



SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Föstudagur, 28. september 2007

Ákvörðun nr. 54/2007

Endurskoðun skilyrða ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 20/2005 , Samruni FL Group hf., Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf.

I.

Forsaga og málsmeðferð

Aðdraganda þessa máls má rekja til ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 20/2005 *Samruni FL Group hf., Bláfugls hf., og Flugflutninga ehf.* (hér eftir nefnd ákvörðunin). Samkvæmt ákvörðuninni var samruna framangreindra félaga sett skilyrði sem nánar eru tilgreind í 1.-11. gr. í ákvörðunarorði. Skilyrðin áttu m.a. að tryggja viðskiptalegt sjálfstæði Bláfugls og Flugflutninga og að þessi fyrirtæki gætu veitt Flugleiðum-Frakt ehf. fulla og óskoraða samkeppni í flugflutningum til og frá Íslandi. Til þess að stuðla að framangreindu var fyrirtækjunum t.a.m. bannað að hafa með sér hvers konar samvinnu sem takmarkað gæti samkeppni.

Í ákvörðuninni segir jafnframt:

„Samkeppnisráð mun í síðasta lagi 1. júlí 2007 taka afstöðu til þess á ný hvort breyttar aðstæður á markaði fyrir flugflutninga milli Íslands og áfangastaða erlendis gefi tilefni til að framangreind skilyrði verði tekin til endurskoðunar. Brot á skilyrðum sem sett eru í ákvörðun þessari varða stjórnvaldssekt og/eða refsingu skv. viðurlagakafla samkeppnislaga.“

1.

Með bréfum Samkeppniseftirlitsins þann 24. maí 2007 voru Icelandair Group hf., f.h. Flugleiða-Fraktar ehf. (Icelandair Cargo) annars vegar og Bláfugli ehf. og Flugflutningum ehf. hins vegar sendar fyrirspurnir. Í bréfunum var vísað til fyrrgreinds endurskoðunarákvæðis í 11. gr. ákvörðunarorðs ákvörðunar nr. 20/2005, og óskað eftir upplýsingum í þeim tilgangi að meta hvort aðstæður á markaði fyrir flugflutninga milli Íslands og áfangastaða erlendis hefðu breyst með þeim hætti að ástæða væri til að taka skilyrði umræddrar ákvörðunar til endurskoðunar. Jafnframt var aðilum gefinn kostur á að koma að athugasemdum sínum um aðstæður á markaðnum og hvort þeir teldu þörf á því að endurskoða umrædda ákvörðun. Beiðnir um upplýsingar voru einnig sendar Iceland Express



ehf. og Avion Group hf., f.h. Air Atlanta Icelandic (áður Íslandsflug¹), með bréfum dags. 7. júní sl.

2.

Svarbréf Icelandair Group barst þann 8. júní sl. Í bréfinu er að finna athugasemdir við fyrirhugaða endurskoðun á skilyrðum ákvörðunar nr. 20/2005. Þar segir að það sé mat fyrirtækisins að einungis sé unnt að breyta skilyrðum ákvörðunarinnar fyrirtækinu í hag. Vísað er til þeirra sjónarmiða sem gilda um afturköllun stjórnvaldsákvarðana og réttaröryggi borgaranna. Telur fyrirtækið ljóst að í dag sé engin ástæða til að hefta eignarétt þess og atvinnufrelsi með umræddum skilyrðum. Þau sjónarmið um takmarkaðar aðgangshindranir, kaupendastyrk og öfluga keppinauta sem lögð hafi verið áhersla á við tilkynningu samrunans eigi þannig enn frekar við í dag en á þeim tíma er skilyrðin voru sett.

Í bréfi Icelandair Group er jafnframt vísað í samkeppni fyrirtækisins við Hf. Eimskipafélag Íslands (Eimskip) og þá sérstaklega á sviði fiskútflutnings. Einnig er vísað til yfirtökutilboðs Eimskips í kanadíska félagið Versacold Income Fund og þeirrar staðreyndar að Eimskip hafi sett bæði Air Atlanta hf. og Avion Aircraft Trading í sölumeðferð. Það muni væntanlega verða til þess að öflugum keppinautum muni fjölga og samkeppni harðna.

