásamt fylgiskjölum, séu þau nokkur*“.³²⁴ Var beiðnin ítrekuð þann 15. september 2020.³²⁵
355. Sökum framangreinds bréfs frá Samskipum þann 31. ágúst 2020 sendi Samkeppniseftirlitið þann 11. september 2020 bréf til Samskipa.³²⁶ Þar kemur þetta fram: „*Eins og lýst er í bréfi Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 2. júlí 2020, fengu umbjóðendur yðar lokafrest til 19. júní sama ár til að tjá sig um tiltekna þætti í AI annars vegar og AII hins vegar. Umbjóðendur yðar höfðu þá haft AI til umfjöllunar í yfir tvö ár og AII í yfir hálf ár og frestur þeirra til að tjá sig ítrekað verið framlengdur. Athugasemdir umbjóðenda yðar bárust Samkeppniseftirlitinu með bréfum yðar, dags. 12. og 19. júní 2020. Í síðara bréfinu boðuðuð þér að umbjóðendur yðar hyggust leggja fram enn frekari athugasemdir við AII, þ.e. um málsmeðferð og ályktanir Samkeppniseftirlitsins um brot gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga, og tókuð fram að þeirra væri að vænta innan tveggja vikna. Engar athugasemdir bárust þó innan hins tilgreinda tíma.*“ Nú hefðu Samskip hins vegar sent Samkeppniseftirlitinu athugasemdir um tíu vikum frá lokum þess frests sem fyrirtækinu hefði verið veittur.
356. Einnig segir í bréfinu að Samkeppniseftirlitið hefði ávallt tekið beiðnir Samskipa um viðbótarfresti til tilhlýðilegrar meðferðar. Á hinn bóginn hefðu veittir frestir ekki verið virtir af fyrirtækinu. Eðli málsins

³²² Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 02.07.2020.

³²³ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.08.2020.

³²⁴ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.09.2020.

³²⁵ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.09.2020.

³²⁶ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 11.09.2020.



samkvæmt hefði það valdið töfum á meðferð málsins. Athygli Samskipa var aftur vakin á því að ekki væri sjálfgefið að Samkeppniseftirlitið myndi horfa til athugasemda sem bærust eftir að frestur væri liðinn.

357. Þann 11. september 2020 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá héraðssaksóknara með vísan til bréfs og gagnaafhendingar eftirlitsins til embættisins frá 20. febrúar 2020.³²⁷ Var óskað eftir því að upplýst yrði um hvort ný gögn eða sjónarmið fyrirtækjanna hefði borist Samkeppniseftirlitinu og ef svo væri hvort þau hefðu á einhvern hátt breytt fyrri niðurstöðum Samkeppniseftirlitsins um hina kærðu háttsemi. Var jafnframt óskað eftir því að upplýsti yrði hvort frekari afhendingar gagna frá Samkeppniseftirlitinu til héraðssaksóknara væri að vænta í málinu.
358. Þann 15. september óskaði Samkeppniseftirlitið eftir eintökum að athugasemdum Eimskips við AI og AII án trúnaðarupplýsinga, sbr. 2. mgr. 16. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005.³²⁸ Eimskip afhenti þær samdægurs.³²⁹
359. Þann 23. september 2020 afhenti Samkeppniseftirlitið Samskipum athugasemdir Eimskips við AI og AII án trúnaðarupplýsinga, sbr. beiðni Samskipa frá 7. september 2020.³³⁰ Var og bent á að krefðust Samskip frekari aðgangs að gögnum skyldi beina rökstuddu erindi um það til eftirlitsins.
360. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi héraðssaksóknara frá 11. september 2020 með bréfi, dags. 6. október 2020.³³¹ Upplýsti Samkeppniseftirlitið héraðssaksóknara um að bæði Eimskip og Samskip hafi skilað athugasemdum við AI og AII þar sem þau mótmæla frummati Samkeppniseftirlitsins. Í bréfinu kemur jafnframt fram að eftirlitið ynni að yfirferð athugasemda en á þessu stigi rannsóknar hefði ekkert komið fram sem breytti frummati Samkeppniseftirlitsins, með þeim fyrirvara að yfirferð eftirlitsins væri ekki lokið. Þá sagðist Samkeppniseftirlitið ekki gera ráð fyrir að það kæmi til frekari gagnaafhendingar til héraðssaksóknara samkvæmt 42. gr. samkeppnislaga nema beiðni þar um bærast frá embættinu.
361. Þann 4. desember 2020 ítrekaði Eimskip beiðni um aðgang að öllum gögnum málsins, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga, þ.m.t. samskipti Samkeppniseftirlitsins við embætti héraðssaksóknara.³³²

³²⁷ Bréf héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.09.2020.

³²⁸ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 15.09.2020.

³²⁹ Tölvupóstur Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.09.2020.

³³⁰ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23.09.2020.

³³¹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til héraðssaksóknara, dags. 06.10.2020.

³³² Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.12.2020.



7. Bréf vegna viðbótarrannsóknar og frekari málsmeðferð á árunum 2020 – 2023

7.1. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og svör fyrirtækjanna

362. Þann 23. nóvember 2020 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa og Eimskips (34 bls.).³³³ Í bréfinu kemur fram að þær upplýsingar sem fram höfðu komið í sjónarmiðum aðila hafi eftir atvikum kallað á frekari athugun á gögnum sem aflað hafði verið frá fyrirtækjunum.
363. Þá var athygli fyrirtækjanna vakin á því að eftirlitinu hefði borist endurrit af skýrslum sem teknar voru hjá lögreglu af sakborningum í sakamálinu sem er rannsakað vegna aðkomu einstaklinga að ætluðu ólögsmætu samráði Samskipa og Eimskips. Var um að ræða endurrit af skýrslum sem teknar voru af m.a. fyrrverandi forstjórum fyrirtækjanna. Tilkynt var að Samkeppniseftirlitið myndi hafa hliðsjón af framburðum viðkomandi sakborninga þegar heildarmat yrði lagt á m.a. samtímagögn og framkomnar athugasemdir Eimskips og Samskipa. Yrði þannig m.a. horft til skýringa sakborninga á gögnum málsins og til þess hvort þeir hafi neitað að tjá sig eða sagst ekki þekkja gögn sem stöfuðu frá þeim sjálfum eða féllu undir ábyrgðarsvið viðkomandi.
364. Í umræddu bréfi er tilkynt að athugun Samkeppniseftirlitsins á sjónarmiðum fyrirtækjanna, gögnum sem eftirlitið býr yfir og hafa þýðingu vegna sjónarmiðanna, sem og framangreindum endurritum yfirheyrslna, sé talin styðja það heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi aukið ólögsmætt samstarf sitt og hafið umfangsmikið ólögsmætt samráð um mitt ár 2008, auk frummats eftirlitsins um ætluð brot gegn 19. gr. samkeppnislaga.
365. Voru endurritin ásamt öðrum gögnum (samtals um 1000 bls.) afhent fyrirtækjunum og þeim boðið að tjá sig um þau og efni bréfs Samkeppniseftirlitsins. Var frestur veittur til 12. desember 2020.
366. Voru Samskip jafnframt upplýst um að fundargerðir stjórnar Eimskips og fylgigögn væru ekki meðal afhentra gagna.³³⁴ Hvað það varðar kemur fram að: „*Samkeppniseftirlitið hefur ekki tekið afstöðu til afhendingar á þeim gögnum en farið var með þau gögn líkt og fundargerðir af stjórnarfundum Samskipa Holding sem, án afstöðu Samkeppniseftirlitsins, voru að kröfu Samskipa ekki afhent Eimskip með andmælaskjölnum.*“
367. Þann 9. desember 2020 óskuðu Samskip eftir framlengingu á frest til að skila athugasemdum við bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020.³³⁵ Var óskað eftir fresti til 10. janúar 2021, í stað 12. desember 2020. Samkeppniseftirlitið féllst á það þann 10. desember 2020.³³⁶ Þann 11. janúar 2021 óskuðu Samskip eftir framlengingu á fresti til 14. janúar 2021.³³⁷ Samkeppniseftirlitið svaraði síðar sama dag og veitti frest til kl. 16:00 þann 13. janúar 2021.³³⁸
368. Sjónarmið Eimskips vegna bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 bárust með bréfi, dags. 14. desember 2020.³³⁹ Í bréfinu kveðst Eimskip ekki geta tjáð sig um athafnir eða ummæli einstakra starfsmanna Samskipa en gerir þó athugasemd við framsetningu í bréfinu á ummælum **(S)forstj** um „*Nýtt upphaf*“ glærukyninguna. Þá ítrekar Eimskip mótmæli við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og gerir athugasemdir við að fyrirtækinu væru send endurrit af skýrslutökum nokkurra sakborninga. Eimskip mótmælir jafnframt að Samkeppniseftirlitinu sé heimilt að horfa til

³³³ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23.11.2020. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23.11.2020. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa Holding B.V., dags. 23.11.2020.

³³⁴ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23.11.2020.

³³⁵ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.12.2020.

³³⁶ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 10.12.2020.

³³⁷ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.01.2021.

³³⁸ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 11.01.2021.

³³⁹ Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.12.2020.



Þess í stjórnarsýslumálinu ef sakborningar hafi neitað að tjá sig í refsímálinu, þar sem ekki sé unnt að nota stjórnarskrárvarinn rétt sakborninga til að tjá sig ekki gegn Eimskip. Loks ítrekar Eimskip afstöðu sína um að sá starfsmaður Samkeppniseftirlitsins sem undir bréfið ritar sé vanhæfur til meðferðar málsins, ásamt forstjóra stofnunarinnar, sbr. 3. og 4. gr. stjórnarsýslulaga.

369. Sjónarmið Samskipa bárust þann 13. janúar 2021.³⁴⁰ Í bréfinu hafna Samskip mati Samkeppniseftirlitsins og ítreka að ályktanir stofnunarinnar um efni funda stjórnenda fyrirtækjanna í júní 2008 og ætlað samráð í kjölfar þess fundar séu rangar. Samskip mótmæla því að Samkeppniseftirlitinu sé heimilt að horfa til skýringa sem sakborningar gáfu hjá lögreglu eða til þess þegar þeir hafa neitað að tjá sig um gögn eða kveðjast ekki þekkja þau. Byggja Samskip á því að ekki sé unnt að nota stjórnarskrárbundinn rétt einstaklinga til að tjá sig ekki um einstök atvik gegn Samskipum í stjórnarsýslumáli. Þá segir að eðlilegt sé að einstaklingar minnst ekki atvika eða muni ekki eftir gögnum sem þeir kunna að hafa séð fyrir áratugi síðan. Að mati Samskipa líti Samkeppniseftirlitið framhjá athugasemdum fyrirtækisins og fari rangt með efni framburða eða rangtúlki efni þeirra.
370. Í bréfi Samskipa koma einnig fram athugasemdir við efnisatriði og túlkun Samkeppniseftirlitsins á gögnum sem afhent voru með bréfi þess 23. nóvember 2020.

7.2. Bréf Samskipa frá 19. maí 2021

371. Þann 19. maí 2021 sendu Samskip bréf (13 bls.) til stjórnar Samkeppniseftirlitsins.³⁴¹ Afrit af bréfinu var sent til ráðherra samkeppnismála.
372. Í bréfinu er vísað til rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á ætluðum samráðbrotum Samskipa og Eimskips. Er sagt að stjórninni beri að fylgjast með starfsemi Samkeppniseftirlitsins og að bera eigi meiriháttar ákvarðanir eftirlitsins undir stjórn til samþykktar eða synjunar. Með vísan til þessa og verulegra meinbuga á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins vilji Samskip koma tilteknum athugasemdum á framfæri. Meðfylgjandi bréfinu var samantekt á athugasemdum Samskipa við AI og AII. Einnig fylgdi með framangreint bréf Samskipa frá 13. janúar 2021.
373. Í bréfinu er fjallað um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og gerðar fjölmargar athugasemdir við hana. Einnig er bent á umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014 um kæru eftirlitsins til embætti sérstaks saksóknara: „Umfjöllun í Kastljósi Ríkisútvarpsins var sýnilega byggð á kæru Samkeppniseftirlitsins, sem fréttamenn höfðu með einhverjum hætti komist yfir. Umfjöllunin var eðli málsins samkvæmt einstaklega skaðleg fyrir umbjóðanda minn. Félagið hafði enga hugmynd um tilefni kærunnar eða rannsóknar Samkeppniseftirlitsins og því ekki í nokkurri stöðu til að bera hönd fyrir höfuð sér. Þar sem ljóst var að miðlun umræddra trúnaðargagna var refsiverð fyrir þann sem í hlut átti beindi umbjóðandi minn kæru til lögreglu vegna málsins 24. október 2014. Virtist ljóst að lekann var annaðhvort að rekja til Samkeppniseftirlitsins eða embættis sérstaks saksóknara.

Mikill seinagangur einkenndi rannsókn lekamálsins en málið var að endingu fellt niður í byrjun árs 2018. Ríkissaksóknari lagði fyrir lögreglustjórnann á höfuðborgarsvæðinu að taka málið að nýju til rannsóknar með ákvörðun sem dagsett er 5. apríl 2018. Taldi ríkissaksóknari að rannsókn málsins, sem einkum beindist að tilteknum starfsmanni Samkeppniseftirlitsins, hefði verið ófullnægjandi. Í kjölfarið voru teknar skýrslur af þremur starfsmönnum stofnunarinnar. Frásagnir þeirra, sem lutu m.a. að því að fjöldi einstaklinga hafi haft aðgang að umræddum upplýsingum, virðast hafa verið lagðar til grundvallar ákvörðun um að fella málið niður að nýju. Ríkissaksóknari féllst á þá ákvörðun

³⁴⁰ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2021.

³⁴¹ Bréf Samskipa til stjórnar Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2021.



27. september 2018 með þeim rökstuðningi að frekari yfirheyrslur væru ekki líklegar til að leiða í ljós hver hefði afhent upplýsingarnar til fjölmiðla."

374. Gera Samskip jafnframt margvíslegar athugasemdir við efni AI og AII og segja að fyrirtækið hafi lagt mikla vinnu í að svara tilhæfulausum ásökunum Samkeppniseftirlitsins um alvarleg samráðsbrot þess. Hafi Samskip sent eftirlitinu 900 bls. athugasemdir við AI og AII, auk 60 bls. samantektar um andmælin og stuttar athugasemdir við málsmeðferð og ætluð brot gegn upplýsingaskyldu. Er síðan vísað til bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og sagt að það hafi falið í sér viðbrögð við athugasemdum Samskipa við AI og AII: „Samkeppniseftirlitið brást við athugasemdum umbjóðanda míns með bréfi dagsettu 23. nóvember sl. Með bréfinu, sem var 34 bls. með 204 neðanmálgreinum, fylgdi á fimmta tug nýrra skjala. Af bréfinu er ljóst að Samkeppniseftirlitið hyggst ekki hvika frá fyrri afstöðu. Virðist þar einu gilda þótt rakalausar ályktanir stofnunarinnar hafi verið hraktar með gögnum og staðreyndum úr gögnum málsins og rekstri Samskipa. Stofnunin brá hins vegar á það ráð að freista þess að nýta skýrslur sakborninga hjá lögreglu til að styðja við fyrri ályktanir. Þetta hyggst stofnunin í fyrsta lagi gera með því að virða það umbjóðanda mínum í óhag ef sakborningar hafa nýtt stjórnarskrárvarinn rétt sinn til að tjá sig ekki hjá lögreglu eða ef þeir hafa eftir atvikum ekki treyst sér til að tjá sig um áratugagömul gögn eða samskipti. Þessi nýstárlega aðferðafræði við sönnunarmát í stjórnáslumáli er væntanlega án fordæma. Ljóst er að það verður ekki notað gegn umbjóðanda mínum með neinum hætti í stjórnáslumálinu ef einstaklingar kjósa að nýta umrædd grundvallarréttindi við meðferð sakamálsins. Þetta vefst hins vegar ekki fyrir Samkeppniseftirlitinu.

Stofnunin lét hins vegar ekki staðar numið hér heldur er í löngu máli leitast við að nota svör sakborninga hjá lögreglu til að styðja við hinar ýmsu kenningar sem settar höfðu verið fram í andmælaskjalinu. Við einfaldan lestur endurrita af umræddum sakborningum kemur hins vegar í ljós að stofnunin ýmist rangfærir, rangtúlkar eða slítur framburði með öllu úr samhengi. Virðist sem rannsakendum sé með öllu fyrirmunað að gæta minnstu hlutlægni við mat á gögnum málsins. Í svari umbjóðanda míns til stofnunarinnar frá 13. janúar eru þessar ályktanir og túlkanir hraktar í öllum atriðum enda er ekki nokkur stoð fyrir framsetningu stofnunarinnar. Að mati umbjóðanda míns eru þessi skrif, sem virðist ætlað að vera þriðji hluti andmælaskjalsins, mjög alvarlegs eðlis. Gengið er enn lengra en áður í beinum rangfærslum og rangtúlkunum á skriflegum gögnum og hvergi örlar á vilja til að leita sannleikans í málinu.“

375. Í bréfinu er síðan reifuð efnisleg sjónarmið sem Samskip hafa sett fram við AI og AII. Lokaorð bréfsins hljóða svo: „Eins og ráða má af framangreindu og ítarlegum athugasemdum við andmælaskjal þá er það að mati umbjóðanda míns mikið áhyggjuefni hvernig á málinu hefur verið haldið af hálfu Samkeppniseftirlitsins. Rannsókn stofnunarinnar á starfsemi umbjóðanda míns hefur staðið samfelld yfir frá árinu 2010. Afraksturinn er yfir 2000 blaðsíðna skjal þar sem settar eru fram margþættar ályktanir og kenningar sem eiga hvorki stoð í skjallægum gögnum málsins né raunverulegum atvikum í rekstri Samskipa. Af hálfu umbjóðanda míns hefur gríðarleg vinna verið sett í að svara andmælaskjalinu og leiðrétta rangfærslur stofnunarinnar. Af bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 verður hins vegar ráðið að stofnunin hyggist ekki víkja af þeirri vegferð sem hún er á, sem er í brýnni andstöðu við gögn málsins og staðreyndir.

Umbjóðanda mínum er það ljóst að reglur samkeppnislaga eru um sumt óljósar og vandmeðfarnar. Þá er umbjóðanda mínum einnig ljóst að Samkeppniseftirlitinu er heimilt að setja fram ályktanir eða kenningar um atvik án þess að skýr gögn eða óbyggjandi sönnun liggi fyrir. Samkeppniseftirlitinu ber hins vegar, líkt og öðrum stjórnvöldum, að gæta málshraða og meðalhófs og byggja ákvarðanir sínar á málefnalegum sjónarmiðum. Í því tilviki sem hér er til umfjöllunar skortir verulega á að þessara reglna hafi verið gætt við meðferð málsins.



Eins og sjá má af athugasemdum umbjóðanda míns þá er það einkennandi fyrir hin miklu skrif Samkeppniseftirlitsins að endurtekið er horft fram hjá gögnum og staðreyndum sem falla ekki að langsóttum kenningum stofnunarinnar. Þá er margsinnis farið rangt með efni skjala og settar fram fullyrðingar og ályktanir sem stofnuninni má vera ljóst að standast engan veginn. Sömu röngu ályktanirnar eru síðan endurteknar í sífellu og settar í samhengi við önnur ótengd atvik. Þessi aðferðafræði stofnunarinnar gerir það að verkum að það er nánast óvinnandi vegur fyrir þau fyrirtæki sem í hlut eiga að takast á við þær ályktanir sem fram eru settar. Ljóst er að það væri mörgum fyrirtækjum hreinlega ofviða að ráðast í slíkt verk, bæði vegna kostnaðar og þess tíma sem óhjákvæmilega fer í verkið af hálfu starfsmanna.

Að mati umbjóðanda míns er þessi málsmeðferð með öllu óásættanleg. Það er afar þungbært fyrir fyrirtækið, og starfsmenn þess, að sitja um árabil undir ósönnum ávirðingum um alvarleg brot gegn lögum. Þessi 11 ára málsmeðferð hefur haft veruleg áhrif á rekstur umbjóðanda míns og ekki sér fyrir endann á því. Þá hefur rannsóknin gert það að verkum að það fyrirtæki sem hefur til áratuga haft yfirburði á mörkuðum málsins, Eimskip, hefur óáreitt getað aukið yfirburði sína. Þannig hefur Samkeppniseftirlitið í engu sinnt endurteknum kvörtunum umbjóðanda míns yfir háttsemi Eimskips. Stofnunin heimilaði Eimskipi hins vegar að ganga til umfangsmikils samstarf við annað markaðsráðandi fyrirtæki, Royal Arctic Line, um flutninga til og frá Íslandi. Fyrir tilstuðlan stofnunarinnar getur Eimskip hins vegar á sama tíma synjað Samskipum um hvers kyns viðskipti og þannig styrkt stöðu sína á markaði enn frekar. Tjón af þessari löngu og umfangsmiklu rannsókn stofnunarinnar er því að mati umbjóðanda míns margþætt og þá ekki síst fyrir samkeppni á umræddum mörkuðum.

Það hlýtur að vera umhugsunarefni fyrir stjórn Samkeppniseftirlitsins að mál geti undið upp á sig með þessum hætti. Umbjóðandi minn telur ljóst að umfang málsins og efni andmælaskjals sé ekki í neinu samræmi við tilefnið. Svo virðist hins vegar sem afstaða stofnunarinnar hafi þegar verið mótuð á fyrri stigum rannsóknar og tilgangurinn helgi meðalið í allri framsetningu í andmælaskjalinu og meðferð sönnunargagna. Að mati umbjóðanda míns er ríkt tilefni fyrir stjórn Samkeppniseftirlitsins til að fara gagnrýnið yfir efni þessa máls og málsmeðferðina áður en til ákvörðunar kemur í málinu. Þá er það mat umbjóðanda míns að ástæða sé til að huga að verklagi innan stofnunarinnar til að koma megi í veg fyrir að málsmeðferð af þessum toga endurtaki sig."

7.3. Sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá júní 2021

376. Eimskip sneri sér til Samkeppniseftirlitsins og óskaði eftir viðræðum um hvort unnt væri að ljúka rannsókn á ætluðum brotum fyrirtækisins með sátt. Samkeppniseftirlitið féllst á þetta og þann 9. júní 2021 undirrituðu Eimskip og eftirlitið eftirfarandi yfirlýsingu:

„Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsókna ætluð brot Eimskipafélags Íslands hf. (og tengdra félaga) og Samskipa hf. (og tengdra félaga) á 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013. Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsókna.“

Í 17. gr. f. samkeppnislaga segir að hafi fyrirtæki gerst brotlegt við ákvæði laganna sé Samkeppniseftirlitinu heimilt að ljúka málinu með sátt. Í sátt samkvæmt samkeppnislögum getur falist að fyrirtæki viðurkenni brot, fallist á að greiða sekt og grípi til aðgerða til að efla samkeppni.

Eimskip hefur snúið sér til Samkeppniseftirlitsins og óskað eftir formlegum viðræðum um hvort unnt sé með vísan til 17. gr. f. samkeppnislaga að ljúka rannsókn eftirlitsins á brotum fyrirtækisins með sátt.



Samkeppniseftirlitið fellst á að hefja viðræður við Eimskip um hvort forsendur séu til þess að ljúka rannsókn á brotum fyrirtækisins með sátt.

Eimskip er ljóst að í sáttarviðræðunum er leitað leiða til að bregðast með fullnægjandi hætti við þeim aðgerðum Eimskips sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins frá 6. júní 2018 og 13. desember 2019. Náist niðurstaða í sáttarviðræðunum mun það fela í sér endanlegar lyktir gagnvart Eimskipi á þeirri rannsókn og málsmeðferð sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins."

377. Þar sem Eimskip er skráð í Kauphöll birti fyrirtækið opinberlega þessa yfirlýsingu þann 9. júní 2021. Samkeppniseftirlitið birti einnig yfirlýsinguna á heimasíðu sinni sama dag.³⁴²

378. Þann 16. júní 2021 skrifuðu Eimskip og Samkeppniseftirlitið undir sátt. Í henni felst að Eimskip viðurkennir alvarleg brot á samkeppnislögum, greiðir 1.500.000.000 króna í sekt, og skuldbindur sig til þess að grípa til aðgerða sem vinna gegn því að brot endurtaki sig.

379. Í sáttinni kemur m.a. þetta fram:

„Eimskipafélag Íslands hf. kt. 690406-0460, Sundabakka 2, 104 Reykjavík og tengd félög (hér eftir „Eimskip“) og Samkeppniseftirlitið hafa gert með sér eftirfarandi sátt í samræmi við 17. gr. f. samkeppnislaga nr. 44/2005, með síðari breytingum, og 22. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins.

Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsóknar ætluð brot Eimskips og Samskipa hf., Jóna Transport hf., Samskipa Holding BV og tengdra félaga (hér eftir „Samskip“) gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Rannsóknin tekur til háttsemi fyrirtækjanna á mörkuðum fyrir sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og tengda þjónustu. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013 (hér eftir „rannsóknartímabilið“). Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsóknar.

Eimskip viðurkennir 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, sbr. 1. gr. þessarar sáttar. Einnig viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Vegna framangreinds fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt, sbr. 4. gr. sáttarinnar."

380. Í 1. gr. sáttarinnar er fjallað nánar um samráðsbrotin sem Eimskip viðurkennir. Þar segir eftirfarandi: *„Eimskip viðurkennir að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins með samfelldu samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu. Með samráði er átt við samninga eða samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.*

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:

1.1 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).

³⁴² Aðgengilegt á slóð: <https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/yfirlýsing-vegna-sattarvidraedna-vid-eimskip>.



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).

1.4 Samráð við Samskip um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum.

1.5 Samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda, um gagnkvæma leigu eða lán á gámum og aðrar aðgerðir sem miðuðu að því að raska samkeppni í flutningsþjónustu.

1.6 Samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.

Eimskip viðurkennir einnig að tiltekið ólöglegt samráð við Samskip hafi verið fyrir hendi áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað. Það samráð var hins vegar umfangsminna en samráðið sem hófst eftir umræddan fund. Tók það m.a. til landflutninga á Norðurlandi, gagnkvæmra sjóflutninga á grundvelli svonefnds „neyðarsamkomulags“ og samráðs um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.“

381. Með sáttinni skuldbindur Eimskip sig einnig til að grípa til aðgerða til að vinna gegn frekari brotum og efla samkeppni. Er þeim aðgerðum lýst í 3. gr. sáttarinnar. Af þessu leiðir m.a. að Eimskip skuldbindur sig til að hætta öllu viðskiptalegu samstarfi við Samskip. Með þessu er komið í veg fyrir samvinnu þessara öflugra keppinauta sem getur, sem slík, haft í för með sér afar skaðleg áhrif. Jafnframt stuðlar þessi skuldbinding að sjálfstæði þessara keppinauta þar sem komið er í veg fyrir samvinnu sem reynslan sýnir að kallar á reglubundin samskipti þeirra. Til að styðja við þetta skuldbindur Eimskip sig til þess að tryggja að ávallt sé til staðar vönduð samkeppnisréttaráætlun og fræðsla þar sem þess er „sérstaklega gætt að stjórnendum og helstu starfsmönnum sé gerð grein fyrir ríkum kröfum um samkeppnislegt sjálfstæði fyrirtækja sem starfa á fákeppnismörkuðum og ströngu banni við hvers konar samskiptum við stjórnarmenn, stjórnendur eða aðra starfsmenn keppinauta eða mögulega keppinauta sem eru til þess fallin að raska samkeppni“, sbr. lið 3.3 í 4. mgr. 3. gr. sáttarinnar.

382. Með sáttinni fellst Eimskip á að greiða 1.500.000.000 kr. í stjórnvaldssekt og með undirritun hennar lauk rannsókn Samkeppniseftirlitsins á Eimskip.³⁴³

7.4. Sáttaviðræður við Samskip sumarið 2021

383. Þann 15. júní 2021 sendi lögmaður Samskipa tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins.³⁴⁴ Þar kom m.a. fram: „Í tilefni af fréttum liðinnar viku um sáttaviðræður milli Samkeppniseftirlitsins og Eimskips myndi ég vilja ná fundi með þér, eða eftir atvikum öðrum fulltrúum Samkeppniseftirlitsins, til umræðu um hvort og þá á hvaða forsendum slíkar viðræður gætu átt sér stað milli Samskipa og Samkeppniseftirlitsins.“

384. Samkeppniseftirlitið féllst á beiðni um fund og fór hann fram 18. júní 2021.

³⁴³ Aðgengilegt á slóð: <https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/rannsokn-samkeppniseftirlitsins-a-brotum-eimskips-lokid-med-satt>.

³⁴⁴ Tölvupóstur lögmanns Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.06.2021.



385. Þann 22. júní 2021 sendi lögmaðurinn tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins.³⁴⁵ Þar kemur fram að annar eiganda Samskipa (sem einnig situr í stjórn Samskipa Holding) óski eftir fundi til að ræða mögulegar sáttaviðræður. Fallist var á fundarbeiðnina og fór fundurinn fram 28. júní 2021.³⁴⁶

386. Samkeppniseftirlitið átti annan fund með fulltrúa Samskipa og lögmanni fyrirtækisins 6. júlí 2021. Á þeim fundi féllst Samkeppniseftirlitið á að hefja formlegar sáttaviðræður við Samskip og var eftirfarandi yfirlýsing undirrituð á fundinum:

„Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsóknar ætluð brot Eimskipafélags Íslands hf. (og tengdra félaga) og Samskipa hf., Jóna Transport hf., Samskipa Holding BV og tengdra fyrirtækja (hér eftir „Samskip“) gegn 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013. Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsóknar.

Í 17. gr. f. samkeppnislaga segir að hafi fyrirtæki gerst brotlegt við ákvæði laganna sé Samkeppniseftirlitinu heimilt að ljúka málinu með sátt. Í sátt samkvæmt samkeppnislögum getur fallist að fyrirtæki viðurkenni brot, fallist á að greiða sekt og grípi til aðgerða til að efla samkeppni.

Rannsókn Samkeppniseftirlitsins á brotum Eimskips lauk með gerð sáttar sem fyrirtækið undirritaði þann 16. júní 2021.

Samskip hafa snúið sér til Samkeppniseftirlitsins og óskað eftir formlegum viðræðum um hvort unnt sé með vísan til 17. gr. f. samkeppnislaga að ljúka rannsókn eftirlitsins á ætluðum brotum fyrirtækisins með sátt.

Samkeppniseftirlitið fellst á að hefja viðræður við Samskip um hvort forsendur séu til þess að ljúka rannsókn á brotum fyrirtækisins með sátt.

Samskipum er ljóst að í sáttarviðræðunum er leitað leiða til að bregðast með fullnægjandi hætti við þeim aðgerðum Samskipa sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins frá 6. júní 2018 og 13. desember 2019. Náist niðurstaða í sáttaviðræðunum mun það fela í sér endanlegar lyktir gagnvart Samskipum á þeirri rannsókn og málsmeðferð sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins.“

387. Á sama fundi, eftir undirritun yfirlýsingarinnar, hófust sáttaviðræður. Frekari sáttaviðræður áttu sér stað á fundum 8. og 13. júlí 2021.³⁴⁷ Annar sáttafundur var haldinn 20. júlí 2021.³⁴⁸ Auk framangreinds fulltrúa Samskipa og lögmanns fyrirtækisins sat þann fund fjármálastjóri Samskipa Holding.

388. Viðræður áttu sér aftur stað 26. júlí 2021 þegar annar eiganda Samskipa (sem einnig situr í stjórn Samskipa Holding) ræddi við Samkeppniseftirlitið símleiðis. Kom þá í ljós að ólíklegt væri að þær myndu skila niðurstöðu sem að mati Samkeppniseftirlitsins fæli í sér fullnægjandi lyktir málsins. Sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa vegna þessa, dags. 28. júlí 2021.³⁴⁹ Þar var vísað til framangreindra samskipta og þetta tekið fram: „Í viðræðum þann 26. júlí sl. kom í ljós að ólíklegt væri að þær myndu skila niðurstöðu sem Samskip sættu sig við og Samkeppniseftirlitið teldi

³⁴⁵ Tölvupóstur lögmanns Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.06.2021.

³⁴⁶ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til lögmanns Samskipa, dags. 24.06.2021.

³⁴⁷ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.07.2021. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 07.07.2021. Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.07.2021. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 12.07.2021.

³⁴⁸ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.07.2021. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 19.07.2021.

³⁴⁹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 28.07.2021.



fullnægjandi. Var sá skilningur staðfestur með tölvupósti lögmanns Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. sama dag.

Í ljósi þessa er lokið hinum formlegu sáttaviðræðum. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum Samskipa er áframhaldið í hefðbundinni stjórnslumeðferð."

7.5. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála

389. Þann 13. júlí 2021 beindu Samskip kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál nr. 1/2021). Kröfðust Samskip þess að 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið yrði felld úr gildi.³⁵⁰
390. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 29. júlí 2021 ásamt fylgiskjölum.³⁵¹ Kröfðist eftirlitið aðallega frávísunar á kæru Samskipa en til vara að kröfum fyrirtækisins yrði hafnað. Var greinargerðin ásamt fylgiskjölum afhent Samskipum þann 30. júlí 2021.³⁵² Frávísunarkrafa Samkeppniseftirlitsins byggði á því að Samskip nytu ekki kæruaðildar í málinu þar sem engum skilyrðum eða fyrirætlum sé beint að Samskipum með sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins. Efni hennar varði Samskip því ekki beint og sérstaklega. Að mati Samskipa hafði fyrirtækið kæruaðild þar sem fyrirætlum sáttarinnar hafi verið beint að Samskipum sérstaklega og því yfir vafa hafði að Samskip hafi bæði verulegra, sérstakra og lögvarinna hagsmuna að gæta að fá úr því skorið fyrir áfrýjunarnefnd hvort heimild Samkeppniseftirlitsins standi til slíkra sértækra aðgerða gegn honum.
391. Þann 3. ágúst 2021 gaf áfrýjunarnefnd samkeppnismála Eimskips kost á að koma á framfæri athugasemdum og sjónarmiðum ef tilefni væri til vegna málsins.
392. Eimskip lagði fram umsögn um málið þann 11. ágúst 2021.³⁵³ Að mati Eimskips taldi fyrirtækið rétt að fallast á kröfur Samkeppniseftirlitsins í málinu.
393. Samskip setti fram athugasemdir um greinargerð Samkeppniseftirlitsins þann 13. ágúst 2021.³⁵⁴ Veitti áfrýjunarnefnd samkeppnismála Samkeppniseftirlitinu 5 daga frest til að skila eigin athugasemdum.
394. Þann 25. ágúst 2021 sendi Samkeppniseftirlitið til áfrýjunarnefndar samkeppnismála sjónarmið eftirlitsins vegna áður nefndra athugasemda Samskipa frá 13. ágúst 2021.
395. Þann 2. desember 2020 úrskurðaði áfrýjunarnefnd samkeppnismála í umræddu máli. Þar var fallist á frávísunarkröfu Samkeppniseftirlitsins og kæru Samskipa vísað frá. Var það niðurstaða áfrýjunarnefndarinnar að Samskip hefðu ekki kæruaðild þar sem fyrirtækið hafði ekki lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins fyrir áfrýjunarnefnd, hvorki varðandi ákvæði 3. mgr. 3. gr. sáttarinnar né sáttina í heild. Grundvallaðist niðurstaðan m.a. á því að rannsókn gagnvart Samskipum væri enn ólokið.
396. Þann 21. febrúar 2022 stefndu Samskip Samkeppniseftirlitinu fyrir Héraðsdóm Reykjavíkur til ógildingar á úrskurði áfrýjunarnefndar, sbr. nánar hér síðar.

³⁵⁰ Bréf Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.07.2021.

³⁵¹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 29.07.2021.

³⁵² Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 30.07.2021.

³⁵³ Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar Samkeppnismála, dags. 11.08.2021.

³⁵⁴ Bréf Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.08.2021.



7.6. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 22. maí 2022 og svör Samskipa

397. Þann 4. maí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf með vísan til fyrri samskipta og andmælaskjala Samkeppniseftirlitsins, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins, dags. 23. nóvember 2020.³⁵⁵ Var upplýst um að þær athugasemdir sem Samskip hefðu sett fram um það frummat sem fram kemur í AI og AII, ásamt viðbótarsjónarmiðum sem bærust með bréfum, dags. 31. ágúst 2020 og 13. janúar 2021, hefðu kallað á frekari skoðun þeirra gagna sem hafa verið afhent eða aflað við rannsókn málsins.
398. Var Samskipum veittur aðgangur að viðbótargögnum sem að mati Samkeppniseftirlitsins upplýstu nánar um atvik eða styddu heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins um ætlað ólögmaett samfelld samráð Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 og út rannsóknartímabil málsins. Var jafnframt á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir afhendingu á ársreikningum Samskipa vegna ársins 2021 eigi síðar en 17. maí 2022. Þá var Samskipum veittur kostur á að tjá sig um efni bréfsins eða meðfylgjandi gögn. Var frestur til þess veittur til 31. maí 2022.
399. Þann 30. maí 2022 óskuðu Samskip eftir fresti til 13. júní 2022 til að koma á framfæri athugasemdum við gögnin.³⁵⁶ Samkeppniseftirlitið féllst á það samdægurs.³⁵⁷
400. Svarbréf Samskipa (42 bls.) vegna bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 barst þann 13. júní 2022.³⁵⁸ Gerðu Samskip athugasemd við framsetningu Samkeppniseftirlitsins, þar sem ekki var fjallað sérstaklega um þau gögn sem afhent voru fyrir utan það að nefna að þau styðji við ályktanir Samkeppniseftirlitsins. Telja Samskip það ekki samrýmast þeim skyldum sem hvíla á Samkeppniseftirlitinu skv. 10. og 13. gr. stjórnslulaga.
401. Í bréfi Samskipa kom fram það mat fyrirtækisins að í umræddum gögnum sé hvorki að finna nýjar upplýsingar né nokkuð annað sem styrkt gæti þær kenningar sem settar eru fram í andmælaskjölum eftirlitsins. Að sögn Samskipa séu flest gagnanna þvert á móti bein sönnunargögn um hið gagnstæða og þá samkeppni sem ríkti á milli Eimskips og Samskipa.
402. Í tilefni af umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins um sátt Eimskips og sáttaviðræður Samskipa kemur fram í bréfi Samskipa að ljóst sé að ákvörðun Eimskips um að loka málinu með sátt hafi fyrst og síðast verið taktísk rekstrarleg ákvörðun. Telja Samskip ljóst að enginn starfsmanna Eimskips sem þekkja af eigin raun til atvika málsins hafi komið að þeirri ákvörðun að sætta málið.
403. Í framhaldinu leggja Samskip fram sínar athugasemdir um þau gögn sem Samkeppniseftirlitið afhenti fyrirtækinu með framangreindu bréfi. Í niðurlagi ítreka Samskip að útilokað sé að færa fram athugasemdir við ályktanir Samkeppniseftirlitsins þar sem Samkeppniseftirlitið sendi Samskipum bréf vegna framangreinds þann 18. júlí 2022.³⁵⁹ Varðandi tilvísun Samskipa til 10. og 13. gr. stjórnslulaga vakti Samkeppniseftirlitið athygli Samskipa á því að með birtingu andmælaskjals sé Samkeppniseftirlitið að veiti aðilum máls ríkari andmælarétt en leiðir af 13. gr. stjórnslulaga. Ítarlega hafi verið fjallað um ætluð brot í þeim skjölum sem og á sáttafundum Samskipa og Samkeppniseftirlitsins. Samskipum sé því kunnugt um efni málsins og hafa fengið tækifæri til að setja fram athugasemdir og nýtt sér það. Málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hafi því verið í samræmi við 10. og 13. gr. stjórnslulaga.

³⁵⁵ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 04.05.2022. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa Holding, dags. 04.05.2022.

³⁵⁶ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.05.2022.

³⁵⁷ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 30.05.2022.

³⁵⁸ Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2022.

³⁵⁹ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 18.07.2022.



7.7. Bréf Samkeppniseftirlitsins 18. júlí 2022 og svör Samskipa

404. Þann 18. júlí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf vegna rannsóknar málsins. Í bréfinu er vísað til staðhæfinga í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 um að fyrirtækið hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Er í bréfinu rökstutt að í málinu hafi andmælaréttur Samskipa verið virtur til hins ýtrasta. Sökum sjónarmiða í umræddu bréfi Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið hins vegar ákveðið, umfram skyldu, að fjalla nánar um tiltekin atvik og gögn sem lýst var í bréfi eftirlitsins frá 4. maí 2022. Auk þessa voru fimm ný gögn kynnt fyrir Samskipum. Var Samskipum gefið færi á að tjá sig um þetta.
405. Var Samskipum bent á að kjósi fyrirtækið að tjá sig um efni bréfsins eða umrædd afhent gögn væri frestur til þess veittur til 10. ágúst 2022.
406. Þann 5. ágúst 2022 óskuðu Samskip eftir frest til að koma á framfæri athugasemdum við framangreint bréf Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022.³⁶⁰ Var óskað eftir að frestur yrði framlengdur til 1. september 2022. Þann 8. ágúst samþykkti Samkeppniseftirlitið að veita umbeðinn viðbótarfrest.³⁶¹
407. Þann 31. ágúst 2022 barst bréf frá Samskipum vegna framangreinds bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022.³⁶² Í bréfinu er áfram byggt á því að umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 hafi verið með þeim hætti að Samskip hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Segja Samskip að á Samkeppniseftirlitinu hvíli skylda til að gera grein fyrir upplýsingum og gögnum sem hafa þýðingu fyrir mat á staðreyndum málsins eða sönnun um það hverjar þær eru. Hafi eftirlitið ekki uppfyllt þessa skyldu með bréfinu frá 4. maí 2022. Fjalla Samskip síðan um réttmætis-, rannsóknar- og andmælareglu stjórnslurættarins. Bent er m.a. á að stjórnvöld þurfi ávallt að byggja matskenndar ákvarðanir á málefnalegum sjónarmiðum og sjá til þess að hið sanna og rétta komi í ljós. Því tilfinnanlegri eða meira íþyngjandi sem stjórnvaldsákvörðun er þeim mun strangari kröfur verði að gera til stjórnvalds um að það gangi úr skugga um sannleiksgildi þeirra gagna sem ákvörðun er reist á. Af reglunum leiði einnig að stjórnvöldum sé óheimilt að grípa til mats- og sönnunarreglna í tilvikum þar sem staðreyndir máls eru ekki nægilega vel upplýstar. Síðan segir:

„Umbjóðandi minn telur ljóst að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hafi ekki verið í samræmi við þessar mikilvægu reglur. Af andmælaskjali stofnunarinnar og síðari bréfaskiptum má glögglega sjá að gögn málsins eru metin með það að markmiði að komast að niðurstöðu um brot en sá háttur er í brýnni andstöðu við þær hlutlægnisskyldur sem hvíla á stjórnvöldum við rannsókn mála. Á það ekki síst við í tilvikum sem þessum þar sem til álita kemur að beita refsikenndum viðurlögum á borð við háar stjórnvaldssektir.