Að mati Icelandair Group hafi hið nýstofnaða Norðanflug ehf., sem er fyrirtæki á sviði fraktflutninga í eigu fjársterkra aðila, sýnt fram á hinar takmörkuðu aðgangshindranir á markaðnum. Í bréfinu segir jafnframt: „*Rétt er að geta þess að hið alþjóðlega flutningsfyrirtæki DHL hefur nú í miklu meira mæli beint viðskiptum sínum til Flugleiða-Frakt. Staða þess félags hefur því tímabundið styrkst af þeim sökum en umbjóðandi okkar telur þó að því fari fjarri að ástæða sé til að framlengja gildistíma skilyrða samrunans af þeim sökum. Í samrunaskrá var fjallað ítarlega um styrk DHL, bæði fjárhagslegan sem og á mörkuðum víða um heim. Vill umbjóðandi okkar í þessu samhengi vísa til kaupendastyrks, en ljóst er að svo sterkur kaupandi, sem er margfalt stærra og öflugra fyrirtæki en umbjóðandi okkar, getur hvenær sem er skipt um þjónustuaðila eða hafið starfsemi sjálfur, samanber umfjöllun í samrunaskrá .*”

Það er álit Icelandair Group að mikilvægt sé að fella niður skilyrði samkvæmt fyrri ákvörðun samkeppnisráðs svo dótturfélög fyrirtækisins geti veitt öflugum og sífellt fjölgandi samkeppnisaðilum harða samkeppni og stuðlað að fyrirhugaðri sókn fyrirtækisins á erlenda markaði.

Í bréfinu er jafnframt að finna hluta þeirra upplýsinga sem óskað hafði verið eftir. Þeim upplýsingum var hins vegar í verulegum atriðum áfátt, einkum hvað varðar upplýsingar um verðbreytingar og stjórnarsetu. Var lögmanni félagsins því tilkynnt um framangreint með munnlegum hætti þann 15. júní sl. Með tölvubrési, dags. 19. júní sl., bárust Samkeppniseftirlitinu nákvæmari upplýsingar um stjórnarsetu starfsmanna Icelandair Group. Upplýsingar um verðbreytingar bárust

¹ Árið 2005 sameinuðust Air Atlanta Icelandic og Íslandsflug undir nafninu Air Atlanta Icelandic. Sjá www.atlanta.is, dags. 28. september 2007.



með bréfi þann 27. júní sl., eftir að ítrekanir höfðu verið sendar með tölvubréfum þann 23. og 26. júní sl.

3.

Svar frá Bláfugli barst með bréfi, dags. 8. júní 2007. Þeim upplýsingum var einnig að hluta til áfátt. Í bréfinu kemur fram að Bláfugl og Flugflutningar hefðu sameinast þann 1. janúar 2007. Hins vegar var ekki að finna athugasemdir er vörðuðu endurskoðun Samkeppniseftirlitsins á skilyrðum ákvörðunar nr. 20/2005

4.

Athugasemdir Iceland Express bárust með bréfi, dags. 18. júní 2007. Þar segir að félagið sinni fraktflugi í áætlunarflugi félagsins. Félagið hafi aukið verulega við áætlunarflug sitt frá þeim tíma er ákvörðun nr. 20/2005 hafi verið tekin. Félagið hafi reynt að koma á samkeppni á öllum áætlunarleiðum sínum á sviði fraktflutninga en sökum stöðu Icelandair Group hafi innkoma inn á nýjan markað verið félaginu erfið og kostnaðarsöm. Að mati Iceland Express er áframhaldandi og full samkeppni milli Flugleiða-Fraktar og Bláfugls forsenda fyrir áframhaldandi veru Iceland Express á markaði fyrir fraktflutninga á Íslandi.

Með tölvubréfi Samkeppniseftirlitsins þann 20. júní sl. var Iceland Express tilkynnt að umbeðnum upplýsingum væri áfátt og þess óskað að úr því yrði bætt.

5.

Þann 21. júní sl. barst Samkeppniseftirlitinu tölvubréf frá Avion Group þar sem tilkynnt var að fyrirspurnarbréf Samkeppniseftirlitsins hefði ekki ratað í réttar hendur þar sem Avion Group hafi fengið nafnið Hf. Eimskipafélag Íslands. Bréfið yrði áframsent til Air Atlanta. Af því tilefni sendi Samkeppniseftirlitið Air Atlanta bréf þar sem þeim tilmælum var beint til félagsins að afhenda umbeðnar upplýsingar eins fljótt og auðið yrði.