Umbjóðandi minn hefur lagt gríðarlega vinnu í að fara í gegnum gögn málsins og þær fjölmörgu ályktanir og kenningar sem settar hafa verið fram af hálfu Samkeppniseftirlitsins. Færðar hafa verið fram ítarlegar skýringar og athugasemdir sem gefa rétta mynd af gögnum og atvikum í rekstri umbjóðanda míns. Af viðbrögðum Samkeppniseftirlitsins verður ráðið að stofnunin horfi með öllu fram hjá skýringum umbjóðanda míns, sem og þeim skýringum sem fram hafa verið færðar af Eimskipi. Fullkomlega málefnalegum og eðlilegum skýringum er vikið til hliðar án frekari rannsókna. Þess í stað eru sömu kenningar og ályktanir áréttaðar með illskiljanlegum tilvísunum til nýrra gagna.

Samkeppniseftirlitið hefur við meðferð þess máls margsinnis farið rangt með efni skjala, rangtúlkað skjöl, tekið ummæli eða skjöl úr réttu samhengi og sett fram kenningar og ályktanir sem eiga ekki

³⁶⁰ Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.08.2022.

³⁶¹ Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 08.08.2022.

³⁶² Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.08.2022.



stoð í gögnum máls og eru í andstöðu við réttmætar skýringar og athugasemdir málsaðila. Þá notast stofnunin við þá aðferðafræði að setja eigin ályktanir fram sem staðreyndir í málinu, endurtaka þær í sífellu og setja þær að auki í samhengi við önnur alls ótengd atvik eða gögn. Þessi aðferðafræði hefur leitt til þess að umbjóðandi minn er endurtekið borinn röngum sökum. Frummat Samkeppniseftirlitsins, m.a. um alla þætti hins ímyndaða NR-samráðsverkefnis, er einfaldlega efnislega rangt.

Vegna tilvísunar í bréfi Samkeppniseftirlitsins til þess að umbjóðanda mínum sé „gjörkunnugt“ um efni málsins þá er það rétt að hann hefur kynnt sér mjög vel kenningar og ásakanir Samkeppniseftirlitsins. Það sem Samkeppniseftirlitið virðist hins vegar kjósa að horfa alfarið fram hjá er að umbjóðandi minn veit að þessar ásakanir eru í grundvallaratriðum rangar. Þá horfir stofnunin einnig fram hjá því að umbjóðandi minn hefur af sömu ástæðu hafnað umræddum ásökunum og fært fram ítarlegar skýringar á atvikum og gögnum sem ættu, ef allt væri eðlilegt, að verða til þess að stjórnvaldið breytti afstöðu sinni.

Samkeppniseftirlitið getur af þessum sökum ekki ætlast til eða reiknað með því að umbjóðandi minn lesi þau gögn sem afhent voru með bréfi stofnunarinnar 4. maí sl. með hugarfari stofnunarinnar eða að félagið setji gögnin í samhengi við einhverjar tilteknar kenningar stofnunarinnar. Umbjóðandi minn les gögnin út frá þekkingu á rekstri félagsins á umræddum tíma og með aðstoð þeirra starfsmanna sem best til þekkingu. Umbjóðandi minn metur gögnin vitanlega út frá staðreyndum í rekstri félagsins en ekki þeim röngu kenningum og ályktunum sem Samkeppniseftirlitið hefur sett saman í andmælaskjali. Þar sem fyrir liggur að umbjóðandi minn er fullkomlega ósammála þeirri sýn sem Samkeppniseftirlitið hefur á hin ýmsu gögn og atvik málsins er afar mikilvægt að stofnunin geri að lágmarki grein fyrir því hvernig hún telur gögnin tengjast einstökum atvikum eða kenningum. Með öðrum hætti getur umbjóðandi minn ekki komið fullnægjandi athugasemdum og skýringum á framfæri. Þá er ljóst að með öðrum hætti getur Samkeppniseftirlitið ekki uppfyllt þær kröfur sem á stofnuninni hvíla um að staðreyna sannleiksgildi gagnanna eða þeirra ályktana sem stofnunin dregur af þeim.“

408. Í kjölfarið fjalla Samskip með ítarlegum hætti um efni bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022. Kemur m.a. fram að það bréf, líkt og önnur bréf eftirlitsins sem rituð hafi verið eftir birtingu AI og AII beri þess merki að eftirlitið hyggist virða skýringar Samskipa að vettugi. Kenningar Samkeppniseftirlitsins verði „sífelld langsóttari og virðist sem andmælaréttur umbjóðanda míns sé einungis að formi til en án innihalds.“

7.8. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022

409. Sem áður sagði beindu Samskip þann 13. júlí 2021 kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Kröfðust Samskip þess að 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið yrði felld úr gildi. Þann 3. desember 2021 úrskurðaði áfrýjunarnefnd í máli nr. 1/2021. Var kæru Samskipa vísað frá þar sem áfrýjunarnefndin taldi að Samskip hefðu ekki kærnaðild. Samskip hefðu þannig ekki lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins fyrir áfrýjunarnefnd, hvorki varðandi ákvæði 3. mgr. 3. gr. sáttarinnar né sáttina í heild.
410. Samskip skutu úrskurði áfrýjunarnefndar til dómstóla þann 21. febrúar 2022. Með dómi héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-1001/2022, dags. 18. nóvember 2022, var úrskurður áfrýjunarnefndar felldur úr gildi og komist að þeirri niðurstöðu að Samskip eigi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisúrlausn áfrýjunarnefndar í málinu.
411. Samkeppniseftirlitið áfrýjaði dómi Héraðsdóms Reykjavíkur til Landsréttar þann 16. desember 2022.



7.9. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 og svör Samskipa

412. Þann 14. mars 2023 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf með vísan til fyrri samskipta og andmælaskjala Samkeppniseftirlitsins.³⁶³ Varðar bréfið áframhaldandi rannsókn eftirlitsins sem var til komin vegna þeirra athugasemda sem Samskip hefðu sett fram um það frummat sem fram kemur í AI og AII, ásamt viðbótarsjónarmiðum sem bárust með bréfum, dags. 31. ágúst 2020, 13. janúar 2021, 13. júní 2022 og 31. ágúst 2022. Áframhaldandi rannsókn málsins hefði kallað á frekari skoðun afhentra og aflaðra gagna og var Samskipum veittur aðgangur að viðbótargögnum sem talin væru upplýsa nánar um atvik eða styðja heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins um ætlað ólögmaett samfellt samráð Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 og út rannsóknartímabil málsins.
413. Var frestur veittur til 24. mars 2023 ef Samskip kysu að tjá sig um efni bréfsins eða afhent gögn.
414. Auk framangreinds var með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir því að Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu ársreikninga fyrir árið 2022 (samstæðureikningar, áritaðir og ekki styttilir) fyrir annars vegar Samskip Holding B.V. (móðurfélag Samskipa-samstæðunnar) og hins vegar Samskip hf. og dótturfélag Samskipa hf. Var frestur veittur til 24. mars 2023.
415. Svar Samskipa barst með bréfi, dags. 24. mars 2023. Í bréfinu gagnrýna Samskip framsetningu Samkeppniseftirlitsins og segja að takmörkuð tilraun hefði verið gerð til að gera grein fyrir því hvernig umrædd gögn styðja við tilteknar ályktanir í andmælaskjölum eða atvikum sem þar eru rakin. Áréttta Samskip það sjónarmið fyrirtækisins að slíkt samræmist ekki þeim skyldum sem hvíla á Samkeppniseftirlitinu skv. 10. og 13. gr. stjórnslulaga.
416. Í bréfinu gera Samskip athugasemdir við þau gögn sem Samkeppniseftirlitið afhenti fyrirtækinu með framangreindu bréfi. Segir svo í lok þeirrar umfjöllunar: „Þegar tilvitnuð skjöl eru virt í heild sinni telja Samskip ljóst að ekkert tilefni sé til ályktana um að þau bendi til einhvers konar samráð við Eimskip. Þvert á móti bera gögnin öll merki heilbrigðrar samkeppni og að Samskip hafi gengið langt í viðleitni til að vega upp lakara þjónustustig með því að bjóða einstaklega samkeppnishæf verð. [...]”
417. Varðandi ósk Samkeppniseftirlitsins um afhendingu ársreikninga segir í bréfinu að þau gögn séu ekki tilbúin þar sem endurskoðendurnir hafi ekki lokið sinni vinnu. Boðar fyrirtækið að gögnin verði vonandi tilbúin í vikunni eftir páska, þ.e. 11.-14. apríl 2023.
418. Þann 13. apríl 2023 sendu Samskip endurskoðaða ársreikninga fyrir Samskip Holding BV og Samskip hf. fyrir árið 2022.

7.10. Bréf Samskipa frá 7. júlí 2023 og svör Samkeppniseftirlitsins

419. (S)stjform-S sendi tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins 8. júlí 2023. Þar sagði að meðfylgjandi væri bréf þar sem „fram koma upplýsingar um rekstur Samskipa árin 2021 til 2023. Þessar upplýsingar eru trúnaðarmál en okkur þykir rétt að þeir starfsmenn og stjórnendur sem vinna að málum Samskipa innan SE hafi aðgang að þeim.“ Bréfið er dagsett 7. júlí 2023 og í því segir:

[

³⁶³ Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 14.03.2023.





]364

420. Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti og bréfi Samskipa 10. júlí 2023. Í tölvupósti eftirlitsins til (S)stjform-S og lögmanns Samskipa sagði: „Eins og þér er kunnugt hefur Samkeppniseftirlitið til rannsóknar ætluð brot Samskipa á 10. gr. og 53. gr. EES-samningsins. Í andmælaskjali II voru Samskip Holding og Samskip hf. upplýst um að komi til sekta vegna þessara ætluðu brota kynni sektarákvörðun að vera beint að Samskipum Holding og eftir atvikum einnig að Samskipum hf. Sama kom m.a. fram í sáttaviðræðunum sumarið 2021, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa og Samskipa Holding dags. [1]4. mars 2023. Hið formlega hámark mögulegra sekta í málinu er því 10% af heildarveltu Samskipa Holding á árinu 2022 ef komist er, á þessu ári, að niðurstöðu um ætluð brot sem til rannsóknar eru. Hafa Samskip sent eftirlitinu áritaða ársreikninga Samskipa Holding og Samskipa hf. fyrir árið 2022. Ef til kemur mun Samkeppniseftirlitið við ákvörðun sekta byggja mat sitt á þessum opinberum gögnum.“ Síðan segir í svari eftirlitsins:

[

³⁶⁴ Fellt út vegna trúnaðar.



] ³⁶⁵

421. Svar barst frá (S)stjform-S þann 11. júlí 2023 og þar kom eftirfarandi fram: [

] ³⁶⁶

422. Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti (S)stjform-S frá 11. júlí 2023 daginn eftir. Í svarinu sagði: [

] ³⁶⁷

³⁶⁵ Felld út vegna trúnaðar.

³⁶⁶ Felld út vegna trúnaðar.

³⁶⁷ Felld út vegna trúnaðar.

VIÐAUKI III: SÁTT EIMSKIPS OG SAMKEPPNISEFTIRLITSINS

1. Eimskip sneri sér til Samkeppniseftirlitsins og óskaði eftir viðræðum um hvort unnt væri að ljúka rannsókn á ætluðum brotum fyrirtækisins með sátt. Samkeppniseftirlitið féllst á þetta og þann 9. júní 2021 undirrituðu Eimskip og eftirlitið eftirfarandi yfirlýsingu:

„Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsóknar ætluð brot Eimskipafélags Íslands hf. (og tengdra félaga) og Samskipa hf. (og tengdra félaga) á 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013. Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsóknar.

Í 17. gr. f. samkeppnislaga segir að hafi fyrirtæki gerst brotlegt við ákvæði laganna sé Samkeppniseftirlitinu heimilt að ljúka málinu með sátt. Í sátt samkvæmt samkeppnislögum getur fallist að fyrirtæki viðurkenni brot, fallist á að greiða sekt og grípi til aðgerða til að efla samkeppni.

Eimskip hefur snúið sér til Samkeppniseftirlitsins og óskað eftir formlegum viðræðum um hvort unnt sé með vísan til 17. gr. f. samkeppnislaga að ljúka rannsókn eftirlitsins á brotum fyrirtækisins með sátt.

Samkeppniseftirlitið fellst á að hefja viðræður við Eimskip um hvort forsendur séu til þess að ljúka rannsókn á brotum fyrirtækisins með sátt.

Eimskip er ljóst að í sáttarviðræðunum er leitað leiða til að bregðast með fullnægjandi hætti við þeim aðgerðum Eimskips sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins frá 6. júní 2018 og 13. desember 2019. Náist niðurstaða í sáttaviðræðunum mun það fela í sér endanlegar lyktir gagnvart Eimskipi á þeirri rannsókn og málsmeðferð sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins.“

2. Þann 16. júní 2021 skrifuðu Eimskip og Samkeppniseftirlitið undir sátt. Þar sem ítrekað er vísað til þessarar sáttar er hún birt hér í heild sinni í þessum viðauka:

Sátt

vegna rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á brotum Eimskips gegn 10. og 19. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins

Eimskipafélag Íslands hf. kt. 690406-0460, Sundabakka 2, 104 Reykjavík og tengd félög (hér eftir „Eimskip“) og Samkeppniseftirlitið hafa gert með sér eftirfarandi sátt í samræmi við 17. gr. f. samkeppnislaga nr. 44/2005, með síðari breytingum, og 22. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins.

Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsóknar ætluð brot Eimskips og Samskipa hf., Jóna Transport hf., Samskipa Holding BV og tengdra félaga (hér eftir „Samskip“) gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Rannsóknin tekur til háttsemi fyrirtækjanna á mörkuðum fyrir sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og tengda þjónustu. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013 (hér eftir „rannsóknartímabilið“). Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsóknar.

Eimskip viðurkennir 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, sbr. 1. gr. þessarar sáttar. Einnig viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Vegna framangreinds fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt, sbr. 4. gr. sáttarinnar.

Eimskip leggur áherslu á að átt hafi sér stað grundvallarbreytingar í rekstri félagsins, nýir stjórnarhættir hafi verið teknir upp, ný stjórn og stjórnendur hafi komið til starfa og nýir aðaleigendur fari nú fyrir félaginu. Eimskip leggur einnig áherslu á að með gerð þessarar sáttar staðfesti félagið vilja sinn til þess að starfa í samræmi við markmið samkeppnislaga og byggir á því að sáttin sé til þess fallin að efla samkeppni.

1. gr.

Eimskip viðurkennir að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samfelldu samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu. Með samráði er átt við samninga eða samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

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:

- 1.1 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).
- 1.4 Samráð við Samskip um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum.
- 1.5 Samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda, um gagnkvæma leigu eða lán á gámum og aðrar aðgerðir sem miðuðu að því að raska samkeppni í flutningsþjónustu.
- 1.6 Samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.

Eimskip viðurkennir einnig að tiltekið ólöglegt samráð við Samskip hafi verið fyrir hendi áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað. Það samráð var hins vegar umfangsminna en samráðið sem hófst eftir umræddan fund. Tók það m.a. til landflutninga á Norðurlandi, gagnkvæmra sjóflutninga á grundvelli svonefnds „neyðarsamkomulags“ og samráðs um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.

2. gr.

Eimskip viðurkennir að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.

3. gr.

Í því skyni að koma í veg fyrir frekari brot á samkeppnislögum og EES-samningnum og stuðla að aukinni samkeppni skuldbindur Eimskip sig til þess að grípa til eftirfarandi aðgerða:

Eimskip skal yfirfara alla gildandi samninga við önnur fyrirtæki í flutningaþjónustu í því skyni að tryggja að þeir séu í samræmi við samkeppnislög.

Sé til staðar viðskiptalegt samstarf við Samskip skuldbindur Eimskip sig til þess að hætta því. Í þessu felst einnig að Eimskip skuldbindur sig til þess að eiga ekki í samstarfi við önnur fyrirtæki í hvers konar flutningaþjónustu ef Samskip eiga einnig í samstarfi við viðkomandi fyrirtæki. Þetta gildir ekki ef Eimskip getur sýnt Samkeppniseftirlitinu fram á að eðli viðkomandi samstarfs sé með þeim hætti að ekki sé hætta á röskun á samkeppni milli Eimskips og Samskipa.

Eimskip skal tryggja að allir stjórnarmenn, stjórnendur og aðrir starfsmenn séu ávallt upplýstir um þær kröfur sem samkeppnisreglur gera til starfsemi fyrirtækisins. Til að stuðla að þessu skal eftirfarandi m.a. tryggt:

- 3.1 Að ávallt sé til staðar vönduð samkeppnisréttaráætlun sem hefur verið kynnt með markvissum hætti fyrir stjórnarmönnum, stjórnendum og öðrum starfsmönnum. Í þessu felst m.a. að hlutaðeigandi sé gerð grein fyrir því að brot á samkeppnisréttaráætlun verði ekki liðin af Eimskip og hugsanleg viðurlög kynnt.
- 3.2 Að fyrir hendi séu verkferlar sem tryggi stöðuga framkvæmd og eftirfylgni samkeppnisréttaráætlunar.

3.3 Að skipulögð fræðsla fari fram reglulega hjá Eimskip fyrir stjórnendur og helstu starfsmenn. Skal þess sérstaklega gætt að stjórnendum og helstu starfsmönnum sé gerð grein fyrir ríkum kröfum um samkeppnislegt sjálfstæði fyrirtækja sem starfa á fákeppnismörkuðum og ströngu banni við hvers konar samskiptum við stjórnarmenn, stjórnendur eða aðra starfsmenn keppinauta eða mögulega keppinauta sem eru til þess fallin að raska samkeppni.

4. gr.

Vegna framangreindra brota á samkeppnislögum og 53. gr. EES-samningsins fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt að fjárhæð 1.500.000.000 króna (einn og hálfur milljarður kr.). Sektina skal greiða inn á reikning 0001-26-25874, kt. 540269-6459, í eigu ríkissjóðs eigi síðar en mánuði eftir dagsetningu þessarar sáttar.

5. gr.

Með undirritun sáttar þessarar telst því máli lokið sem lýtur að þeim brotum sem tilgreind eru í 1. og 2. gr. þessarar sáttar gagnvart Eimskip. Í samræmi við lokamálslið 1. mgr. 17. gr. f. samkeppnislaga er sáttin bindandi fyrir Eimskip og verður efni hennar og meðferð Samkeppniseftirlitsins á málinu því hvorki borin undir áfrýjunarnefnd samkeppnismála né dómstóla. Í samræmi við framangreint kemur ekki til frekari rannsóknar og málsmeðferðar gagnvart Eimskip eða starfsfólki þess, af hálfu Samkeppniseftirlitsins, vegna þeirra atvika sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins frá 6. júní 2018 og 13. desember 2019.

Sátt þessi er gerð með fyrirvara um afstöðu Eftirlitsstofnunar EFTA hvað varðar beitingu 53. gr. EES-samningsins.

Reykjavík, 16. júní 2021

Samkeppniseftirlitið


Eimskipafélag Íslands hf.
og tengd félög





VIÐAUKI IV - HEILDAREFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	2
A. Rannsóknin - málsmeðferð	3
B. Brotin – ólögmætt samráð	6
C. Brot á EES-samningnum	12
D. Röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhending	12
E. Viðurlög	13
F. Ákvörðunarorð og aðgerðir	14
G. Framsetning ákvörðunar	14
HELSTU ATVIK SAMRÁÐSINS	17
A. ÁBENDINGAR VIÐSKIPTAVINA	18
B. ATVIK FRAM TIL 2008	19
C. UNDIRBÚNINGUR AUKINS ÓLÖGMÆTS SAMRÁÐS	20
C.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008	20
C.2. 20. maí til 6. júní 2008.....	22
D. FUNDUR ÆÐSTU STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 6. JÚNÍ 2008	24
D.1. Glærुकynning útbúin sunnudaginn 8. júní 2008.....	25
D.2. Ákveðið að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni – ábyrgðarsvið lykilstjórnenda	26
E. AUKNU SAMRÁÐI HRINT Í FRAMKVÆMD Á SÍÐARI HLUTA ÁRSINS 2008	29
E.1. Fundir og samtöl í Hollandi og á Íslandi í júní og júlí 2008	30
E.2. Æðstu stjórnendur hittast aftur 25. júlí 2008.....	33
E.3. Eimskip takmarkar flutningsgetu	36
E.4. Fundir stjórnenda og verulegar verðhækkunarir í ágúst 2008	37
E.5. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips	41
E.6. „Stóru málin“ hjá forstjóra Samskipa og verkefnalisti forstjóra Eimskips.....	41
E.7. Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008	44
E.8. Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008	47
E.9. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008	54
E.10. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa í nóvember 2008.....	55
E.11. Frystur fiskur, Færeyjar og Containerships.....	59
E.12. Verðhækkunarir og frekari samskipti til og með janúar 2009.....	62
F. „FRIDURINN“ 2009 – 2012	77
F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavinum og áhersla á að hækka eða halda uppi verði.....	77
F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrennaríkjum.....	82
F.3. Markaðsskiptingin í framkvæmd	85
F.3.1. Ekki reyna við IKEA heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum	85
F.3.2. Aðföng: Samskip gæta þess að hindra ekki verðhækkun hjá Eimskip.....	86
F.3.3. Promens: „Svínsálagning“ hjá Samskipum og Eimskip „ruggar ekki bátum“	87
F.3.4. Norðlenska: Markaðsskipting virt og verð hækkað	88
F.3.5. German Seafood: Eimskip fer ekki í „leðjuslag“ við Samskip	88
F.3.6. Ölgerðin: Samskip setja fram sýndartilboð og „keppnin“	88
F.3.7. Vífilfell: Nýr keppinautur raskar jafnvægi en markaðsskipting virt	89
F.3.8. Ögurvík: Flutningsmiðlari verður var við „vopnahlé“	90



F.3.9.	ÍSAM og Innes: „vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp“	91
F.3.10.	Askja: Eimskip beitir „vertu á vappi trykkinu“	94
F.3.11.	Norðurál og Elkem: Markaðsskipting virt og verð hækkað	94
F.3.12.	Húsamiðjan: „Hrikalegar“ og „sjokkerandi“ verðhækkanir Samskipa	95
F.3.13.	Rúmfatalagerinn: Eimskip gerir Samskipum kleift að hækka verð	96
F.3.14.	Forstjóri Samskipa sagður „skít-stressaður“ yfir áhuga Búr	97
F.4.	Aðrar birtingarmyndir á „friðnum“ og samráðinu	97
F.4.1.	Aðeins ógn frá „sjóræningjum“ og „einyrkjum“	97
F.4.2.	Hækka verð á íslenska viðskiptavini	98
F.4.3.	„those idiots at TVG“	99
F.4.4.	„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“	100
F.4.5.	„our lucrative Iceland trade.“	100
F.4.6.	Íslenski flutningamarkaðurinn sagður „voða kósy“	102
F.4.7.	„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn“	103
G.	DREGUR ÚR MARKAÐSSKIPTINGU OG VERÐSAMRÁÐI	103
H.	ANNÆÐ SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013	105
H.1.	Samráð í sjóflutningum	105
H.2.	Samráð í landflutningum	105
H.3.	Gámasamstarf	106
H.4.	Samráð í skipaafgreiðslu	106
I.	BROT GEGN SKYLDU TIL AÐ VEITA SANNAR OG FULLNÆGJANDI UPPLÝSINGAR	107
1.	FYRIRTÆKIN SEM SÆTT HAFU RANNSÓKN	4
1.1.	Samskip	4
1.2.	Eimskip	6
2.	YFIRLIT YFIR RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ	11
2.1.	Vísbendingar um samráð Eimskips og Samskipa	11
2.2.	Húsleitir og skýrslutökur í september 2013	11
2.3.	Hluti eldri rannsóknar sameinaður hinni nýju rannsókn	12
2.4.	Umfangsmikil rannsókn	12
2.5.	Samskip og Eimskip töfðu rannsóknina	12
2.6.	Kæra til lögreglu í mars 2014	13
2.7.	Húsleitir 3. júní 2014 og samvinna við lögreglu	14
2.8.	Fyrirtækin láta reyna á málsmeðferð á árunum 2013 - 2015	15
2.9.	Gagnaöflun 2015 og 2016	16
2.9.1.	Eimskip	16
2.9.2.	Samskip	17
2.9.3.	Aðrir aðilar	19
2.10.	Viðbótarkæra til lögreglu í desember 2016	19
2.11.	Gagnaöflun 2017 og 2018	20
2.11.1.	Eimskip	20
2.11.2.	Samskip	21
2.11.3.	Hollensk samkeppnisyfirköld, Arion Banki, Alcoa o.fl.	23



2.12. Önnur viðbótarkæra og samvinna við lögreglu	24
2.13. Andmælskjal I frá 6. júní 2018	24
2.13.1. Viðbrögð Eimskips við AI árunum 2018 - 2019	25
2.13.2. Viðbrögð Samskipa við AI árunum 2018 - 2019	26
2.14. Dómsmál og aðrar aðgerðir Eimskips á árunum 2019 – 2020	28
2.14.1. Málshöfðanir á grundvelli laga um meðferð sakamála	28
2.14.2. Mál höfðað á grundvelli laga um meðferð einkamála	30
2.14.3. Kærur til áfrýjunarnefndar samkeppnismála	31
2.15. Frekari málsmeðferð á árunum 2018 - 2019	32
2.16. Andmælskjal II frá 13. desember 2019	34
2.16.1. Viðbrögð Eimskips	35
2.16.1.1. Athugasemdir Eimskips við AI	36
2.16.1.2. Frekari frestbeiðnir Eimskips	36
2.16.1.3. Athugasemdir Eimskips við AII	37
2.16.2. Viðbrögð Samskipa	37
2.16.2.1. Athugasemdir Samskipa við AI og AII	39
2.16.2.2. Samskip taka sér frest	39
2.17. Frekari málsmeðferð á árunum 2020 - 2021	40
2.17.1. Samskip og Eimskip gefið færi að tjá sig um gögn frá lögreglu	40
2.17.2. Bréf Samskipa til stjórnar Samkeppniseftirlitsins og ráðherra samkeppnismála	41
2.18. Eimskip gerir sátt við Samkeppniseftirlitið í júní 2021	41
2.19. Samskip óska eftir sáttaviðræðum	43
2.20. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála í júlí 2021	44
2.21. Frekari málsmeðferð frá árinu 2022 fram að ákvörðun þessari	45
2.21.1. Samskipum gefið frekara færi á að tjá sig um efni málsins	45
2.21.2. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022	46
2.22. Athugasemdir Samskipa við málsmeðferð	46
3. MARKAÐIR MÁLSINS OG STAÐA FYRIRTÆKJA	48
3.1. Sjóflutningar	48
3.2. Landflutningar	49
3.3. Flutningsmiðlun	50
3.4. Umfjöllun í samtímagögnum um markaðsaðstæður	51
3.5. Þýðing þess að fákeppni ríkti	54
3.6. Niðurstaða	56
4. UM BANN VIÐ SAMRÁÐI KEPPINAUTA OG SÖNNUNARREGLUR	58
4.1. Mikilvægi sjálfstæðis og óvissu um fyrirætlanir keppinauta	58
4.2. Samningar og samstilltar aðgerðir	60
4.2.1. Um samninga	60
4.2.2. Ekki hefur þýðingu hvort samráð er í formi samnings eða samstilltra aðgerða	61
4.2.3. Um samstilltar aðgerðir	62



4.3.	Hugtakið samráð	65
4.4.	Samráð hafi að markmiði að raska samkeppni eða það leiði af því	66
4.5.	Samfellt samráð	70
4.6.	Nánar um tiltekna þætti samráðs	72
4.6.1.	Samvinna sem á sér stað til að losna við þá óvissu sem leiðir af samkeppni	72
4.6.2.	Verðsamráð	73
4.6.3.	Upplýsingaskipti	74
4.6.3.1.	Upplýsingaskipti eru ólögmet ef þau draga úr æskilegri óvissu	74
4.6.3.2.	Samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum	78
4.6.4.	Markaðsskipting	80
4.6.5.	Takmörkun eða stýring á framboði	81
4.6.6.	Eldri mál í flutningastarfsemi	83
4.6.6.1.	Ákvörðun nr. 26/1997 og úrskurður í máli nr. 13/1997	83
4.6.6.2.	Ákvörðun nr. 27/2002	84
4.6.6.3.	Ákvörðun nr. 10/2003	85
4.6.6.4.	Ákvörðun nr. 11/2003 og úrskurður í máli nr. 9/2003	86
4.6.6.5.	Ákvörðun nr. 46/2009	86
4.6.6.6.	Ákvörðun nr. 13/2019 og úrskurður í máli nr. 1/2019	86
4.6.7.	Sérreglur á sviði flutninga á sjó	87
4.6.7.1.	Reglugerð nr. 4056/86 („Samsiglingarkerfi“)	87
4.6.7.2.	„Skipafélagasamtök“	88
4.7.	Um sönnun í samráðsmálum	92
4.7.1.	Almennt	92
4.7.2.	Sönnunarmat og sönnunarfærsla	95
4.7.3.	Sönnunarbyrði	95
4.7.4.	Sönnunarkröfur	97
4.7.5.	Sönnun á samstilltum aðgerðum	101
4.7.6.	Ýmis sönnunarsjónarmið	101
4.7.6.1.	Samtímagögn	101
4.7.6.2.	Samskipti keppinauta	103
4.7.6.3.	Undirbúningur samskipta	103
4.7.6.4.	Engin gögn vegna funda keppinauta	103
4.7.6.5.	Sönnun á markaðsskiptingu	104
4.7.6.6.	Óbein sönnunargögn	106
4.7.6.7.	Mögulegar aðrar skýringar á samhlíða hegðun keppinauta en samráð	107
4.7.6.8.	Óformlegur tónn í samskiptum o.fl.	109
4.7.7.	Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmetu samráði	110
4.8.	Deilur og „svindl“ í samráði	111
5.	SAMRÁÐ OG ÖNNUR ATVIK FRAM TIL 2008	118
5.1.	Samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum	119
5.2.	Samskipti Eimskips við Jóna og Atlantsskip	121
5.3.	Markaðsatlaga Eimskips gegn Samskipum á árunum 2001 - 2002	123
5.3.1.	Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007	123
5.3.2.	Úrskurður áfrýjunarnefndar í málinu	128
5.3.3.	Ályktanir Samskipa	129
5.3.4.	Samantekt	129
5.4.	„Neyðarsamkomulagið“ – Evrópusamráðið	131
5.4.1.	Samstarfið tók til „venjulegra flutninga“	132
5.4.2.	Leynileg samvinna	138
5.4.3.	Skýringar við skýrslutöku hjá lögreglu	140
5.4.4.	Samantekt	145
5.5.	Samstarf Samskipa við keppinaut í landflutningum árið 2002	148



5.6.	Samráð tengt útflutningi á sjávarafurðum	149
5.6.1.	Samskipti Kloosterboer og Eimskips 2002 - 2006.....	150
5.6.2.	Samskip kaupna sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer	155
5.6.3.	Eimskip kaupir hlut í Daalimpex.....	156
5.6.4.	Samskipti halda áfram	157
5.7.	Samvinna Eimskips og Samskipa innan SÍK	161
5.8.	Samvinna á ný í flutningum til og frá Norður-Ameríku	162
5.8.1.	Undanþága veitt til 31. ágúst 2004	163
5.8.2.	Ólögmaett samráð frá september 2004 fram til desember 2009	163
5.9.	Vísbendingar um markaðsskiptingu í sjóflutningum.....	164
5.10.	Álagning olíugjalds (BAF/FAF).....	171
5.11.	Ólögmaett samráð í landflutningum	174
5.11.1.	Samstarfsfyrirtæki Eimskips og Samskipa í landflutningum	176
5.11.2.	Yfirtaka Eimskips á Norðurfrakt og samráð við Samskip.....	177
5.11.3.	Atvik á árinu 2006	179
5.11.4.	Atvik á árinu 2007 og til júní 2008	187
5.11.5.	Samantekt.....	192
5.12.	Ólögmaett samráð í skipaafgreiðslu	193
5.13.	Áform Eimskips um að hamla rannsókn samkeppnisyfirvalda	197
6.	ÁRIÐ 2008 — AÐDRAGANDI AUKINS SAMRÁÐS	200
6.1.	Kjarni hins aukna samráðs og aðstæður við upphaf þess	200
6.2.	Siglingakerfi Samskipa og Eimskips	203
6.2.1.	Siglingakerfi Samskipa	203
6.2.2.	Siglingakerfi Eimskips	206
6.2.3.	Önnur skipafélög	209
6.3.	Viðskipti við fáa en stóra viðskiptavini mikilvægust	209
6.4.	Þjónusta Eimskips og Samskipa álitin sambærileg	211
6.5.	Flutningar fyrir Alcoa Fjarðaál og aðrar stóriðjur	214
6.6.	Verð var hækkað á Íslandi en lækkaði á sama tíma annars staðar	216
6.7.	Verndun „the cash cow“ og önnur atvik fram til 20. maí 2008	219
6.7.1.	Staðan á fyrri hluta ársins 2008	219
6.7.1.1.	Efnahagsástandið.....	219
6.7.1.2.	Eimskip.....	221
6.7.1.3.	Samskip.....	223
6.7.2.	Samskip huga að frekari samvinnu við Eimskip	228
6.7.3.	„The Cash Cow“.....	233
6.7.3.1.	Samskipti Eimskips og Samskipa í lok mars og byrjun apríl 2008	236
6.7.3.2.	Fundur (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 3. apríl og stjórnarfundur Samskipa hf. 4. apríl 2008	237
6.7.3.3.	(S)forstj fundar með (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipum Holding 8. apríl 2008 242	
6.7.3.4.	Atvik frá 9. til 18. apríl 2008.....	243
6.7.3.5.	Tölvupóstur (S)forstj frá 18. apríl 2008	246
6.7.3.6.	Samantekt	248
6.7.4.	Samvinna við Atlantsskip.....	250
6.7.5.	(S)aðaleig-stjform-SH biður Eglu um úttekt á Eimskip og stjórnarfundur í Rotterdam. 253	



6.7.6. „Herferð“ eða samvinna?	258
6.7.6.1. „Grænlskir dagar“	259
6.7.6.2. Forstjóri Samskipa setur fram „rannsóknarspurningar“	264
6.8. Niðurstaða	267
7. „NÝTT UPPHAF“ VERKEFNIÐ 270	
7.1. (E)forstj verður forstjóri Eimskips 20. maí 2008	270
7.1.1. Samskipti (E)forstj og (S)forstj	270
7.1.2. Samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj	280
7.1.3. Samskipti (E)forstj, (S)forstö-útl og (S)frkvstj-N-Am	280
7.1.4. Samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjv	285
7.1.5. Önnur samskipti	288
7.1.6. Samantekt	289
7.2. Leynilegur fundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008	290
7.2.1. Dagarnir fram að fundinum 6. júní 2008	291
7.2.1.1. 20. maí til 5. júní 2008	291
7.2.1.2. Fimmtudagurinn 5. júní 2008	304
7.2.2. Fundur á Suðurlandsbraut 18 kl. 12:00 þann 6. júní 2008	308
7.3. „Verkefnið Nýtt upphaf“	310
7.3.1. Vinnuhópurinn og bakhjarlarnir	313
7.3.2. (S)forstj skipuleggur frekari fundi Eimskips og Samskipa	314
7.3.3. (S)forstj minnir (S)aðaleig-stjform-SH á sig	316
7.3.4. Verkefnalisti (E)forstj og (E)frkvstj-alþjv	317
7.3.5. (S)forstj veitir upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips	318
7.3.6. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl.	320
7.3.6.1. Um fundinn 6. júní 2008	320
7.3.6.2. Um glærुकynninguna „Nýtt upphaf“	324
7.3.6.3. Um tölvupósta (S)forstj frá 10. og 11. júní 2008	328
7.3.6.4. Um verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjv	331
7.3.6.5. Um fund vinnuhóps Eimskips og Samskipa	332
7.3.7. Sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið	333
7.3.8. Samantekt	334
7.4. „Nýtt upphaf“/ „New beginning“/„Revised budget“	341
7.5. Einstakir þættir „Nýtt upphaf“ verkefnisins	342
7.5.1. Samráð í frystigeymslurekstri	343
7.5.2. Samráð í „short sea“ siglingum	352
7.5.3. Samráð í landflutningum	356
7.5.4. Samráð um skipaafgreiðslu	359
7.5.5. Samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi	360
7.5.5.1. Evrópusamráðið („Neyðarsamkomulagið“)	361
7.5.5.2. Norður-Ameríku samráðið	361
7.5.5.3. Lagt til aukið samráð í sjóflutningum	366
7.6. Bónussamningar forstjóra Samskipa og Eimskips	369
7.6.1. Bónussamningur forstjóra Samskipa	369
7.6.2. Bónussamningur forstjóra Eimskips	371
7.7. Samskipti Eimskips og Samskipa eftir 6. júní 2008	373
7.7.1. Yfirlit yfir fundi og samtöl frá júní til janúar 2009	373
7.7.2. Upplýsingar Eimskips og Samskipa um samskipti fyrirtækjanna	379
7.7.2.1. Eimskip	379
7.7.2.2. Samskip	381
7.7.3. Samantekt	386
8. ATVIK FRÁ MIÐJUM JÚNÍ TIL 20. OKTÓBER 2008	390



8.1. Forstöðumenn hjá Eimskip og Samskipum hnykkja á verðsamráði.....	392
8.2. Unnið að „Nýtt upphaf“ verkefninu – Atvik til 25. júní 2008.....	395
8.2.1. Undirbúningur innan Eimskips	396
8.2.2. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips.....	397
8.2.3. Samskipti tengd frystigeymslum og „short sea“ siglingum	399
8.2.4. Samskipti tengd Norður-Ameríkusamstarfinu	402
8.3. (S)forstj upplýstur um áform Eimskips 25. júní 2008.....	402
8.4. (E)forstj vill 27. júní 2008 að Samskip verði beðin um að draga úr samkeppni .	405
8.5. Þann 1. júlí 2008 skoðar Eimskip áhrif þess að hætta að sigla til Vestmannaeyja	409
8.6. (S)frkvstj-millilandasv veitir Eimskip mikilvægar upplýsingar 2. júlí 2008	410
8.7. Fundur framkvæmdastjóra landflutninga á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008	412
8.8. (E)frkvstj-flutnkerf vísar í byrjun júlí til samskipta við Samskip	416
8.9. Víðtækar tillögur um aukið samstarf og önnur atvik til 11. júlí 2008.....	418
8.9.1. Unnið að „Nýtt upphaf“ verkefninu	419
8.9.2. Samskip vinna að víðtækum tillögum að auknu samstarfi 7. júlí 2008	421
8.9.3. Rætt um Eimskip og verðhækkunaraðgerðir á stjórnarfundum Samskipa 7. júlí 2008.....	431
8.9.4. Rætt um Samskip og verðhækkunaraðgerðir hjá Eimskip 7. júlí 2008	434
8.9.5. Eimskip og Samskip ræða tillögur um víðtækt aukið samstarf	435
8.9.5.1. „When are you meeting Mr. E in Iceland?“	436
8.9.5.2. Eimskip og Samskip unnu áfram að verðhækkunum m.a. gagnvart Alcoa	437
8.9.5.3. (S)frkvstj-millilandasv sendir (S)forstj nýja útgáfu af samráðstillögunum	438
8.9.5.4. (E)frkvstj-flutnkerf varar (E)forstj við að „láta eftir“ tekjur af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum og samskipti við Samskip	439
8.9.6. Áfram unnið að „Nýtt upphaf“ verkefninu 11. júlí 2008 og „kreista“ átti tekjur út úr Alcoa	441
8.10. Atvik 14. júlí 2008.....	443
8.10.1. Fjallað um samráð við Eimskip á stjórnarfundum Samskipa Holding	443
8.10.2. Eimskip ræðir um verðhækkun, siglingakerfi og samskipti við Samskip.....	453
8.11. Frekari samskipti framkvæmdastjóra landflutninga	454
8.12. Áfram unnið að breytingum á siglingakerfum og hækkunaraðgerðum	455
8.13. Fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 og undirbúningur hans.....	459
8.13.1. Samskip búa yfir trúnaðarupplýsingum frá Eimskip og unnið að „Nýtt upphaf“ verkefninu.....	464
8.13.2. „New beginning“ fundurinn.....	469
8.13.3. Skýringar fyrirtækjanna og stjórnenda	471
8.13.3.1. Um fundinn 25. júlí 2008 og aðdraganda hans	471
8.13.3.2. Um skjölin sem send voru (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip	474
8.13.4. Samantekt.....	478
8.14. Eimskip tilkynnir um takmörkun á flutningsgetu og breytta siglingaáætlun.....	482
8.15. Samskipti og verðhækkunir í ágúst og september 2008	487
8.15.1. Samskipti fyrirtækjanna 6. ágúst 2008	490
8.15.2. Forstjóri Samskipa spurður um gang viðræðna við Eimskip	492
8.15.3. Samskipti framkvæmdastjóra landflutninga og verðhækkun Eimskips á landflutningum 11. ágúst 2008.....	493
8.15.4. Frekari atvik í aðdraganda fundar Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008	494
8.15.5. Almennt um reglubundin samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa ..	497
8.15.6. Fundur Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008	502