6.

Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 20. júní sl., var Icelandair Group og Bláfugli tilkynnt að gagnaöflun hefði orðið tafsamari en ætla hefði mátt og að til álita kæmi að taka ákvörðun og framlengja um þrjú mánuði frest til að taka til endurskoðunar skilyrði í ákvörðun nr. 20/2005. Var aðilunum jafnframt gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum sínum vegna þessa. Athugasemd barst frá Icelandair Group með bréfi, dags. 27. júní sl. Engar athugasemdir bárust hins vegar frá Bláfugli.

Í kjölfarið eða þann 28. júní sl. tók Samkeppniseftirlitið ákvörðun þar sem kveðið er á um að skilyrðum ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 20/2005 yrði viðhaldið um þriggja mánaða skeið eða til 1. október 2007. Framangreind ákvörðun var kærð til áfrýjunarnefndar samkeppnismála sem staðfesti ákvörðunina með úrskurði sínum í máli nr. 6/2007 *Icelandair Group hf. og Bláfugl ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu.*



7.

Umbeðnar upplýsingar bárust frá Air Atlanta með bréfi, dags. 7. júlí 2007. Í bréfinu kemur jafnframt fram að félagið hafi hætt fraktflugi til og frá Íslandi í apríl 2006 vegna breyttra áherslna í rekstri félagsins.

8.

Samkeppniseftirlitið sendi bréf til Iceland Express þann 19. september sl. þar sem vísað er til þess að ítrekað hafi verið reynt að afla umbeðinna ganga frá félaginu og þess krafist að gögnin yrðu afhent. Í kjölfar þessa voru gögn afhent.

9.

Samkeppniseftirlitið sendi Flugþjónustunni á Keflavíkflugvelli ehf. fyrirspurnarbréf, dags. 18. september sl. Umbeðnar upplýsingar bárust 21. september. Vallarvinum ehf. var sent sambærilegt fyrirspurnarbréf þann 24. september sl. og bárust upplýsingarnar daginn eftir.

10.

Þá fundaði Samkeppniseftirlitið með Bláfugli þann 30. ágúst sl. Einnig var aflað upplýsinga frá Norðanflugi ehf., m.a. tekju- og magnupplýsinga, sem bárust með tölvubréfum 24. og 25. september sl.

II.

Niðurstöður

1.

Sjónarmið aðila

Við mat á því hvort aðstæður á markaði fyrir fraktflutninga í flugi til og frá Íslandi hefðu breyst svo verulega frá því ákvörðun nr. 20/2005 var birt, leitaði Samkeppniseftirlitið eftir sjónarmiðum fyrirtækja á markaðnum.

Að mati Icelandair Group verður tilgangur og orðalag í 11. gr. í ákvörðunarorði ákvörðunar nr. 20/2005 ekki túlkað með öðrum hætti en svo að einungis sé unnt að breyta skilyrðum ákvörðunarinnar fyrirtækinu í hag. Í þessu sambandi er vísað til sjónarmiða sem gilda um afturköllun stjórnvaldsákvæðana og réttaröryggi borgaranna. Icelandair Group vísar jafnframt til þeirra sjónarmiða sem sett voru fram í samrunatilkynningu einkum um takmarkaðar aðgangshindranir og kaupendastyrk og öfluga keppinauta. Framangreind sjónarmið ættu enn frekar við núna en á þeim tíma er skilyrðin voru sett. Að mati félagsins sé innkoma Norðanflugs á markaðinn dæmi um þær takmörkuðu aðgangshindranir sem fyrir hendi séu. Þá er vísað til þess að þrátt fyrir að staða Flugleiða-Fraktar hafi styrkst með auknum viðskiptum frá DHL sé slíkt ekki til þess fallið að framlengja gildistíma skilyrða samrunans enda kaupendastyrkur DHL mikill. Engar athugasemdir bárust frá Bláfugli.

Að hálfu Iceland Express er vísað til sterkrar stöðu Icelandair Group í fraktflugi og sagt að áframhaldandi og full samkeppni milli Flugleiða-Fraktar og Bláfugls sé forsenda fyrir því að Iceland Express starfi á þessum markaði.



2.

Ákvörðun samkeppnisráðs nr. 20/2005

Aðdraganda þessa máls má rekja til þess að þann 21. febrúar 2005 var Samkeppnisstofnun tilkynnt um samruna FL Group hf., Bláfugls hf. (nú ehf.) og Flugflutninga ehf. Í kjölfar rannsóknar málsins, þann 9. maí s.á., sendi Samkeppnisstofnun aðilum frumathugun þar sem komist var að þeirri niðurstöðu að samruninn leiddi til einstakrar yfirburðarstöðu félaga undir yferráðum FL Group á hinum skilgreinda markaði málsins.

Í athugasemdum aðila við frumathugunina sem bárust þann 23. maí 2005 kom m.a. fram að Air Atlanta (dótturfélag Avion Group²), hefði gert samning við Eimskip sem fæli í sér að Eimskip myndi annast alla sölu á almennri flugfrakt í flugi Air Atlanta til og frá Íslandi. Var á það bent að umrædd félög hefðu í sameiningu hafið mikla sókn í sölu- og markaðssetningu fyrir út- og innflytjendur, einkum í gegnum Eimskip. Þá var og bent á að tengsl þessara félaga við hraðflutningafyrirtækið DHL í fraktflugi styrktu stöðu þeirra verulega. Þann 1. júní 2005 var tilkynnt um kaup Avion Group á Eimskipafélagi Íslands af Burðarási hf. Á fundum samrunaaðila með samkeppnisyfirlöðum komu fram þau sjónarmið samrunaaðila að þessi kaup myndu leiða til verulegrar styrkingar á stöðu Air Atlanta í fraktflutningum. Sökum þessa alls var fullyrt að vænta mætti mjög mikillar samkeppni frá Air Atlanta á markaðnum fyrir fraktflug til og frá Íslandi.

Varð framangreint til þess að samkeppnisyfirlöð töldu unnt að samþykkja samruna FL Group hf., Bláfugls hf., og Flugflutninga ehf. með skilyrðum. Var þetta gert með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 20/2005. Skilyrðin áttu m.a. að tryggja viðskiptalegt sjálfstæði Bláfugls og Flugflutninga og að þessi fyrirtæki veittu Flugleiðum-Frakt fulla og óskoraða samkeppni í flugflutningum til og frá Íslandi. Til þess að stuðla að framangreindu var fyrirtækjunum t.a.m. bannað að hafa með sér hvers konar samvinnu sem takmarkað gæti samkeppni. Í 11. gr. ákvörðunarorðs ákvörðunarinnar segir jafnframt:

„Samkeppnisráð mun í síðasta lagi 1. júlí 2007 taka afstöðu til þess á ný hvort breyttar aðstæður á markaði fyrir flugflutninga milli Íslands og áfangastaða erlendis gefi tilefni til að framangreind skilyrði verði tekin til endurskoðunar. Brot á skilyrðum sem sett eru í ákvörðun þessari varða stjórnvaldssekt og/eða refsingu skv. viðurlagakafla samkeppnislaga.“

Í máli þessu er því til skoðunar hvort aðstæður á markaði fyrir fraktflutninga í flugi til og frá Íslandi hafi breyst með þeim hætti að endurskoða eigi skilyrði ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 20/2005. Þau skilyrði ákvörðunar nr. 20/2005 sem sæta endurskoðun eru eftirfarandi:

1. gr.

„FL Group hf. skal tryggja að fullur rekstrarlegur og stjórnunarlegur aðskilnaður verði á milli Flugleiða-Fraktar ehf. annars

² Nafni Avion Group var breytt í HF Eimskipafélag Íslands í nóvember 2006. Sjá www.eimskip.is, dags. 28. september 2007.



vegar og Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. hins vegar. Skulu Bláfugl hf. og Flugflutningar ehf. rekin sem sérstakar lögpersónur eða lögpersóna komi til samruna þessara fyrirtækja.

Stjórnarmenn og starfsmenn Flugleiða-Fraktar ehf. og Icelandair ehf. skulu ekki sitja í stjórn eða varastjórn Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. Á sama hátt er stjórnarmönnum og starfsmönnum Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. óheimilt að sitja í stjórn eða varastjórn Flugleiða-Fraktar ehf. og Icelandair ehf. Hið sama gildir um þá sem eru makar umræddra stjórnarmanna og starfsmanna, skyldir þeim eða mægðir í beinan legg eða systkini þeirra. Ákvæði þessarar málsgreinar koma ekki í veg fyrir að sömu einstaklingar sitji í stjórnnum og varastjórnnum Bláfugls hf. og/eða Flugflutninga ehf.