8.15.7.	Áfram unnið að samráðsaðgerðum í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008.....	505
8.15.7.1.	Yfirlit yfir verðhækkunaraðgerðir Samskipa og Eimskips.....	505
8.15.7.2.	Aðgerðir tengdar álagningu olúgjalda og samstarfi í sjóflutningum.....	506
8.15.7.3.	Samskip boða Alcoa á fund – verðhækkun undirbúin	513
8.15.8.	Umfjöllun í Hollandi um samráð Eimskips og Samskipa	517
8.15.9.	Fyrirhugaður fundur Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008.....	518
8.15.10.	Miklar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 o.fl.	524
8.15.11.	Fyrirmæli (S)forstj um áframhaldandi aðgerðir til að skila góðri afkomu Samskipa .	533
8.16.	Áframhaldandi viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008	537
8.16.1.	Samskipti (E)frkvstj-alþjvs og (S)forstj-frystig.....	537
8.16.2.	Fundur Samskipa og Eimskips 5. september 2008.....	538
8.16.2.1.	Fundur til að fara yfir hækkunir o.fl.	538
8.16.2.2.	Atvik 4. september 2008.....	540
8.16.2.3.	Fundurinn 5. september 2008 og glærur (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008	547
8.16.2.4.	Fyrirmæli forstjóra Eimskips á Íslandi um verðhækkun	555
8.16.3.	Stjórn Samskipa Holding aftur gerð grein fyrir samstarfi við Eimskip	556
8.16.4.	Samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld	561
8.16.5.	Framkvæmdastjórar hjá Eimskip ræða um samstarf við Samskip	571
8.16.5.1.	Framkvæmdastjórar hjá Eimskip fjalla um flutningsgetu og kostnað Samskipa...	572
8.16.5.2.	Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008	573
8.16.5.3.	Nánar um samráð tengt álútflutningi fyrir Alcoa	577
8.16.5.4.	Frekari fundir stjórnenda Eimskips	580
8.16.5.5.	Samantekt	581
8.16.6.	Álag á BAF aukið og gjaldið hækkað.....	581
8.16.6.1.	Um forsendur fyrirtækjanna að baki formúlu BAF	581
8.16.6.2.	Eimskip hækkar álag og unnið að frekari breytingu formúlu BAF: atvik 15. – 30. september 2008	584
8.16.6.3.	BAF gjald á Íslandi sagt óvenju hátt miðað við aðra markaði	587
8.16.7.	Markaðsskipting á Austurlandi og framkvæmdastjórar landflutninga hittast í Smáralind	589
8.16.8.	Samskip senda tillögu að verðhækkun til Alcoa 19. september 2008	598
8.16.9.	Forstjóri Samskipa upplýsir um stöðu mála og önnur atvik til 23. september 2008 .	599
8.16.10.	Stjórnendur Samskipa ræða „stóru málin“	608
8.16.11.	Forstjóri Samskipa sér fram á niðurstöðu í „stóru málunum“	610
8.17.	Fundur Samskipa og Eimskips 6. október 2008 og tengd atvik.....	616
8.17.1.	Aukið gámasamstarf undirbúið	616
8.17.2.	Beðið eftir Alcoa	619
8.17.3.	Samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008	620
8.17.4.	Neyðarlögin o.fl.	621
8.17.5.	Fundur Samskipa og Eimskips kl. 13:15 þann 6. október 2008	622
8.17.6.	(S)frkvstj-millilandasv vistar skjal um kvöldið 6. október 2008	624
8.17.7.	Hugað að verðhækkun morguninn eftir fund Samskipa og Eimskips	624
8.17.8.	Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008	624
8.17.9.	Alcoa fellst ekki á verðhækkun	627
8.17.10.	Viðræður innan Eimskips 9. október 2008	628
8.17.11.	„Lítill fugl“ veitir upplýsingar um Eimskip	630
8.17.12.	Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008	630
8.17.13.	Samskip greina Alcoa frá því að flutningsþjónusta verði skert og ítreka kröfu um hækkun á verði	631
8.17.14.	Hluti Alcoa flutninga „til“ Eimskips.....	632
8.17.15.	(E)forstj segir að halda skuli áfram viðræðum við Samskip	634
8.17.16.	Vísað til nýs gámasamnings Samskipa og Eimskips	637
8.17.17.	Samantekt	639
8.18.	„Massive increases“ og veikleiki Eimskips ekki nýttur til sóknar	646
8.19.	Eimskip greinir Samskipum frá því að fyrirtækið sé tilbúið „að skoða allt“	648
8.19.1.	Atvik 13. október 2008	648
8.19.2.	Atvik 14. október 2008	654
8.19.3.	Atvik 15. október 2008	660



8.19.4.	Atvik 16. október 2008	668
8.19.5.	Atvik 17. – 19. október 2008.....	670
8.19.6.	Fundur með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008.....	675
8.19.7.	Samantekt	679

9. ATVIK FRÁ 20. OKTÓBER 2008 – TAKMÖRKUN Á FLUTNINGSGETU, ALCOA O.FL. 688

9.1.	Inngangur	688
9.1.1.	Yfirlit yfir samskipti frá 20. október 2008 til og með janúar 2009.....	692
9.2.	Nokkur mikilvæg atriði tengd flutningsþjónustu fyrir Alcoa	694
9.2.1.	Samskip töldu sig eiga tilkall til alls álútflutnings Alcoa fyrir Evrópumarkað	695
9.2.2.	Alcoa var mjög mikilvægur viðskiptavinur.....	698
9.2.3.	Samskip fara fram á að Alcoa greiði hærra verð	699
9.3.	Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip	701
9.4.	Samskipti 22. október 2008 og atvik í kjölfarið	704
9.4.1.	Samskipti m.a. Samskipa og Eimskips 22. október 2008	704
9.4.2.	Eimskip fjallar um „nýtt Evrópukerfi Samskipa“	707
9.4.3.	Tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008	711
9.4.4.	Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl.....	716
9.5.	Samskip og Eimskip draga úr flutningsgetu	719
9.6.	Samskipti vegna leiguskipis Samskipa í nóvember 2008	721
9.7.	Viðauki Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008:	726
9.7.1.	Samskip hækka verulega verð gagnvart Alcoa.....	727
9.7.2.	Samanburður á verði Eimskips og Samskipa gagnvart Alcoa	731
9.8.	Um tilboð Eimskips og „mikið“ ónýtt rými í skipum til Íslands	732
9.9.	Verulegri verðhækkun viðhaldið gagnvart Alcoa	733
9.10.	Upplýsingar frá Alcoa	735
9.11.	„Alsæla“ Eimskips: Reglubundnir flutningar fyrir Alcoa frá nóvember 2008.....	741
9.11.1.	Frekari atvik tengd Alcoa í nóvember til desember 2008	741
9.11.2.	Atvik tengd Alcoa á árinu 2009	745
9.11.3.	Atvik tengd Alcoa á árinu 2010	748
9.11.3.1.	Eimskip um Alcoa flutninga: „algjör snilld“.....	748
9.11.3.2.	Alcoa leitar til Samskipa um lækkun á verði í október 2010	749
9.11.4.	Atvik tengd Alcoa á árunum 2011 - 2012	751
9.11.5.	Samantekt	753
9.12.	Annað samstarf Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu	755
9.12.1.	Samstarf vegna flutninga frá Reykjavík til Reyðafjarðar og gámasamstarf.....	756
9.12.1.1.	Flutningar fyrir „félaganna“	760
9.12.1.2.	Skýringar stjórnenda	764
9.12.2.	„Útvíkkað neyðarsamkomulag“/„Almennur slot sharing samningur“ o.fl.	768
9.12.2.1.	Samskip senda Eimskip tillögu að auknu samstarfi í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda	769
9.12.2.2.	Flutningar Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja	770
9.12.2.3.	Skýringar stjórnenda	772
9.12.3.	Hraðflutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur	775
9.12.4.	Flutningar milli Íslands og Bretlands, Noregs o.fl. viðkomuhafna	777
9.12.4.1.	Skýringar stjórnenda	778
9.12.5.	Flutningar milli Íslands og Norður – Ameríku	780



10. ATVIK FRÁ 20. OKTÓBER 2008 – VERÐHÆKKANIR, NORÐUR-AMERÍKA O.FL.	782
10.1. Upprifjun	782
10.2. Viðræður í lok október og nóvember 2008 um Norður-Ameríku samstarfið	798
10.3. Framkvæmdastjórar landflutninga funda á ný	804
10.4. Unnið að verulegum verðhækkunum í lok október og nóvember 2008	806
10.4.1. Samhliða undirbúningur að verðhækkun í inn- og útflutningi	806
10.4.2. Forstjóri Samskipa taldi verðhækkanir fyrir árið 2009 „ <i>komnar í gegn</i> “ en mikil verðsamkeppni erlendis.....	808
10.4.3. Fjallað um hækkun á verði á stjórnarfundum Samskipa Holding	813
10.4.4. Eimskip „ <i>fiktur</i> “ í formúlu BAF og frekari undirbúningur á hækkun á verði	817
10.4.5. Íslenska samráðsaðferðin og gert ráð fyrir takmarkaðri samkeppni á árinu 2009 ...	821
10.4.6. Samráð um álagningu karagjalds í landflutningum	824
10.4.7. „ <i>Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?</i> “	829
10.5. Fundir fyrirtækjanna og önnur atvik í desember 2008	835
10.5.1. Fundur Samskipa og Eimskips 4. desember 2008 og atvik í kjölfar hans	835
10.5.2. Fundur 23. desember og atvik í kjölfar hans.....	843
10.5.3. Færsla í dagbók forstöðumanns hjá Samskipum ((S)forstö-innfl1)	846
10.5.4. Fyrirtækin undirbúa verðhækkun í byrjun árs 2009	849
10.6. Fundur, verðhækkun og önnur atvik í byrjun árs 2009	855
10.6.1. Fundur Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009	857
10.6.2. Atvik tengd nýjum Norður-Ameríku samningi	858
10.6.3. Stjórnarfundur Samskipa Holding 12. janúar 2009	864
10.6.4. Verðhækkun Samskipa og Eimskips í janúar 2009.....	867
10.6.5. Undrun og óánægja vegna verðhækkana Eimskips og Samskipa	874
10.7. Framgangur annarra verkþátta í „Nýtt upphaf“ verkefninu	877
10.7.1. Skipaafgreiðsla	877
10.7.2. „Short sea“ og frystigeymslur.....	881
10.7.2.1. Containerships.....	884
10.7.2.2. Kloosterboer.....	886
10.7.2.3. Eimskip-CTG, Silver Sea og Green Reefers	887
10.7.3. Aukið samstarf í Færeyjum – Ógn frá BWS.....	888
10.7.3.1. Starfsemi Samskipa og Eimskips í Færeyjum	889
10.7.3.2. Blue Water Shipping	891
10.7.3.3. Rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum.....	892
11. NIÐURSTAÐA UM BROTT SAMSKIPA FRÁ JÚNÍ 2008 TIL BYRJUN ÁRS 2009	894
11.1. Aðstæður á flutningamörkuðum	894
11.2. Lagasjónarmið	894
11.2.1. Sjálfstæði keppinauta og æskileg óvissa eru afar mikilvæg á fákeppnismörkuðum .	894
11.2.2. Samráð sem hefur að markmiði að raska samkeppni.....	895
11.2.3. Samfellt samráð	896
11.2.4. Undirbúningur og framkvæmd á samráði sem hefur það markmiði að raska samkeppni	896
11.2.5. Sönnun.....	897
11.2.6. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði.....	898
11.3. Ólögmætt samráð sem var fyrir hendi í byrjun júní 2008	898
11.4. Undirbúningur aukins ólögmæts samráðs	898
11.4.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008.....	898



11.4.1.1. Eimskip.....	899
11.4.2. 20. maí til 6. júní 2008	900
11.5. Stjórnarformenn og forstjórar ákveða 6. júní 2008 að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni.....	901
11.6. Auknu samráði hrint í framkvæmd sumarið 2008.....	906
11.6.1. Fundur 23. júní 2008 í Rotterdam	906
11.6.2. Fundur í höfuðstöðvum Samskipa hf.....	906
11.6.3. Fundir, samtöl og tölvupóstsamskipti milli annarra lykilstjórnenda	906
11.6.4. Samskipti stjórnenda á Íslandi frá 10. júní til og með 4. júlí 2008	907
11.6.5. Samhliða unnið að verðhækkunum og auknu samstarfi	910
11.6.6. Viðræður Eimskips og Samskipa í viku 28 2008 (líklegast 9. júlí)	911
11.6.7. 14. júlí 2008: Vísað til viðræðna og fyrirhugaðra viðræðna við Eimskip.....	913
11.6.8. Samtöl 21. og 22. júlí 2008.....	914
11.6.9. Samtöl 24. júlí 2008.....	915
11.7. Fundur stjórnarformanna 25. júlí 2008	916
11.8. Eimskip takmarkar í byrjun ágúst 2008 flutningsgetu í Evrópuflutningum	918
11.9. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips	919
11.10. Viðræður og verðhækkunir í ágúst-september 2008.....	919
11.10.1. Samtal 6. ágúst 2008.....	920
11.10.2. Fundur og verðhækkun á landflutningum í ágúst 2008.....	920
11.10.3. Fundur 14. ágúst 2008 - Hækkun og samræming á BAF	921
11.10.4. Símtal 27. ágúst 2008	923
11.10.5. Símtal 28. ágúst 2008 og álagning karagjalds	923
11.10.6. Veruleg verðhækkun Samskipa 1. september 2008	924
11.10.7. Aðeins áhyggjur af erlendum keppinautum	924
11.10.8. Frekari verðhækkunir	925
11.10.9. Yfirlit yfir atburðarrás frá september 2008	926
11.11. Landflutningar: Markaðsskipting og unnið að auknu samstarfi haustið 2008	926
11.11.1. Símtal 8. september 2008.....	926
11.11.2. Fundur 9. september 2008.....	926
11.11.3. Frekari viðræður og niðurstaða 16. september 2008	927
11.11.4. Fundur 17. september 2008	927
11.11.5. „Mikil tækifæri“ í samvinnu við Samskip.....	928
11.11.6. Mælt fyrir um áframhaldandi viðræður við Samskip.....	928
11.11.7. Fundur 16. október 2008	928
11.11.8. Fundir 22. og 30. október 2008	929
11.11.9. Niðurstaða	929
11.12. Sjóflutningar: Undirbúningur á frekari takmörkun á flutningsgetu og auknu samstarfi haustið 2008.....	929
11.12.1. Fundur fyrirhugaður 4. september 2008	930
11.12.2. Fyrirhuguðum fundi frestað	930
11.12.3. Fundir 5. og 17. september 2008.....	931
11.12.4. Samtal 1. október og fundur 6. október 2008	934
11.12.5. Viðræður og tölvupóstsamskipti 14.-21. október 2008.....	937
11.12.6. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip og viðræður 22. október 2008 939	
11.12.7. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008	941
11.13. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa	942
11.13.1. Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008	942
11.13.2. Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008	943
11.13.3. Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008	943
11.13.4. Eimskip hefja reglubundna flutninga á áli Alcoa	944
11.13.4.1. „Skilgreint verklag“	944
11.13.4.2. „Alsæla“ Eimskips – Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun	945



11.13.5.	Gögn frá forstjórum Samskipa og Eimskips	945
11.13.5.1.	„Stóru málin“ hjá forstjóra Samskipa	945
11.13.5.2.	Forstjóri Eimskips uppfærir verkefnalistann sinn	947
11.13.5.3.	Verðhækkanir „komnar í gegn“ og nýir samningar við Eimskip	948
11.13.6.	Niðurstaða	949
11.14.	Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu	950
11.14.1.	Sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar og gámasamstarf	950
11.14.2.	Almennur slotsamningur	952
11.14.3.	Flutningar milli Íslands og Færeyja	953
11.14.4.	Flutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur	954
11.14.5.	Flutningar milli m.a. Bretlands og Íslands	954
11.14.6.	Skipið sem Samskip hættu að nota í lok október 2008	955
11.15.	Aðgerðir til að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski	956
11.16.	Samtal 6. nóvember 2008 um Containerships	957
11.17.	Fundur 24. nóvember 2008. Aukið samstarf í Færeyjum kannað	958
11.18.	Viðræður og undirbúningur verðhækkana sem tilkynnt var um í nóvember 2008 og janúar 2009	959
11.18.1.	Hækkun á landflutningum á ferskum fiski í september/október 2008	960
11.18.2.	„Massive increases“ og von um mjög góða afkomu Samskipa	961
11.18.3.	„Limited competition“ og samráð um álagningu karagjalds	963
11.18.4.	Verðhækkun Eimskips 19. og 27. nóvember 2008	964
11.18.5.	Fundur 4. desember 2008 og BAF	965
11.18.5.1.	„BAF á alla“	966
11.18.5.2.	BAF hækkað	967
11.18.5.3.	Tökum „BAF beint frá Eimskip“	969
11.18.6.	Samtal 8. desember 2008 og ákveðið að hækka verð í janúar 2009	970
11.18.7.	Samskipti 17.-23. desember 2008	972
11.19.	Samskipti lykilstjórnenda 7. og 8. janúar 2009	973
11.19.1.	Samstarf í skipaafgreiðslu	973
11.19.2.	Nýr Norður-Ameríku samningur og samstarf „utan samnings“	974
11.20.	Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009	977
11.21.	Niðurstaða um verðhækkanir eftir fund fyrirtækjanna í júní 2008 til febrúar 2009	978
12.	YFIRLIT YFIR SAMFELLT SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013	993
12.1.	Skipulag umfjöllunar	994
12.1.1.	Samskipti Samskipa og Eimskips 2009-2013	995
12.1.2.	„Friðurinn“ 2009-2012	996
12.1.3.	Samráð í sjóflutningum 2009-2013	996
12.1.4.	Samráð í landflutningum 2009-2013	998
12.1.5.	Gámasamstarf 2009-2013	1001
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	1004
12.1.8.	Dregur úr samráðinu á árinu 2013	1004
12.2.	„Friðurinn“ 2009 - 2012	1005
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 ólögsmætu samráði við Samskip	1020
12.2.4.8.	Samtímagögnin eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips	1020
12.2.5.	Gerólik 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
13.1	Þýðing samskipta keppinauta.....	1050
13.2	Upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips um samskipti fyrirtækjanna	1051
13.3	Yfirlit yfir bein samskipti á árunum 2009-2013	1055
13.3.1	Almennt	1055
13.3.2	Yfirlitið	1060
13.4	Nánar um samskipti þeirra sem báru ábyrgð á flutningastarfsemi	1070
13.4.1	Sjóflutningar	1071
13.4.2	Landflutningar, gámar og skipaafgreiðsla	1075
13.5	Nánar um samskipti forstjóra Samskipa og Eimskips	1076
13.5.1	Golfhópurinn	1078
13.6	Samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips ..	1081
13.7	Samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa .	1084
13.8	Samskipti forstjóra Eimskips við yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku	1085
13.9	Samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg	1085
13.10	Samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips	1086
13.11	Árleg golfmót Samskipa og Eimskips 2009 - 2013	1087
13.12	Sjávarútvegssýningar.....	1092
13.13	Forstjóri Samskipa hringir í Eimskip þegar húsleit hefst	1094
13.14	Námskeið og handbók um samkeppnisreglur	1096
13.15	Samantekt.....	1102
14.	„FRIDURINN“ 2009-2012.....	1104
14.1.	Markaðsaðgerðir fyrir 2009 skipulagðar.....	1104
14.1.1.	Innflutningur.....	1105
14.1.2.	Landflutningar	1106
14.1.3.	Verkefnalisti Samskipa	1108
14.1.4.	Samantekt	1113
14.2.	Láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð	1114



14.3. Vífilfell og Ölgerðin óska tilboða.....	1118
14.3.1. Eimskip hækkar verð verulega gagnvart ÖES	1119
14.3.2. Eimskip býður ÖES „fáránlegt“ 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
14.4. German Sea frozen Fish óskar tilboða	1133
14.5. Fyllt í skarðið með Nathan & Olsen.....	1136
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
14.6. Samskip „flæma“ Innes í burtu	1147
14.7. Útboð Promens.....	1150
14.7.1. „Svínsálagning“ í tilboði Samskipa.....	1151
14.7.2. Eimskip vildi ekki „rugga bátum“	1153
14.7.3. Samantekt	1155
14.8. Útboð Norðlenska.....	1156
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
14.9. Frekari vísbendingar um samráð á árinu 2009	1167
14.9.1. Einyrkjar taldir ógn í stað Samskipa	1167
14.9.2. Aðgerðir til að stuðla að „frið“	1170
14.9.3. Flutningsmiðlari verður var við „vopnahlé“	1171
14.9.4. Hækka verð gagnvart „núverandi kúnum“	1172
14.9.5. Samantekt	1175
14.10. Áætlanir fyrir árið 2010 – Áframhaldandi samráð.....	1176
14.10.1. Almenn 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
14.11. Afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum á árinu 2009	1194
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 viðskiptavini njóta lækkunar á kostnaði	1200
14.11.5. Samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til samkeppni	1204
14.11.6. „Monopoly fee“ Samskipa og Eimskips	1205
14.11.7. Í Noregi, Danmörku og Svíþjóð leyfði samkeppni ekki hækkun á verði.....	1207
14.11.8. „Pushing rates constantly upwards“	1210
14.12. Samráð á árinu 2009 um afsláttarkjör.....	1214
14.13. Samráð á árinu 2009 um að greiða ekki umfram texta	1217
14.14. Samráð á árinu 2009 um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol).....	1218
14.15. Atvik tengd Maersk á árinu 2009	1220



14.16. DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009	1228
14.16.1. „Skipta á bitum við Wilson“	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
14.17. Unnið að verðhækkunum veturinn 2009 - 2010	1245
14.17.1. Ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips.....	1246
14.17.2. Atvik í september 2009	1246
14.17.3. Atvik í október 2009.....	1248
14.17.4. Atvik í nóvember 2009	1250
14.17.5. Atvik í desember 2009.....	1254
14.17.6. Verðhækkun í janúar 2010.....	1259
14.17.7. Aukin gjaldtaka Eimskips	1262
14.17.8. Reynt að fá Eimskip til þess að hækka verð.....	1266
14.17.9. Samantekt	1268
14.18. Velgengni Samskipa á Íslandi og tillaga um „heimanmund“ til samstæðunnar 1275	
14.19. Samskip huga í janúar 2010 að auknu samstarfi við Eimskip	1278
14.20. Almennt um mikilvæga viðskiptavinum á árinu 2010	1284
14.20.1. Mikilvægi stórra viðskiptavina eykst	1284
14.20.2. Mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli á árinu 2010	1285
14.20.3. Hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum	1286
14.20.4. Aðgerðir Samskipa til að tryggja „friðinn“	1289
14.21. Gögn frá janúar – mars 2010 endurspeglar markaðsskiptinguna	1291
14.21.1. Hörð samkeppni í nágrannaríkjum.....	1291
14.21.2. Ekki keppa heldur hækka verð í landflutningum	1295
14.21.3. „Pólítísk ákvörðun“ um að keppa ekki til að fá „frið með allt hitt“	1298
14.21.4. „Ekki umsemjanlegt – enginn afsláttur“	1299
14.21.5. „Þvílíkur munur“	1300
14.21.6. Samantekt	1302
14.22. J. Rönnung hf. óskar tilboða á árinu 2010	1303
14.23. Rúmfatalagerinn óskar tilboða á árinu 2010	1307
14.24. Upplýsingaskipti á árinu 2010 vegna Maersk	1313
14.25. Nathan & Olsen óskar tilboða á árinu 2010	1314
14.25.1. „Hrærum“ ekki í Aðföngum og hækkum á Nathan & Olsen	1314
14.25.2. Eimskip gaf Nathan & Olsen ekki tilboð	1316
14.25.3. Samskip endurnýja samninginn við N&O í janúar 2011	1318
14.25.4. Samantekt	1320
14.26. ÍSAM/Mekka óska tilboða á árinu 2010	1320
14.26.1. Samskip stefnir að því að hækka verð og „sjokkerandi“ tilboð frá Eimskip	1322
14.26.2. Unnið á sama tíma að verðhækkun gagnvart Innnes og ÍSAM	1324
14.26.3. „Höfum við engan áhuga á nýjum kúnum“?.....	1328
14.26.4. Samantekt	1329
14.27. Eimskip hækkar verð á árinu 2010 gagnvart Aðföngum	1330
14.27.1. Aðföng leita til Samskipa	1331
14.27.2. Eimskip undirbýr frekari verðhækkun	1332
14.27.3. Samskip virða markaðsskiptinguna	1334
14.27.4. Samantekt	1336
14.28. Verðhækkunar sumarið 2010	1336