Ákvæði 1. og 2. mgr. koma ekki í veg fyrir samræmda stefnu og sameiginlegar ákvarðanir um meiriháttar fjárfestingu þeirra aðila sem ákvörðun þessi varðar, s.s. kaup á flugvélum og fjármögnun slíkrar fjárfestingar, sem og leigu og/eða sölu á flugvélum. Þá koma sömu ákvæði ekki í veg fyrir að þeir eigi viðskipti sín á milli gegn eðlilegu endurgjaldi eins og um óskylda aðila væri að ræða. Ennfremur koma umrædd ákvæði ekki í veg fyrir viðskipti þeirra hvers í sínu lagi við önnur dótturfélög FL Group hf. gegn eðlilegu endurgjaldi eins og um óskylda aðila væri að ræða.

2. gr.

Flugleiðum-Frakt ehf. annars vegar og Bláfugli hf. og Flugflutningum ehf. hins vegar er óheimilt að hafa með sér hvers konar samvinnu eða grípa til samstilltra aðgerða um eftirfarandi atriði á markaðnum fyrir fraktflutninga milli Íslands og áfangastaða erlendis:

1. Viðskiptakjör
2. Eðli þjónustu og þjónustuframboð
3. Markaðsmál, viðskiptastefnu og viðskiptaáætlanir
4. Viðskiptavini og sölusvæði.

3. gr.

Bláfugli hf. og Flugflutningum ehf. er óheimilt að veita Flugleiðum-Frakt ehf. upplýsingar um viðskipti félaganna og viðskiptavini á markaðnum fyrir fraktflutninga í flugi til og frá Íslandi, þ.m.t. um viðskipti og/eða viðskiptakjör einstakra viðskiptavina. Einnig er félagunum óheimilt að veita Flugleiðum-Frakt ehf. upplýsingar um þau atriði sem tilgreind eru í 2. gr. þessa ákvörðunarorðs.

Flugleiðum-Frakt ehf. er á sama hátt og segir í 1. mgr. þessarar greinar óheimilt að veita Bláfugli hf. og Flugflutningum ehf. upplýsingar um viðskipti og/eða viðskiptakjör einstakra viðskiptavina félagsins. Einnig er Flugleiðum-Frakt ehf. óheimilt að veita Bláfugli hf. og Flugflutningum ehf. upplýsingar um þau atriði sem tilgreind eru í 2. gr. þessa ákvörðunarorðs.



FL Group hf. og dótturfélögum þess er óheimilt að miðla ofangreindum upplýsingum á milli Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. annars vegar og Flugleiða-Fraktar ehf. hins vegar.

Skulu hlutaðeigandi starfsmenn FL Group hf., Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. undirrita sérstaka yfirlýsingu um þagnarskyldu og trúnað. Skulu afrit þessara yfirlýsinga send Samkeppnisstofnun.

4. gr.

Verð og viðskiptakjör Flugleiða-Fraktar ehf., Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. skulu vera almenn, gagnsæ og hlutlæg þannig að aðilar sem eiga í sams konar viðskiptum við umrædd félög skulu njóta sambærilegra viðskiptakjara. Almennar upplýsingar um verð og viðskiptakjör skulu vera aðgengilegar hjá félögunum. Þá er þeim aðilum sem ákvörðun þessi varðar óheimilt með sértækum aðgerðum að grípa til ráðstafana sem miða að því að þeir viðhaldi eða eflí markaðsráðandi stöðu í flugflutningum á leiðum milli Íslands og áfangastaða erlendis í skilningi 11. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993 með síðari breytingum.

5. gr.

Flugleiðum-Frakt ehf., Bláfugli hf. og Flugflutningum ehf. er óheimilt að tvinnna saman sölu á flutningum í flugi á leiðum milli Íslands og áfangastaða erlendis. Með þessu er t.a.m. átt við að Flugleiðum-Frakt ehf. er óheimilt að setja það sem skilyrði gagnvart kaupendum á flutningaþjónustu í flugi á milli Íslands og Norður-Ameríku að þeir kaupí einnig flugflutninga milli Íslands og Evrópu sé um þá að ræða.