14.29.	Eimskip endurnýjar samning við IKEA á árinu 2010	1338
14.30.	Askja óskar tilboða á árinu 2010–Eimskip tekur „vertu á vappi trykkið“	1340
14.31.	OJK og Europris óska tilboða á árinu 2010	1343
14.31.1.	OJK efir til útboðs	1343
14.31.2.	Stjórnendur Eimskips hækka verðið sem undirmaður lagði til að OJK yrði boðið... ..	1344
14.31.3.	Europris óskar eftir tilboðum	1346
14.31.4.	OJK endurnýjar samninginn við Samskip.....	1347
14.31.5.	Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Europris.....	1348
14.31.6.	Samantekt.....	1349
14.32.	Rekstraráætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð.....	1350
14.32.1.	Rekstraráætlun Eimskips	1350
14.32.2.	Rekstraáætlun Samskipa – Ekki átti að dansa „við sætu stelpurnar á ballinu“	1356
14.32.3.	Mun meiri samkeppni í Færeyjum heldur en á Íslandi	1362
14.32.4.	Samantekt.....	1365
14.33.	Röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011.....	1366
14.33.1.	Atriði til að hafa í huga	1367
14.33.1.1.	Norður-Ameríku og Evrópusamráðið	1367
14.33.1.2.	Samskipti á árunum 2008-2009 og „Nýtt upphaf“ verkefnið.....	1368
14.33.1.3.	Samskipti 2010 og „Nýtt upphaf“ verkefnið.....	1372
14.33.2.	Fundur Samskipa og Eimskips í byrjun október 2010.....	1376
14.33.3.	Samráð um afsláttarkjör.....	1379
14.33.4.	Fundur Samskipa og Eimskips 11. október 2010	1379
14.33.4.1.	Lykilstjórnendur vinna áfram að því að auka samstarf.....	1380
14.33.4.2.	Samskip hækka verð á innflutningi á pappír til Íslands	1381
14.33.4.3.	Eimskip undirbúa að hækka verð gagnvart CMA	1382
14.33.4.4.	Eimskip fjallar um viðskiptavini Samskipa.....	1383
14.33.4.5.	(S)forstö-innfl1 kynnis áherslur fyrir (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv	1384
14.33.4.6.	Stjórn Samskipa hf. fundar í lok október	1384
14.33.4.7.	Verðhækkunarátak (S)forstö-innfl1.....	1385
14.33.4.8.	Markaðsskiptingin virt í október 2010.....	1387
14.33.4.9.	Atvik dregin saman.....	1388
14.33.5.	Fundur Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010	1389
14.33.5.1.	„Allir elta okkur með 4,6%“	1390
14.33.6.	Fundur Samskipa og Eimskips 8. nóvember 2010	1392
14.33.6.1.	Ekki bjóða „grænensk verð“ og verðhækkunir	1393
14.33.6.2.	Tölvupóstsamskipti Samskipa og Eimskips.....	1395
14.33.6.3.	(E)forstj upplýstur um samskiptin við Samskip.....	1397
14.33.7.	Fundur Samskipa og Eimskips 11. nóvember 2010.....	1399
14.33.7.1.	Niðurstaða um verðhækkun og gámasamvinnu	1399
14.33.7.2.	Stjórn Samskipa hf. fundar í lok nóvember	1400
14.33.8.	Fundur Samskipa og Eimskips 24. nóvember 2010.....	1402
14.33.9.	Unnið að nýju „neyðarsamkomulagi“ 24. nóvember 2010.....	1404
14.33.10.	Fundur Samskipa og Eimskips 25. nóvember 2010	1406
14.33.10.1.	Unnið áfram að verðhækkun	1407
14.33.10.2.	Eimskip kveðst ekki hafa misst mikilvæga viðskiptavini	1408
14.33.11.	Samskipti m.a. forstjóra og lykilstjórnenda í desember 2010 og janúar 2011... ..	1409
14.33.12.	Samtal Samskipa og Eimskips 7. desember 2010	1411
14.33.13.	Flutningamarkaðurinn á Íslandi „nokkuð stöðugur“	1412
14.33.14.	Fundur Samskipa og Eimskips 9. desember 2010	1414
14.33.14.1.	Nýir samningar og hugað að verðhækkun.....	1414
14.33.14.2.	„Rúmlega 3000% álagning“	1416
14.33.14.3.	„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkunir“.....	1417
14.33.15.	„The Cash Cow has arrived“ – „Gullkálfur“.....	1417
14.33.16.	Samskip óska eftir fundi í janúar 2011.....	1419
14.33.17.	Verðhækkun í janúar og febrúar 2011.....	1422
14.33.18.	Samantekt	1428
14.34.	Húsamiðjan óskar tilboða á árinu 2010	1436
14.34.1.	Húsamiðjan var umfangsmikill kaupandi á flutningsþjónustu.....	1436



14.34.2.	Verðhækkun Samskipa gagnvart Húsasmiðjunni á árunum 2009-2010	1437
14.34.3.	Blekkingar gagnvart Húsasmiðjunni	1441
14.34.4.	Húsasmiðjan segir upp samningi við Samskip og leitar til Eimskips	1441
14.34.5.	Húsasmiðjan „sjokkeruð“ yfir tilboðsverði Samskipa	1448
14.34.6.	Samskip hækka verð í nýjum samningi.....	1454
14.34.7.	Samantekt	1456
14.35.	Atvik tengd Innes á árunum 2010-2011	1461
14.35.1.	Tengsl viðkomandi viðskiptastjóra Eimskips og Samskipa	1461
14.35.2.	Áframhaldandi verðhækkanir Eimskips og áhugaleysi Samskipa gagnvart Innes.	1462
14.35.3.	„Eigum við að vera „grænlenkir“ á þennan flutning?“	1467
14.35.4.	Eimskip heldur Innes og hækkar verð	1469
14.35.5.	Samantekt.....	1473
14.36.	Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál	1474
14.36.1.	Upprifiun	1474
14.36.2.	Skjalið „Markaðsskipting“	1476
14.36.3.	Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa	1479
14.36.4.	Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju.....	1481
14.36.5.	Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip	1485
14.36.6.	Samskip: Á að „taka grænendinginn“ á flutninga fyrir Norðurál?	1489
14.36.7.	Alcan, Thorship og Wilson	1491
14.36.7.1.	Samskip ræða að „skipta á bitum við Wilson“.....	1491
14.36.7.2.	Eimskip fundar með Thorship.....	1492
14.36.7.3.	Samskip funda með Thorship	1493
14.36.7.4.	Óánægja með samkeppni frá Thorship	1493
14.36.7.5.	Samskip snúa sér til Wilson	1496
14.36.7.6.	Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan.....	1499
14.36.8.	Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa	1503
14.36.9.	Samantekt.....	1507
14.37.	Ýmis atvik á árinu 2011	1511
14.37.1.	„Frekar há“ verð hjá N1	1512
14.37.2.	„Er vafasamt upp á friðinn“ að bjóða Pennanum góð kjör?	1513
14.37.3.	Fundur lykilstjórnenda 9. mars 2011	1514
14.37.4.	Samskip hafa ekki á áhuga á MS.....	1517
14.37.5.	„Frábært ár“ og bónusar hjá Samskipum	1519
14.37.6.	Aðföng – Samskip virða markaðsskiptinguna.....	1522
14.37.7.	Ölgerðin – Samskip virða markaðsskiptinguna.....	1524
14.37.8.	Rúmfatalagerinn mátti ekki vita af betra flutningaverði í Færeyjum	1529
14.37.9.	Áhyggjur af smæstu keppinautunum	1531
14.37.9.1.	Landflutningar.....	1531
14.37.9.2.	Sjóflutningar.....	1534
14.37.10.	Áhyggjur af miklu samstarfi við Eimskip.....	1537
14.37.11.	Samantekt	1538
14.38.	Verðhækkun og önnur atvik maí – nóvember 2011	1541
14.38.1.	Eimskip hækkar verð.....	1543
14.38.2.	Samskip og Eimskip hækka verð.....	1545
14.38.3.	Fyrirtækin huga að frekari verðhækkunum.....	1546
14.38.4.	Áætlanir fyrir árið 2012	1548
14.38.4.1.	Samskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð	1548
14.38.4.2.	Eimskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð	1558
14.38.4.3.	Búist við mikilli samkeppni í Færeyjum.....	1563
14.38.5.	Forstjórnarnir mjög ánægðir með árið 2011	1564
14.38.6.	Samantekt	1565
14.39.	Atvik frá desember 2011 til febrúar 2012.....	1566
14.39.1.	Lykilstarfsmenn hittast	1566
14.39.2.	Áfram unnið að verðhækkun	1568
14.39.3.	Rætt um verðhækkun á fundi 29. desember 2011.....	1570
14.39.4.	Verðhækkun tekur gildi	1576
14.39.5.	Hugað að frekari hækkingum og samskipti milli stjórnenda.....	1576



14.39.6.	Samantekt	1583
14.40.	Afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012	1586
14.40.1.	Örvænting á erlendum flutningamörkuðum – frábær afkoma á Íslandi.....	1586
14.40.2.	„our lucrative Iceland trade“.....	1592
14.40.3.	Flutningamarkaðurinn á Íslandi sagður „voða kósý“	1596
14.41.	Vífilfell 2011	1599
14.41.1.	Lítill keppinautur veldur vandkvæðum	1601
14.41.2.	Samskip halda Vífilfelli.....	1603
14.42.	ÍSAM 2011-2012	1609
14.43.	Rúmfatalagerinn 2012.....	1613
14.44.	Samskip og Eimskip hækka verð sumarið 2012	1615
14.44.1.	Verðhækkun Eimskips	1615
14.44.2.	Verðhækkun Samskipa	1618
14.44.3.	Óánægja viðskiptavina	1620
14.44.4.	Samantekt	1622
14.45.	„Rosalegur taugatringur“ vegna Bauhaus	1623
14.46.	Forstjóri Samskipa sagður „skít-stressaður“ yfir áhuga Búr.....	1628
14.47.	Askja: Flutningskostnaður til Íslands sagður „gríðarhár“	1633
14.48.	Áætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2013	1638
14.49.	Aðföng 2012	1645
14.49.1.	„Mjög snúin staða“ varðandi möguleg viðskipti við Aðföng	1645
14.49.2.	Eimskip endurnýjar landflutningasamkomulag við Aðföng	1646
14.49.3.	Eimskip endurnýjar sjóflutningasamkomulag við Aðföng	1649
14.49.4.	Samantekt	1651
14.50.	OJK og Garri 2012	1652
14.51.	Icelandic – „ekki rugga þessum bát að svo stöddu“	1657
14.52.	Nathan & Olsen 2012.....	1658
14.53.	Innnes 2012	1660
14.54.	Samskipti og frekari verðhækkunir.....	1664
14.54.1.	Áframhaldandi samráð um karagjald í landflutningum	1665
14.54.2.	Atvik í september 2012	1669
14.54.3.	Atvik í nóvember 2012	1671
14.54.4.	(S)forstj og (E)frkvstj-alþjvs hittast og fjalla um verðhækkun í kjölfarið	1673
14.54.5.	Fundur Samskipa og Eimskips 18. desember 2012.....	1675
14.54.6.	Verðhækkun í janúar og febrúar 2013	1677
14.54.7.	TVG og Jónar	1678
14.54.8.	Samantekt	1682
14.55.	Samráð um olíugjald (BAF/FAF) 2009-2013.....	1686
14.55.1.	Upprifjun á atvikum fram til ársins 2009	1687
14.55.2.	Atvik árið 2009.....	1687
14.55.3.	Atvik árið 2010.....	1689
14.55.4.	Atvik árið 2011 og 2012	1691
14.55.5.	Atvik árið 2013.....	1696
14.55.6.	Samantekt	1698
14.56.	Samráð um afsláttarkjör.....	1699



14.56.1. Um hámarks afslátt.....	1699
14.56.2. Hámarks afslátturinn byggðist á himinháum gjaldskráum fyrirtækjanna	1705
15. SAMANDREGIN NIÐURSTAÐA UM „FRIDINN“ 2009-2012.....	1707
15.1. „Nýtt upphaf“ verkefninu hrint í framkvæmd	1707
15.2. Markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini	1707
15.3. Verðákvarðanir í skjóli samráðs	1709
15.4. Viðurkenning Eimskips	1715
15.5. Gögn um aðstæður á erlendum flutningamörkuðum endurspeglar samráðið....	1715
15.6. Samtímagögn staðfesta ólögmetna markaðsskiptingu	1716
15.6.1. Árið 2009.....	1717
15.6.2. Árið 2010.....	1720
15.6.3. Árið 2011.....	1725
15.6.4. Árið 2012	1728
16. SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM.....	1734
16.1. Samráð í sjóflutningum var liður í „Nýtt upphaf“ verkefninu	1735
16.2. Samskipti lykilstarfsmanna vegna samstarfs í sjóflutningum.....	1736
16.3. Norður-Ameríku flutningar	1737
16.3.1. Samstarf fyrir árið 2008	1737
16.3.2. Liður í „Nýtt upphaf“ verkefninu	1739
16.3.3. Samstarf aukið í samræmi við „Nýtt upphaf“ verkefnið.....	1742
16.3.4. Undanþága veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga	1745
16.4. Evrópuflutningar	1747
16.4.1. Samstarf fyrir árið 2008	1747
16.4.2. Liður í „Nýtt upphaf“ verkefninu	1747
16.5. Annað samstarf í sjóflutningum sem leiddi af „Nýtt upphaf“ verkefninu	1752
16.6. Samráð í sjóflutningum aukið enn frekar með samstarfi Eimskips og Jóna	1753
16.6.1. Aukið samstarf hefst í nóvember 2009	1753
16.6.2. Kvörtun Jóna 17. september 2018.....	1758
16.6.3. Niðurstaða.....	1762
16.7. Endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa	1764
16.7.1. Almennt um samskipti vegna samstarfs í sjóflutningum árið 2010	1764
16.7.2. Lykilstjórnendur vinna að áframhaldandi samstarfi fyrirtækjanna í samræmi við „Nýtt upphaf“ verkefnið	1766
16.7.3. Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am og atvik í kjölfarið	1776
16.7.4. Samráðið aukið með nýjum samningum um sjóflutninga	1779
16.7.5. Samkeppnisyfirvöld áfram afvegaleidd	1784
16.7.6. Áhersla á áframhaldandi verðhækkunir	1785
16.8. Áframhaldandi samfelld samráð í sjóflutningum árið 2011	1787
16.9. Áframhaldandi samfelld samráð í sjóflutningum árið 2012	1794
16.10. Áframhaldandi samfelld samráð í sjóflutningum árið 2013	1802



16.11.	Áframhaldandi samráð í Norður-Ameríku flutningum fram til 2018	1804
16.12.	Niðurstaða	1805
17.	SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM.....	1810
17.1.	Einn liður í „Nýtt upphaf“ verkefni Samskipa og Eimskips.....	1810
17.2.	Yfirburðastaða Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði.....	1812
17.3.	Samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki	1813
17.4.	Samráð á flutningaleiðum og í afgreiðslum víðsvegar um landið.....	1815
17.4.1.	Upprifjun.....	1815
17.4.2.	Yfirlit yfir samráðið	1816
17.4.3.	Nánar um samstarf á einstökum leiðum og afgreiðslum.....	1819
17.4.4.	Niðurstaða.....	1822
17.5.	Nánar um framkvæmd samráðs í landflutningum.....	1823
17.5.1.	Árin 2008 og 2009.....	1827
17.5.2.	Árin 2010 og 2011.....	1836
17.5.3.	Árin 2012 og 2013.....	1840
17.5.4.	Niðurstaða.....	1846
17.6.	Samráð í landflutningum á fiski.....	1847
17.6.1.	Mikilvægi fiskflutninga.....	1847
17.6.2.	Verðstríð og samkeppni í fiskflutningum áður en „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst	1850
17.6.3.	Aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir.....	1851
17.6.4.	Miðlun á viðkvæmum upplýsingum	1854
17.6.5.	Áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutning	1858
17.6.6.	Um fiskdreifingu	1864
17.7.	Niðurstaða	1867
18.	SAMRÁÐ UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM.....	1869
18.1.	Yfirlit yfir samráð um leigu og lán á gámum.....	1869
18.2.	Aukið gámasamstarf undirbúið í samræmi við „Nýtt upphaf“ verkefnið	1871
18.3.	Nýr gámasamningur Eimskips og Samskipa	1873
18.4.	Ákvæði um gámasamstarf tekið upp í nýjum samningi um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku	1875
18.5.	Skilgreint „verklag“ um gámasamvinnu í útflutningi á áli til Evrópu	1877
18.6.	„Together we make things happen“	1878
18.7.	Óánægja undirmanna hjá Eimskip með stuðninginn við Samskip	1880
18.8.	Samningsdrög ganga á milli fyrirtækjanna á tímabilinu	1882
18.9.	Um framkvæmdina - samskiptagögn.....	1887
18.10.	Niðurstaða	1897
19.	SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU.....	1899



19.1. Atvik fram til júní 2008	1899
19.2. „Nýtt upphaf“ verkefnið hefst	1901
19.3. Sameiginleg skipaafgreiðsla áfram til skoðunar á árinu 2009	1903
19.4. El Bravo – Engin vandamál hjá Eimskip	1907
19.5. Samningur um skipaafgreiðslu endurnýjaður í júní 2010	1910
19.6. Samráðið í framkvæmd á árunum 2011 - 2013	1911
19.7. Samantekt.....	1914
20. AÐGERÐIR TIL AÐ HAMLA SAMKEPPNI Í FLUTNINGI Á FISKI, BREYTINGAR Á SIGLINGAKERFUM OG TENGD ATVIK	1919
20.1. Aðilar á markaði í aðdraganda „Nýtt upphaf“ verkefnisins.....	1919
20.2. Samskip vilja draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008	1924
20.3. „Nýtt upphaf“ verkefnið – Fiskur og Færeyjar.....	1925
20.4. Atvik fram til 2010	1926
20.4.1. Atvik tengd Færeyjum og BWS.....	1926
20.4.1.1. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða saman	1927
20.4.1.2. Dregur úr samkeppni milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum.....	1928
20.4.1.3. Áhyggjur af samkeppni frá BWS	1929
20.4.1.4. Viðskiptaleyndarmál Eimskips í skjölum Samskipa – 50/50 skipting	1932
20.4.1.5. Samskip og Eimskip funda með BWS	1939
20.4.1.6. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða aftur saman	1947
20.4.1.7. Samkeppni frá BWS heldur áfram	1950
20.4.2. Atvik tengd Green Reefers fram til 2010.....	1951
20.4.2.1. Undirbúningar að samstarfi við Green Reefers hefst	1951
20.4.2.2. Samstarf við Green Reefers sagt gefa tækifæri til að halda uppi verði	1953
20.4.2.3. Halda uppi eða hækka verð á flutningum á fiski.....	1957
20.4.3. Atvik tengd Kloosterboer og frystigeymslurekstri fram til 2010.....	1958
20.4.3.1. Unnið að því að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum	1960
20.4.3.2. Samskip funda með Kloosterboer	1961
20.4.3.3. Verðhækkun í kjölfar samskipta við Kloosterboer.....	1962
20.4.3.4. Samantekt.....	1963
20.5. Silver Green stofnað á árinu 2010	1968
20.5.1. Nánar um keppinauta Silver Green og Silver Sea.....	1970
20.5.2. Eimskip telur að tilkoma Silver Green hafi leitt til herra verðs	1972
20.5.3. Upplýsingaskylda Samskipa og Eimskips áréttuð	1974
20.5.4. Samantekt.....	1977
20.6. Önnur atvik á árinu 2010	1978
20.6.1. Kloosterboer	1979
20.6.2. BWS og Færeyjar	1981
20.6.3. Samantekt.....	1996
20.7. Atvik á árinu 2011.....	2002
20.7.1. Fundað með Kloosterboer og Smyril Line í janúar 2011	2002
20.7.2. Fundað með BWS og Kloosterboer í janúar og febrúar 2011.....	2003
20.7.3. Fundað með Kloosterboer og BWS í mars og apríl 2011.....	2008
20.7.4. Fundað með Silver Green, Kloosterboer og BWS í maí og júní 2011	2011
20.7.5. Fundað með BWS og Smyril Line í september og nóvember 2011	2019
20.7.6. Samantekt.....	2027



20.8. Útboð Alcoa á árinu 2011	2033
20.8.1. Tilkynnt um útboð Alcoa	2035
20.8.2. Undirbúningur og tilboð Samskipa	2035
20.8.3. Undirbúningur og tilboð Eimskips	2039
20.8.4. Samantekt.....	2041
20.9. Atvik á árinu 2012.....	2042
20.9.1. Almenn	2042
20.9.2. Atvik í janúar 2012.....	2042
20.9.3. Atvik í febrúar 2012.....	2043
20.9.4. Atvik í mars 2012.....	2045
20.9.5. Atvik í apríl 2012.....	2046
20.9.6. Atvik í maí 2012.....	2047
20.9.7. Atvik í júní og júlí 2012	2049
20.9.8. Atvik í ágúst 2012	2051
20.9.9. Atvik í september 2012	2055
20.9.10. Atvik í október 2012	2066
20.9.11. Atvik í nóvember og desember 2012.....	2070
20.9.12. Samantekt.....	2073
20.10. Kloosterboer og Silver Green 2012 - 2013	2075
20.10.1. Silver Green á árunum 2012 og 2013	2075
20.10.2. Hollensk samkeppnisyrirvöld gera húsleit hjá Kloosterboer.....	2076
20.10.3. Eimskip og Samskip halda áfram að ræða samstarfið og samkeppnina við Kloosterboer 2077	
20.10.4. Niðurstaða hollenskra samkeppnisyrivalda um ólögmætt samráð Samskipa, Eimskips og Kloosterboer	2083
20.10.5. Samantekt.....	2084
20.11. Breytingar á siglingakerfum á árinu 2013.....	2085
20.11.1. Þróun siglingakerfa Eimskips og Samskipa fram til ársins 2013	2085
20.11.2. Atvik í janúar 2013.....	2088
20.11.3. Atvik í febrúar 2013.....	2092
20.11.4. Atvik í mars 2013.....	2100
20.11.5. Atvik í apríl – júní 2013.....	2104
20.11.6. Samantekt.....	2106
21. DREGUR ÚR UMFANGI SAMRÁÐS 2110	
21.1. Batnandi efnahagshorfur á Íslandi 2110	
21.2. Breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga 2112	
21.3. Dró úr samráðinu á milli Samskipa og Eimskips 2115	
21.3.1. Samskip hefja „sókn“ gegn Eimskip í upphafi árs 2013.....	2116
21.3.2. „Grænlenkir veiðidagar“.....	2123
21.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014.....	2124
21.3.3.1. „Barátta í verðum“ og „Mjög hörð samkeppni“.....	2124
21.3.3.2. Breyttar áherslur vegna samráðs í sjóflutningum	2131
21.4. Samskip setur í „Sóknargírinn“ á landflutningamarkaði 2133	
21.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013 2133	
21.6. Rúmfatalagerinn 2013 2137	
21.7. Innnes 2013 2138	
21.7.1. Fjögurra ára „friður“ ríkti um Innnes.....	2138
21.7.2. Samskip gera atlögu að því að ná Innnes í viðskipti af Eimskip árið 2013	2139
21.7.3. Niðurstaða.....	2142
21.8. OJK 2013 2144	



21.9.	Ölgerðin 2013	2146
21.10.	IKEA 2013	2148
21.11.	Áframhaldandi samráð	2151
21.11.1.	Samskip vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013	2151
21.11.2.	Samráð í sjóflutningum	2154
21.11.3.	Samráð í landflutningum	2155
21.11.4.	Samráð um leigu og lán á gámum	2155
21.11.5.	Verðsamráð í formi afsláttarkjara	2155
21.11.6.	Samráð í skipaafgreiðslu	2156
21.	DREGUR ÚR UMFANGI SAMRÁÐS	2110
21.1.	Batnandi efnahagshorfur á Íslandi	2110
21.2.	Breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga	2112
21.3.	Dró úr samráðinu á milli Samskipa og Eimskips	2115
21.3.1.	Samskip hefja „sókn“ gegn Eimskip í upphafi árs 2013	2116
21.3.2.	„Grænlenkir veiðidagar“	2123
21.3.3.	Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014	2124
21.3.3.1.	„Barátta í verðum“ og „Mjög hörð samkeppni“	2124
21.3.3.2.	Breyttar áherslur vegna samráðs í sjóflutningum	2131
21.4.	Samskip setur í „Sóknargírinn“ á landflutningamarkaði	2133
21.5.	Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013	2133
21.6.	Rúmfatalagerinn 2013	2137
21.7.	Innnes 2013	2138
21.7.1.	Fjögurra ára „friður“ ríkti um Innnes	2138
21.7.2.	Samskip gera atögu að því að ná Innnes í viðskipti af Eimskip árið 2013	2139
21.7.3.	Niðurstaða	2142
21.8.	OJK 2013	2144
21.9.	Ölgerðin 2013	2146
21.10.	IKEA 2013	2148
21.11.	Áframhaldandi samráð	2151
21.11.1.	Samskip vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013	2151
21.11.2.	Samráð í sjóflutningum	2154
21.11.3.	Samráð í landflutningum	2155
21.11.4.	Samráð um leigu og lán á gámum	2155
21.11.5.	Verðsamráð í formi afsláttarkjara	2155
21.11.6.	Samráð í skipaafgreiðslu	2156
21.12.	Niðurstaða	2156
22.	BROT Á EES-SAMNINGNUM	2158
23.	BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL.	2161
23.1.	Lagaumhverfi um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins	2161
23.2.	Yfirlit yfir upplýsingaskyldu og upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips	2163



23.3. Samkeppniseftirlitið afvegaleitt á brotatímabilinu	2164
23.3.1. Atvik á árunum 2008 og 2009.....	2164
23.3.1.1. Kvartanir Samskipa í maí og ágúst 2008.....	2164
23.3.1.2. Fundur Samskipa og Eimskips hjá Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008.....	2167
23.3.1.3. Upplýsingagjöf Eimskips og TVG í desember 2008 og febrúar 2009.....	2169
23.3.1.4. Undanþágubeiðni vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum í janúar 2009.....	2170
23.3.1.5. Upplýsingagjöf Samskipa í mars 2009 og Eimskips í apríl sama ár	2171
23.3.1.6. Upplýsingagjöf Samskipa í nóvember 2009	2171
23.3.2. Atvik á árunum 2010 – 2012	2172
23.3.2.1. Upplýsingagjöf Eimskips í janúar 2010 og kvörtun 14. júlí 2010	2172
23.3.2.2. Upplýsingagjöf vegna rannsóknar á landflutningamarkaði	2173
23.3.2.3. Undanþágubeiðni vegna skipaafgreiðslu í júní 2010	2176
23.3.2.4. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2010	2176
23.3.2.5. Kvartanir Samskipa í maí 2011.....	2177
23.3.3. Atvik á árinu 2013.....	2179
23.3.3.1. Kvörtun Samskipa í júlí 2013	2179
23.3.3.2. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2013	2180
23.3.4. Niðurstaða.....	2180
23.4. Brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga við rannsókn málsins.....	2181
23.4.1. Munnleg upplýsingagjöf Samskipa í tengslum við húsleit	2182
23.4.1.1. Upplýsingum um samskipti við Eimskip leynt	2183
23.4.2. Brot Samskipa vegna upplýsingabeidna.....	2190
23.4.2.1. Upplýsingabeidni til Samskipa, dags. 29. janúar 2015 og ítrekanir á beiðni, dags. 23. mars 2015, 25. nóvember 2015, 18. október 2017 og 13. mars 2019.....	2191
23.4.2.2. Upplýsingabeidni til Samskipa, dags. 30. september 2016, og ítrekanir á beiðni, dags. 28. október 2016, 6. desember 2016, 2. febrúar 2017 o.fl.	2196
23.4.2.3. Niðurstaða.....	2197
23.5. Eimskip vanrækti upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga	2198
23.6. Niðurstaða um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga	2199
24. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM MÁLSMEÐFERÐ OG LAGATÚLKUN	
2206	
24.1 Um tvö andmælaskjöl.....	2206
24.2 Um málshraða	2209
24.2.1 Lagasjónamið	2209
24.2.2 Engar óréttlætanager tafir	2212
24.2.2.1 Rannsókn hófst ekki 2010.....	2213
24.2.2.2 Afar umfangsmikið mál og samfelld rannsókn	2213
24.2.2.3 Ágreiningsmál höfðu áhrif á málshraða	2214
24.2.2.4 Sakamálið hefur þýðingu	2215
24.2.2.5 Eimskip og Samskip töfðu meðferð málsins	2215
24.2.2.6 Upplýsingaöflun samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var nauðsynleg	2218
24.3 Um ólögmeata rannsókn	2219
24.3.1 Rannsókn í samræmi við lög	2220
24.3.2 Þagnarréttur ekki brotinn	2222
24.3.3 Vanhæfi starfsmanna ekki fyrir hendi.....	2225
24.3.4 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020	2226
24.4 Um húsleit.....	2226
24.4.1 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020	2227
24.5 Um sátt Eimskips.....	2227
24.5.1 Um sátt í „blönduðum málum“	2228
24.5.2 Um gildi viðurkenningar á brotum í samráðsmálum	2232



24.6 Um aðra gagnrýni í bréfum frá 13. janúar og 19. maí 2021 og 13. júní og 31. ágúst 2022 og 24. mars 2023.	2239
24.6.1 Bréfið frá 13. janúar 2021	2239
24.6.2 Bréfið frá 19. maí 2021	2240
24.6.3 Bréfið frá 13. júní 2022	2242
24.6.4 Bréfið frá 31. ágúst 2022	2243
24.6.5 Bréfið frá 24. mars 2023	2244
24.6.6 Mat Samkeppniseftirlitsins	2244
24.6.6.1 Umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014	2244
24.6.6.2 Um þagnarrétt sakborninga	2245
24.6.6.3 Um að rannsóknin hafi styrkt stöðu Eimskips	2249
24.6.6.4 Um ætlaða hlutlægni og skort rannsókn og ætlað brot á andmælarétti	2250
24.7 Um sjálfstæði keppinauta	2257
24.8 Um samninga og samstilltar aðgerðir	2258
24.9 Um hegðun keppinauta á fákeppnismörkuðum	2259
24.10 Um markmiðsbrot í skilningi 10. gr. samkeppnislaga	2261
24.11 Um sönnun í samráðsmálum	2264
25. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2008	2270
25.1. Um „neyðarsamkomulagið“	2270
25.1.1. Haldið leyndu á rannsóknartímabilinu	2270
25.1.2. Ekki veittar upplýsingar við rannsókn þessa máls	2271
25.1.3. Um efni og framkvæmd „neyðarsamkomulagsins“	2272
25.1.3.1. Nánar um „ad hoc“ flutninga	2274
25.1.3.2. Um atvik í mars 2007	2276
25.1.3.3. Um atvik í mars 2008	2276
25.1.3.4. Um atvik í desember 2008	2277
25.1.4. Um umfang flutninga vegna „neyðarsamkomulagsins“	2278
25.1.5. Um lögmæti „neyðarsamkomulagsins“	2280
25.2. Um BAF til júní 2008	2283
25.3. Landflutningar til júní 2008	2284
25.3.1. Um Norðurfrakt	2284
25.3.2. Um atvik á árinu 2006	2285
25.3.3. Um atvik á árinu 2007 og til júní 2008	2287
25.4. Um aðdraganda aukins samráðs	2288
25.4.1. Um siglingakerfi, viðskiptavini og þjónustu Samskipa og Eimskips	2288
25.4.2. Um efnahagsástandið á fyrri hluta ársins 2008	2291
25.4.3. Um mögulega frekari samvinnu við Eimskip	2292
25.4.4. Um „the Cash Cow“	2293
25.4.5. Um hvort [(S)forstj] hafði áhyggjur af fjárhagsstöðu ÓÓ eða Samskipa hf.	2295
25.4.6. Um samskipti [(S)frkvstj-millilandasv] og [(E)frkvstj-skiparekst] 2. apríl 2008	2297
25.4.7. Um „[(S)frkvstj-millilandasv] stúdíu“ og gögn sem send voru [(S)aðaleig-stjform-SH] 10. apríl 2008	2298
25.4.8. Um bónusgreiðslur til [(S)forstj]	2300
25.4.9. Um tölvupóst [(S)forstj] frá 18. apríl 2008	2302
25.4.10. Um samvinnu við Atlantsskip	2302
25.4.11. Um skýrslu [(S)aðaleig-stjform-SH] um Eimskip	2303
25.4.12. „Herferð“ eða samvinna?	2304
25.5. Um fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og aðdraganda hans	2313
25.5.1. Um fjárhagserfiðleika Eimskips	2313
25.5.2. Um áherslu [(E)forstj] á málefni tengd Samskipum á fyrstu dögum sem forstjóri Eimskips	2315



25.5.3.	Um ástæðu þess að Eimskip vildi hefja „sem fyrst“ viðræður við Samskip	2318
25.5.4.	Um að Samskip hafi ekki 4. - 5. júní 2008 verið að undirbúa fundinn með Eimskip 6. júní 2008.....	2329
25.5.5.	Um ástæðu þess að fundinum 6. júní 2008 var haldið leyndum til janúar 2016	2334
25.5.6.	Um að [(S)aðaleig-stjform-SH] hafi komið fram fyrir hönd Kaupþings banka á fundinum 6. júní 2008	2338
25.5.7.	Um að á fundinum 6. júní 2008 hafi aðeins verið rætt um mögulega eignasölu og að engar frekari viðræður hafi átt sér stað	2340
25.6.	Um glærुकynninguna „Verkefnið Nýtt upphaf“	2343
25.6.1.	Um að glærुकynningin sé frá árinu 2007	2343
25.6.2.	Um eðli og efni glærुकynningarinnar	2345
25.6.3.	Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] hjá lögreglu	2346
25.6.4.	Um tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 og samskipti í kjölfar hans	2351
25.6.4.1.	Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] og [(S)forstj] hjá lögreglu	2355
25.7.	Um verkefnalista [(E)forstj] og [(E)frkvstj-alþjsv]	2357
25.8.	Um „Revised budget“ og „Nýtt upphaf“ verkefnið	2359
25.8.1.	Um einstaka verkþætti „Nýtt upphaf“ verkefnisins	2361
25.9.	Um bónus til forstjóra Samskipa	2361
25.10.	Um að (S)forstj hafi fengið trúnaðarupplýsingar frá Eimskip.....	2362
25.11.	Um verðsamráð í júní 2008.....	2363
25.12.	Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips	2366
25.13.	Unnið að „Nýtt upphaf“ verkefninu o.fl.....	2368
25.14.	Um að (E)forstj hafi veitt upplýsingar um áform Eimskips.....	2371
25.15.	Um samskipti annars vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv og hins vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain	2373
25.16.	Um þá hugmynd (E)forstj að Samskip dragi stórlega úr samkeppni	2377
25.17.	Samskipti (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv 2. júlí 2008	2380
25.18.	Um samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í júlí 2008	2381
25.19.	Um samráðstillögur Samskipa og önnur atvik til 21. júlí 2008	2385
25.19.1.	Um skjöl [(S)frkvstj-millilandasv] frá 7. og 8. júlí 2008	2385
25.19.2.	Um önnur atvik á tímabilinu 7. júlí til 14. júlí 2008	2389
25.19.3.	Um stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008	2392
25.19.4.	Um önnur atvik á tímabilinu 14. – 21. júlí 2008.....	2394
25.20.	Um fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 og tengd atvik	2395
25.20.1.	Um hvort fundurinn hafi verið haldinn og mögulegt tilefni hans	2395
25.20.2.	Um gögnin sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip.....	2400
25.20.2.1.	Um hvort Eimskip hafi veitt Samskipum trúnaðarupplýsingar	2400
25.20.2.2.	Um samráðstillögur Samskipa	2402
25.20.2.3.	Um hvað Eimskip og Samskip ræddu á fundinum 25. júlí 2008.....	2403
25.20.3.	Um önnur atvik frá 22. júlí til 31. júlí 2008	2404
25.21.	Um breytingu Eimskips á siglingakerfi sínu	2405
25.22.	Um samskipti og verðhækkningar atvik í ágúst og september 2008	2407
25.22.1.	Um samskiptin 6. ágúst 2008.....	2412
25.22.2.	Um atvik 11. – 13. ágúst 2008.....	2412
25.22.3.	Um fund Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008	2413



25.22.4. Aðgerðir tengdar álagningu olúgjalda í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008	2415
25.22.5. Um umfjöllun í Hollandi um samráð Samskipa og Eimskips	2421
25.22.6. Um fyrirhugaðan fund Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008.....	2422
25.22.7. Um verðhækkun Samskipa 1. september 2008 o.fl.	2428
25.23. Um frekari viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008 .	2432
25.23.1. Um samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjv	2432
25.23.2. Um aðkomu og skjöl (S)frkvstj-millilandasv	2433
25.23.3. Um fund fyrirtækjanna 5. september 2008 o.fl.....	2439
25.23.4. Um fund stjórnar Samskipa Holding 8. september 2008	2442
25.23.5. Um samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld.....	2445
25.23.6. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 o.fl.	2451
25.23.7. Um fund (E)frkvstj-innanl og (S) frkvstj-innanl í Smáralind 17. september 2008 og atvik í kjölfarið	2453
25.23.8. Um markaðsskiptingu á Austurlandi.....	2455
25.23.9. Um glærur Samskipa frá 22. september 2008	2456
25.23.10. Um áhyggjur Jóna af of háu verði	2458
25.23.11. Um atvik 24. september - 6. október 2008.....	2459
25.24. Um fund Samskipa og Eimskips 6. október og önnur atvik til 20. október 2008	2461
25.24.1. Um fundinn 6. október 2008	2461
25.24.2. Um „massive increases“ Samskipa.....	2472
25.24.3. Um upplýsingar frá „litlum fugli“	2472
25.24.4. Um könnun á auknu samstarfi í landflutningum.....	2473
25.24.5. Um gámasamstarf o.fl.....	2474
25.24.6. Um samskipti innan Samskipa og Eimskips 13. október 2008.....	2475
25.24.7. Um verðhækkun Eimskips á sjóflutningum.....	2476
25.24.8. Um samskipti vegna bandarískra samkeppnisreglna.....	2477
25.24.9. Um aukna Norður-Ameríku flutninga Eimskips fyrir Samskip	2477
25.24.10. Um viðræður um slotverð/slotsamninga/útvíkkað neyðarsamkomulag	2479
25.24.11. Um fund með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008.....	2487
25.25. Um „samsæriskenningar“ Samkeppniseftirlitsins	2490
25.26. Um ytri aðstæður, gjaldfærni, samdrátt í innflutningi o.fl.....	2497
25.27. Um breytingar á siglingakerfi í lok október 2008 og tengsl við flutningaþjónustu fyrir Alcoa.....	2511
25.28. Um það að Samskip hafi talið sig eiga tilkall til þess að sinna öllum gámaútflutningi á áli Alcoa til annarra Evrópulanda	2516
25.29. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip.....	2518
25.30. Um atvik 22. – 24. október 2008.....	2519
25.30.1. Um samskipti Samskipa og Eimskips þann 22. október 2008.....	2519
25.30.2. Eimskip fjallar um „nýtt Evrópukerfi Samskipa“ 22. – 24. október 2008	2529
25.30.3. Um tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008.....	2531
25.30.4. Um aðgerðir vegna útflutnings á áli Alcoa til Evrópu.....	2537
25.30.5. Um samspil aukins samráðs og ólögmeats samráðs í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn	2540
25.31. Um að Eimskip hafi verið að „lesa í aðstæður“	2542
25.32. Um samskipti vegna leiguskipa Samskipa	2545
25.33. Um viðauka Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008	2548
25.34. Um upplýsingar frá Alcoa.....	2553
25.35. Um tímalínu Samskipa vegna viðræðna við Alcoa og breytinga á siglingakerfi	2555



25.36. Um „alsælu“ Eimskips	2561
25.36.1. Atvik tengd Alcoa í nóvember – desember 2008	2561
25.36.2. Atvik tengd Alcoa árin 2009 – 2013	2565
25.37. Um annað samráð varðandi takmörkun á flutningsgetu	2569
25.37.1. Um samskipti og slotsamning/útvíkkað neyðarsamkomulag	2569
25.37.2. Um slotsamstarf vegna flutninga á gámum til Reyðarfjarðar	2572
25.37.3. Um hraðflutninga frá Rotterdam til Reykjavíkur.....	2576
25.38. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi vegna Norður-Ameríku	2578
25.39. Um atvik frá 20. október 2008 – Verðhækkunar, Norður-Ameríka o.fl.	2579
25.39.1. Um atvik frá 20. október til desember 2008	2580
25.39.2. Um atvik í desember 2008 og janúar 2009	2594
25.39.3. Um samstarf í skipaafgreiðslu	2608
25.39.4. Um samstarf í „Short sea þjónustu“ og „Frystigeymslurekstur“	2610
25.39.5. Um atvik tengd Færeyjum	2611
26. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM „FRÍÐINN“ 2009 – 2012	2615
26.1 Um samskipti og tengsl starfsmanna Samskipa og Eimskips	2620
26.1.1. Um þýðingu tengsla og samskipta	2620
26.1.2. Um tengsl starfsmanna	2624
26.1.2.1. Um samskipti forstjóra Samskipa við forstjóra Eimskips	2625
26.1.2.2. Um samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa og yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku	2627
26.1.2.3. Um samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips	2628
26.1.2.4. Um samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg	2629
26.1.2.5. Um samskipti framkvæmdastjóra sölu og þjónustu hjá Eimskipi við stjórnendur Samskipa	2629
26.1.2.6. Um samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips	2630
26.1.2.7. Um sjávarútvegssýningar	2630
26.1.2.8. Önnur samskipti og tengsl.....	2631
26.1.2.9. Um golfmót Samskipa og Eimskips	2632
26.1.3. Samskiptayfirlit	2634
26.1.3.1. Um upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips	2634
26.2. Um skipulagningu markaðsaðgerða fyrir árið 2009	2635
26.3. Um að láta mikilvæga viðskiptavinum Eimskips í friði og hækka verð	2642
26.4. Um fyllt í skarðið með Nathan & Olsen	2645
26.5. Um þegar Samskip „flæma“ Innes í burtu	2655
26.6. Um tilboðsumleitan Vífilfells og Ölgerðarinnar	2657
26.6.1. Vífilfell óskar tilboða	2659
26.6.2. Útboð ÖES	2660
26.7. Um tilboðsumleitan German Sea Frozen Fish	2667
26.8. Um útboð Promens Tempru	2668
26.9. Um útboð Norðlenska	2669
26.10. Um frekari vísbendingar um samráð	2673
26.10.1. Um að einyrkjar voru taldir ógn í stað Samskipa	2673
26.10.2. Um aðgerðir til að stuðla að „friði“	2674
26.10.3. Um hækkingu verðs gagnvart „núverandi kúnum“	2677