Ákvæði 1. mgr. kemur þó ekki í veg fyrir að Flugleiðir-Frakt ehf. annars vegar og Bláfugl hf. og Flugflutningar ehf. hins vegar geri samninga við kaupendur á flutningaþjónustu um flutninga til fleiri en eins áfangastaðar þeirra.

6. gr.

Keppinautum Flugleiða-Fraktar ehf., Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. skal standa til boða flutningarými hjá félögunum til endursölu fyrir aðra farmflytjendur milli Íslands og áfangastaða erlendis. Skulu slíkir samningar kynntir Samkeppnisstofnun.

7. gr.

Meðal annars til að stuðla að því að 1. og 2. gr. ákvörðunarorðs þessa nái fram að ganga verður Bláfugli hf. og (eftir atvikum) Flugflutningum ehf. skylt fram til 1. júlí 2007 að kaupa flugafgreiðslu og tengda þjónustu af öðrum flugafgreiðsluaðila en Flugþjónustunni á Keflavíkflugvelli ehf., enda séu verð og viðskiptakjör þess aðila vegna þjónustunnar sambærileg því sem Bláfugli hf. kynni að bjóðast hjá Flugþjónustunni á Keflavíkflugvelli ehf.



8. gr.

Flugleiðum-Frakt ehf., Bláfugli hf. og Flugflutningum ehf. er óheimilt að segja upp nágildandi viðskiptasamningum einhliða til að hækka verð á flugflutningaþjónustu. Þá skulu framangreindir aðilar tilkynna allar almennar breytingar á verði og viðskiptakjörum sínum til Samkeppnisstofnunar.

9. gr.

Nágildandi viðskiptasamningar Flugleiða-Fraktar ehf., Bláfugls hf. og Flugflutninga ehf. sem innihalda ákvæði sem lagt er bann við skv. 4. og 5. gr. þessa ákvörðunarorðs eru ógildir. Við gerð nýrra samninga við viðskiptavini skal taka mið af framangreindum skilyrðum þessa ákvörðunarorðs.

10. gr.

FL Group hf., Bláfugl hf. og Flugflutningar ehf. skulu kynna ákvörðun þessa og hvað í henni felst fyrir starfsmönnum félaganna, eigendum og stjórnarmönnum innan eins mánaðar frá birtingu hennar. Þá skulu framangreind félög upplýsa Samkeppnisstofnun um framkvæmd á ákvörðun þessari innan tveggja mánaða frá birtingu hennar. "

Öll fyrrgreind skilyrði í 1.-10. gr. sæta endurskoðun í máli þessu, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar í máli 6/2007 *Icelandair Group hf. og Bláfugl ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Verður í því skyni að leggja mat á það hvort þær samkeppnislegu forsendur sem lágu til grundvallar ákvörðun nr. 20/2005 hafi breyst með þeim hætti að það réttlæti breytingar á þessum skilyrðum. Meta verður m.a. í því sambandi stöðuna á markaði þessa máls og hvort aukinnar samkeppni hafi gætt eða hvort dregið hafi úr henni.

3.

Markaðurinn

Samkvæmt 5. tl. 4. gr. samkeppnislaga er markaður sölusvæði vöru og staðgengdarvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgengdarþjónustu. Staðgengdarvara og staðgengdarþjónusta er vara eða þjónusta sem að fullu eða verulegu leyti getur komið í stað annarrar.

Hagfræðileg rök leiða því til þess að skoða verður viðkomandi markað út frá a.m.k. tveimur sjónarhornum, annars vegar vöru- eða þjónustumarkaðnum og hins vegar landfræðilega markaðnum.

3.1 Þjónustumarkaður

Með vöru- eða þjónustumarkaði er átt við markað fyrir allar vörur eða þjónustu sem neytendur líta á sem staðgönguvörur eða staðgönguþjónustu vegna eiginleika sinna, verðs og áformaðrar notkunar. Í athugasemdum Icelandair Group er vísað til samkeppni Flugleiða-Fraktar við Eimskip og þá sérstaklega á sviði fiskútflutnings. Gefur þetta til kynna að félagið telji sjóflutninga og flugflutninga á sama markaði.