26.11.	Um áætlanir fyrir árið 2010	2680
26.11.1.	Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja	2680
26.11.2.	Áætlun Samskipa fyrir 2010	2682
26.12.	Um afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum	2687
26.13.	Um samráð um afsláttarkjör á árinu 2009	2692
26.14.	Um samráð um að greiða ekki umfram taxa	2693
26.15.	Um samráð um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol).....	2693
26.16.	Um atvik tengd Maersk á árinu 2009	2693
26.17.	Um atvik tengd DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009	2694
26.18.	Um verðhækkunir veturinn 2009-2010	2699
26.18.1.	Um ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips	2703
26.18.2.	Um atvik í september-desember 2009	2703
26.18.3.	Um verðhækkun og aukin gjaldtaka í janúar 2010	2709
26.19.	Um að Samskip hafi hugað að auknu samstarfi við Eimskip í janúar 2010... ..	2712
26.20.	Um mikilvæga viðskiptavinir á árinu 2010	2715
26.20.1.	Um að mikilvægir viðskiptavinir hafi ekki farið á milli árið 2010	2715
26.20.2.	Um hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum	2716
26.20.3.	Um aðgerðir Samskipa til að tryggja „friðinn“	2717
26.21.	Um gögn frá janúar – mars 2010 sem endurspeglar markaðsskiptinguna.....	2718
26.22.	Um tilboðsumleitan J. Rönning hf. árið 2010	2723
26.23.	Um tilboðsumleitan Rúmfatalagersins árið 2010	2725
26.24.	Um upplýsingaskipti vegna Maersk.....	2730
26.25.	Um tilboðsumleitan Nathan & Olsen árið 2010	2731
26.26.	Um tilboðsumleitan ÍSAM á árinu 2010	2734
26.27.	Um verðhækkun Eimskips gagnvart Aðföngum.....	2741
26.28.	Um verðhækkunir sumarið 2010.....	2743
26.29.	Um endurnýjun á samningi Eimskips við IKEA árið 2010	2745
26.30.	Um Öskju – Eimskip tekur „vertu á vappi trykkið“	2746
26.31.	Um tilboðsumleitan OJK og Europris árið 2010.....	2747
26.32.	Um áætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð	2755
26.32.1.	Rekstraráætlun Eimskips	2756
26.32.2.	Rekstraráætlun Samskipa – Ekki átti að dansa „við sætu stelpurnar á ballinu“	2757
26.33.	Um röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011 ..	2762
26.33.1.	Um Norður-Ameríku og Evrópusamráðið	2762
26.33.2.	Um samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa.....	2764
26.33.3.	Um innflutning á pappír	2765
26.33.4.	Um aukið gámasamstarf og hliðarsamning	2766
26.33.5.	Um samskipti og atvik frá október-nóvember 2010	2767
26.33.6.	Um samskipti og atvik í desember 2010-janúar 2011	2778



26.34.	Um tilboðsumleitun Húsasmiðjunnar árið 2010	2785
26.35.	Um atvik tengd Innnes á árunum 2010 – 2011.....	2798
26.36.	Um atvik tengd Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál	2806
26.36.1.	Skjalið „Markaðsskipting“	2807
26.36.2.	Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa	2808
26.36.3.	Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju	2809
26.36.4.	Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip	2810
26.36.5.	Á að „taka grænendinginn“ á flutninga fyrir Norðurál?	2812
26.36.6.	Alcan, Thorship og Wilson	2814
26.36.6.1.	Eimskip fundar með Thorship	2816
26.36.6.2.	Samskip funda með Thorship	2816
26.36.6.3.	Óánægja með samkeppni frá Thorship	2816
26.36.6.4.	Samskip snúa sér til Wilson	2817
26.36.6.5.	Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan	2818
26.36.7.	Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa	2819
26.36.8.	Samantekt	2820
26.37.	Um ýmis atvik á árinu 2011	2821
26.37.1.	Um atvik tengd N1 og Pennanum	2821
26.37.2.	Um fund lykilstjórnenda 9. mars 2011 o.fl.	2822
26.37.3.	Um „Frábært ár“ og bónusa hjá Samskipum	2824
26.37.4.	Um atvik tengd Aðföngum, ÖES og Rúmfatalagernum árið 2011	2824
26.37.5.	Um áhyggjur af smæstu keppinautunum og af miklu samstarfi við Eimskip	2829
26.38.	Um verðhækkun og önnur atvik maí-nóvember 2011	2830
26.38.1.	Um verðhækkun Samskipa og Eimskips	2831
26.38.2.	Um áætlanagerð haustið 2011	2834
26.38.3.	Um ánægju forstjóranna með árið 2011	2844
26.39.	Um atvik frá desember 2011 til febrúar 2012	2844
26.40.	Um afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012	2853
26.41.	Um Vífilfell 2011	2854
26.42.	Um ÍSAM 2011-2012	2859
26.43.	Um Rúmfatalagerinn 2012.....	2860
26.44.	Um verðhækkun Samskipa og Eimskips sumarið 2012	2861
26.45.	Um „Rosalegan taugatitring“ vegna Bauhaus	2864
26.46.	Um Búr 2012	2867
26.47.	Um Öskju: Flutningskostnaður til Íslands sagður „gríðarhár“	2869
26.48.	Um áætlanir og stefnumörkun fyrir árið 2013	2869
26.49.	Um Aðföng 2012.....	2873
26.50.	Um OJK og Garra 2012	2876
26.51.	Um Icelandic 2012 – „ekki rugga þessum bát að svo stöddu“	2877
26.52.	Um Nathan & Olsen 2012.....	2877
26.53.	Um Innnes 2012.....	2879
26.54.	Um samskipti og frekari verðhækkunarir 2012	2881



26.55.	Um samráð tengt olíugjaldi (BAF/FAF).....	2888
26.56.	Um samráð um afsláttarkjör.....	2899
27.	UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM	2906
27.1.	Um samskipti lykilstjórnenda vegna samstarfs í sjóflutningum	2906
27.2.	Um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku	2908
27.3.	Um samstarf í Evrópuflutningum – „Neyðarsamkomulagið“	2913
27.4.	Um aukið samráð í sjóflutningum með samningi Eimskips og Jóna (Samskipa)	2919
27.5.	Um endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa.....	2923
27.6.	Um áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011-2013.....	2933
27.7.	Um áframhaldandi samráð með Samskipum vegna Norður-Ameríku fram til 2018 2937	
27.8.	Um ætlaða vitneskju samkeppnisyfirvalda	2938
27.9.	Um lögmæti samstarfsins á meðan undanþágubeiðnir voru til rannsóknar	2939
28.	UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM..	2945
28.1.	Um athugasemdir Samskipa varðandi ætlað lögmæti samstarfs í landflutningum 2945	
28.1.1.	Um þátt landflutninga í „Nýtt upphaf“ verkefni Samskipa og Eimskips	2945
28.1.2.	Um meint jákvæð áhrif samstarfsins á samkeppni	2946
28.1.3.	Um umfang viðskipta, tilfallandi viðskipti og óhagkvæma áfangastaði	2948
28.1.4.	Um meinta vitneskju samkeppnisyfirvalda um samstarfið	2952
28.2.	Um yfirburðastöðu Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði	2953
28.3.	Um samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki	2954
28.4.	Um samstarf á einstökum leiðum og í afgangslum.....	2954
28.5.	Um framkvæmd samráðsins.....	2956
28.5.1.	Almennt um framkvæmdina og samskipti	2957
28.5.2.	Árin 2008 og 2009.....	2957
28.5.3.	Árin 2010 og 2011.....	2959
28.5.4.	Árin 2012 og 2013.....	2962
28.6.	Um samráð í landflutningum á fiski.....	2965
28.6.1.	Um mikilvægi fiskflutninga	2966
28.6.2.	Um verðstríð og samkeppni í fiskflutningum fyrir „Nýtt upphaf“ verkefnið	2967
28.6.3.	Um aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir	2968
28.6.4.	Um miðlun á viðkvæmum upplýsingum	2970
28.6.5.	Um áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutninga	2971
28.6.6.	Um fiskdreifingu	2973
29.	UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM.....	2974
29.1.	Um að aukið gámasamstarf hafi verið í samræmi við „Nýtt upphaf“ verkefnið.	2975



29.2. Um nýjan gámasamning á milli Eimskips og Samskipa.....	2977
29.3. Um ákvæði um gáma í nýjum samningi Eimskips og Samskipa vegna Norður- Ameríku flutninga.....	2979
29.4. Um samskiptagögn „ <i>Together we make things happen</i> “ o.fl.	2980
29.5. Um að samningsdrög hafi gengið á milli fyrirtækjanna	2982
30. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU .	2985
31. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM ATVIK TENGD FLUTNINGUM Á FISKI, BREYTINGUM Á SIGLINGAKERFUM O.FL.	2992
31.1. Um aðila á markaði í aðdraganda „ <i>Nýtt upphaf</i> “ verkefnisins	2992
31.2. Um að Samskip vilji draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008	2993
31.3. Um „ <i>Nýtt upphaf</i> “ verkefnið	2995
31.4. Um atvik fram til 2010	2995
31.5. Um stofnun Silver Green á árinu 2010.....	3008
31.6. Um önnur atvik á árinu 2010.....	3016
31.7. Um atvik á árinu 2011	3021
31.8. Um útboð Alcoa á árinu 2011	3032
31.9. Um atvik á árinu 2012	3035
31.10. Um Kloosterboer og Silver Green	3041
31.11. Um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013.....	3042
32. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2013	3045
32.1. Um batnandi efnahagshorfur á Íslandi.....	3045
32.2. Um breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga	3046
32.3. Dró úr „ <i>friðinum</i> “ milli Samskipa og Eimskips	3048
32.3.1. Samskip hefja „ <i>sókn</i> “ gegn Eimskip í upphafi árs 2013.....	3049
32.3.2. „ <i>Grænlenkir veiðidagar</i> “	3050
32.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014	3051
32.4. Um „ <i>Sóknargír</i> “ Samskipa á landflutningamarkaði.....	3053
32.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013	3053
32.6. Um Rúmfatalagerinn 2013	3054
32.7. Um Innnes 2013.....	3054
32.8. Um Ölgerðina 2013	3055
32.9. Um IKEA 2013.....	3056



33. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM VERÐÞRÓUN, AFKOMU, FÁKEPPNI O.FL.3057

33.1. Um verðþróun og afkomu Samskipa hf. á árunum 2008 - 2013	3057
33.1.1. Upprifjun á gögnum sem varða verðhækkanir og afkomu	3059
33.1.2. Um gjaldskrárhækkanir Samskipa og þróun vísitölu neysluverðs	3063
33.1.2.1. Um útreikninga og aðferðafræði Samskipa	3065
33.1.2.2. Um viðmiðunartímabil	3067
33.1.2.3. Gögn er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á	3067
33.1.2.4. Aðferðafræði	3068
33.1.2.5. Landflutningar	3069
33.1.2.6. Þjónustugjöld fyrir innflutning	3070
33.1.2.7. Þjónustugjöld fyrir útflutning	3074
33.1.2.8. Sjófrakt	3076
33.1.2.9. Samantekt	3078
33.1.3. Um þróun einingaverðs í inn- og útflutningi	3080
33.1.3.1. Um útreikninga Samskipa og viðmiðunartímabil	3081
33.1.3.2. Gögn og aðferðafræði er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á	3083
33.1.3.3. Samantekt	3085
33.1.4. Um „ <i>raunverulegt gjald</i> “ fyrir flutningsþjónustu	3086
33.1.5. Um „ <i>krónusamninga</i> “ og nauðsynlega „ <i>leiðréttingu</i> “ á verði viðskiptavina	3087
33.1.6. Um mikla ánægju stjórnenda með góða afkomu á Íslandi	3092
33.1.6.1. Um að horfa verði til „ <i>rauntalna í rekstri</i> “	3092
33.1.6.2. Um ónákvæm ummæli (S)forstj um afkomu Samskipa á Íslandi	3097
33.1.6.3. Um að aðgerðir Samskipa sem gripið hafi verið til á árunum 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið	3100
33.1.6.4. Um lækkingu á skipaleigu Samskipa árið 2010	3103
33.2. Um þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips	3104
33.3. Um að háttsemi Samskipa hafi verið „<i>bein afleiðing</i>“ af fákeppnisaðstæðum ..	3110
33.3.1. Um þýðingu fákeppni í samkeppnisrétti	3111
33.3.2. Um gagnsæi og að Samskip hafi lært að Eimskip svaraði ávallt harkalega fyrir sig.	3114
33.3.2.1. Viðskiptavinir og verð	3114
33.3.2.2. Þekking Samskipa á markaðnum	3117
33.3.3. Um ætlaða yfirburðarstöðu Eimskips gagnvart Samskipum	3123
33.3.4. Um siglingakerfi og þjónustuframboð Samskipa og Eimskips	3127
33.3.5. Um að erlendis hafi samkeppni aukist og verð lækkað	3127
33.3.5.1. Kom fákeppni í veg fyrir að efnahagskreppan leiddi til aukinnar samkeppni Samskipa og Eimskips?	3131
33.3.5.2. Um Bretland og Ísland	3137
33.3.6. Um viðbrögð við minnkandi eftirspurn	3139
33.3.7. Samantekt	3141

34. UM SJÓNARMÍÐ SAMSKIPA UM BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL. 3143

34.1 Um eldri erindi Samskipa	3143
34.1.1 Um ranga upplýsingagjöf	3143
34.1.2 Um undanþágubeiðnir vegna Norður-Ameríku flutninga	3146
34.1.2.1 Um undanþáguákvæðanir samkeppnisyfirvalda og ranga upplýsingagjöf Samskipa	3147
34.1.2.2 Um undanþágu skv. ákvörðun nr. 46/2009	3149
34.1.3 Um athugun á landflutningamarkaði árið 2010	3151
34.2 Um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga	3152

35. VIÐURLÖG, FYRIRMÆLI OG ÁKVÖRÐUNARORÐ

35.1. Ein efnahagsleg eining	3173
35.1.1. Umfjöllun undir rekstri málsins	3173



35.1.2.	Lagasjónarmið.....	3175
35.1.3.	Niðurstaða	3177
35.2.	Sekt vegna brota á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins	3180
35.2.1.	Umfjöllun undir rekstri málsins	3180
35.2.2.	Almennt um 37. gr. samkeppnislaga	3184
35.2.3.	Sektarhámark	3186
35.2.4.	Eðli brota Samskipa	3187
35.2.5.	Umfang brota og önnur atriði við mat á alvarleika brota Samskipa	3191
35.2.5.1.	Þýðing vöruflutninga fyrir íslenskt samfélag	3191
35.2.5.2.	Þýðing samkeppni í sjó- og landflutningum.....	3193
35.2.5.3.	Geta Samskipa til þess að raska samkeppni og valda tjóni	3193
35.2.5.4.	Brot Samskipa áttu sér stað á tímum mikilla efnahagsörðugleika	3196
35.2.5.5.	Huglæg afstaða og aðkoma æðstu stjórndenda.....	3198
35.2.5.6.	Möguleg áhrif	3199
35.2.6.	Tímalengd brota	3202
35.2.7.	Ítrekun	3203
35.2.8.	Varnaðaráhrif.....	3203
35.2.9.	Möguleg atriði sem horfa til mildunar viðurlaga.....	3205
35.2.10.	Leiðbeiningar Eftirlitsstofnunar EFTA	3206
35.2.10.1.	Grunnfjárhæðin.....	3207
35.2.10.2.	Brotagjald í samráðsmálum	3210
35.2.10.3.	Þyngingarástæður og málsbætur	3210
35.2.10.4.	Sértæk hækkun sektar í varnaðarskyni og lögákveðið hámark	3211
35.2.10.5.	Samantekt.....	3211
35.2.11.	Niðurstaða um sektarfjárhæð vegna ólögmeets samráðs	3212
35.3.	Sekt vegna brota gegn 19. gr. samkeppnislaga	3212
35.4.	Aðgerðir til að tryggja samkeppni	3214
35.4.1.	Umfjöllun undir rekstri málsins	3214
35.4.2.	Niðurstaða	3216
35.5.	ÁKVÖRÐUNARORÐ.....	3219

VIÐAUKI I: UM MARKAÐI MÁLSINS OG STÖÐU FYRIRTÆKJA Á ÞEIM 3

1.	SJÓNARMÍÐ UM MARKAÐI MÁLSINS.....	3
2.	NIÐURSTAÐA UM SKILGREININGU MARKAÐA.....	8
2.1.	Markaður fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi	10
2.2.	Markaður fyrir landflutninga á Íslandi.....	13
2.3.	Markaður fyrir flutningsmiðlun	15
3.	MARKAÐSHLUTDEILD Í SJÓFLUTNINGUM	18
3.1.	Áætlunarflutningar til Íslands frá Evrópu.....	20
3.2.	Áætlunarflutningar frá Íslandi til Evrópu	22
3.3.	Áætlunarflutningar á milli Íslands og Norður-Ameríku.....	24
3.4.	For- og áframflutningar.....	25
3.5.	Samantekt.....	27



4. MARKAÐSHLUTDEILD Í LANDFLUTNINGUM	28
4.1. Landið allt – Ísland	37
4.2. Höfuðborgarsvæðið - Reykjanes	38
4.3. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar	39
4.4. Höfuðborgarsvæðið - Akranes.....	40
4.5. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð	40
4.6. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes.....	41
4.7. Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur og nágrenni	41
4.8. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir	42
4.9. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir.....	42
4.10. Höfuðborgarsvæðið – Strandir	42
4.11. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra	43
4.12. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra	43
4.13. Norðurland Eystra - Austurland.....	44
4.14. Höfuðborgarsvæðið – Austurland.....	44
4.15. Höfuðborgarsvæðið – Höfn	45
4.16. Höfuðborgarsvæðið – Vík og Kirkjubæjarklaustur.....	45
4.17. Höfuðborgarsvæðið – Hella og Hvolsvöllur	46
4.18. Höfuðborgarsvæðið – Flúðir.....	46
4.19. Höfuðborgarsvæðið - Suðurland	47
4.20. Höfuðborgarsvæðið - Vestmannaeyjar	47
5. MARKAÐSHLUTDEILD Í FLUTNINGSMIÐLUN	49
6. AÐGANGSHINDRANIR.....	51
7. Heildarumsvif Eimskips og Samskipa	54
VIÐAUKI II: ÍTARLEG LÝSING Á RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ	2
1. AÐDRAGANDI RANNSÓKNAR	2
2. FYRRI HÚSLEIT SAMKEPPNISEFTIRLITSINS OG ÁGREININGUR UM AÐGANG AÐ GÖGNUM VEGNA HENNAR.....	3



3. SEINNI HÚSLEIT SAMKEPPNISEFTIRLITSINS OG KÆRA TIL LÖGREGLU	6
4. FREKARI ÖFLUN GAGNA OG UPPLÝSINGA, ÁGREININGUR UM AÐGANG FYRIRTÆKJANNA AÐ GÖGNUM O.FL.....	7
5. ANDMÆLASKJAL I OG MÁLSMEÐFERÐ Í KJÖLFARIÐ	37
6. ANDMÆLASKJAL II OG MÁLSMEÐFERÐ Í KJÖLFARIÐ.....	57
7. BRÉF VEGNA VIÐBÓTARRANNSÓKNAR OG FREKARI MÁLSMEÐFERÐ Á ÁRUNUM 2020 – 2023	69
7.1. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og svör fyrirtækjanna	69
7.2. Bréf Samskipa frá 19. maí 2021	70
7.3. Sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá júní 2021	72
7.4. Sáttaviðræður við Samskip sumarið 2021	74
7.5. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála	76
7.6. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 22. maí 2022 og svör Samskipa.....	77
7.7. Bréf Samkeppniseftirlitsins 18. júlí 2022 og svör Samskipa	78
7.8. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022.....	79
7.9. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 og svör Samskipa.....	80
7.10. Bréf Samskipa frá 7. júlí 2023 og svör Samkeppniseftirlitsins	80

VIÐAUKI III: SÁTT EIMSKIPS OG SAMKEPPNISEFTIRLITSINS

VIÐAUKI IV: HEILDAREFNISYFIRLIT