Líta ber hér fyrst til þess að í ákvörðunum samkeppnisyfirvalda sem varða sjóflutninga hefur ekki verið lagt til grundvallar að staðganga sé á milli þeirra flutninga og flutninga í flugi.³ Í ákvörðunum framkvæmdastjórnar og dómstóla EB hefur heldur ekki verið fallist á að flutningar á sjó og í flugi teljist til sama markaðar.⁴ Ekkert bendir til annars en að þessi sjónarmið eigi við í þessu máli.

Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 20/2005 var talið að markaður málsins væri fraktflutningar með flugi. Ekki var talið nauðsynlegt að greina á milli fraktflutninga eftir því hvort þeir fara fram með fraktflugvélum eða í áætlunarflugvélum með farþega. Engin sjónarmið hafa komið fram í þessu máli sem gefa til kynna að sú markaðsskilgreining eigi ekki lengur við og verður hún því lögð til grundvallar.

3.2 Landfræðilegur markaður

Til landfræðilegs markaðar telst það svæði þar sem hlutaðeigandi fyrirtæki eru viðriðin framboð og eftirspurn eftir viðkomandi vöru eða þjónustu, þar sem samkeppnisskilyrði eru nægilega lík og sem unnt er að greina frá nærliggjandi svæðum, einkum vegna þess að samkeppnisskilyrði eru greinilega frábrugðin á þeim svæðum.

Að mati Samkeppniseftirlitsins er landfræðilegi markaðurinn í máli þessu heildarmarkaðurinn fyrir fraktflutninga í flugi til og frá Íslandi, sbr. einnig ákvörðun samkeppnisráðs nr. 20/2005. Ekki þykja efni til að skipta markaðnum upp eftir einstökum áætlunarleiðum eða áfangastöðum.

4.

Staða fyrirtækja á markaðnum

Við mat á því hvort aðstæður á markaði hafi breyst með þeim hætti að ástæða sé til að endurskoða skilyrði ákvörðunar nr. 20/2005, verður að kanna hvort staða keppnauta á markaðnum hafi breyst.

Í ákvörðun samkeppnisráðs var markaðshlutdeild miðuð við tekjur og flutt magn á skilgreindum markaði árið 2004. Miðað við það tímabil var markaðshlutdeild Flugleiða-Fraktar um 75-80%⁵ miðað við tekjur og 70-75%⁶ miðað við magn. Hlutdeild Bláfugls var um 10-15%⁷ miðað við tekjur en 15-20%⁸ ef miðað er við magn. Hlutdeild Íslandsflugs (síðar Air Atlanta) var um 10-15%⁹ miðað við tekjur og

³ Sjá hér ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 *Samstarf Hf. Eimskipafélags Íslands og Samskipa hf.*, ákvörðun nr. 2/1999 *Kvörtun Samtaka verslunarinnar er varðar mismunun Hf. Eimskipafélags Íslands í tilboði í flutning á pappír í símaskrána* og ákvörðun nr. 11/2002 *Ósk um undanþágu frá ákvæði samkeppnislaga um bann við samstarfi keppnauta: Þjónustusamkomulag Hf. Eimskipafélags Íslands og Samskipa hf. í sjóflutningum á milli Íslands og N-Ameríku.*

⁴ Ákvörðun framkvæmdastjórnar EB frá 1 apríl 1992 í máli nr. IV/32.450 *French-West African Shipowner's Committees*. Um þetta segir í ákvörðuninni; „*air transport: this mode concerns only limited quantities or high value-added goods. In terms of tonnage this share of trade may be regarded as insignificant.*“, sbr. einnig dóm undirréttar EB í sameinuðum málum nr. m.a. T-24/93 og dóm dómstóls EB í sameinuðum málum nr. m.a. C-395/96P. Sjá einnig dóm undirréttar EB 30. september 2003 í sameinuðum málum nr. m.a. T-191/98 *Atlantic Container Lines v Commission*.

⁵ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

⁶ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

⁷ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

⁸ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

⁹ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.



5-10%¹⁰ að því er varðar magn. Hlutdeild Iceland Express var óveruleg eða um 0-5%¹¹ hvort heldur sem miðað er við tekjur eða magn. Samanlögð hlutdeild Flugleiða-Fraktar og Bláfugls á hinum skilgreinda markaði var því á bilinu 85-90%¹² hvort heldur sem miðað var við magn eða tekjur.

Til að meta þróun markaðshlutdeildar frá því ákvörðun nr. 20/2005 var tekin afluði Samkeppniseftirlitið upplýsinga frá Flugleiðum-Frakt, Bláfugli (og Flugflutningum) um tekjur og magn vegna flutninga til og frá Íslandi fyrir árin 2005, 2006 og fyrstu fjóra mánuði 2007. Sambærilegra upplýsinga var einnig afluð frá Iceland Express og Air Atlanta. Í töflu 1 eru upplýsingar um hlutfallslega hlutdeild þeirra sem á markaðnum starfa (eða störfuðu) miðað við tekjur umrædd ár.

Tafla 1. Upplýsingar um hlutfall flutningstekna (%) Flugleiða-Fraktar, Bláfugls, Air Atlanta og Iceland Express 2005, 2006 og fyrstu fjóra mánuði 2007 af heildarflutningstekjum. Nákvæm hlutdeild er felld út vegna trúnaðar.

	2005	2006	2007
Flugleiðir-Frakt	75-80%	85-90%	90-95%
Bláfugl	10-15%	5-10%	5-10%
Air Atlanta	5-10%	0-5%	-
Iceland Express	0-5%	0-5%	0-5%
Alls	100%	100%	100%

Eins og fram kemur í töflunni er markaðshlutdeild Flugleiða-Fraktar nú um 90-95%¹³ þegar miðað er við tekjur og hefur vaxið allmikið frá árinu 2005. Hlutdeild Bláfugls er nú um 5-10%¹⁴ og hefur farið minnkandi. Hlutdeild Iceland Express er hverfandi.¹⁵

Air Atlanta hefur upplýst í málinu að félagið hafi hætt fraktflugi til og frá Íslandi í apríl 2006 vegna breyttra áherslna í rekstri félagsins. Ljóst er því að sú aukna samkeppni sem átti að leiða af þátttöku og aðgerðum Air Atlanta á markaðnum hefur ekki gengið eftir.

Samkvæmt framansögðu er sameinuð hlutdeild Flugleiða-Fraktar og Bláfugls á markaði fyrir fraktflutninga nú u.þ.b. 95-100%¹⁶ miðað við tekjur fyrstu fjóra mánuði ársins.

¹⁰ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

¹¹ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

¹² Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

¹³ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

¹⁴ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

¹⁵ Iceland Express rekur ekki fraktflugvél heldur selur aðeins fraktrými í farþegaflugvélum

¹⁶ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.



Samkeppniseftirlitið aflaði upplýsinga frá Norðanflugi ehf. en það félag hóf flugflutninga í sumar milli Akureyrar og Ostende í Belgíu. Starfsemi þess félags hefur á hinn bóginn enn sem komið er einvörðungu staðið í einn mánuð um mitt þetta ár og legið niðri síðan. Af þeim sökum er það mat Samkeppniseftirlitsins að áhrifa þeirrar starfsemi gæti ekki að neinu marki í máli þessu og því ekki ástæða til að fjalla nánar um umfang þeirra flutninga.

Af framangöngu leiðir að markaðshlutdeild fyrirtækja innan samstæðu Icelandair Group á hinum skilgreinda markaði er enn hærri en á árinu 2005 og yfirlýsingar um öfluga samkeppni af hálfu Air Atlanta hafa ekki staðist.

5.

Flugþjónustan á Keflavíkurflugvelli

Samkvæmt 7. gr. ákvörðunarorðs ákvörðunar nr. 20/2005 er Bláfugli gert skylt að kaupa flugafgreiðslu og tengda þjónustu af öðrum flugafgreiðsluaðila en Flugþjónustunni á Keflavíkurflugvelli. Það fyrirtæki er dótturfélag Icelandair Group. Varðandi þetta skilyrði sérstaklega má hafa í huga að í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2006 var Flugþjónustan talin vera í markaðsráðandi stöðu á markaðnum fyrir flugafgreiðslu fyrir farþegaflug á Keflavíkurflugvelli með yfir 90% markaðshlutdeild. Gögn þau sem aflað hefur verið í þessu máli gefa til kynna að félagið hafi mjög öfluga stöðu í flugafgreiðslu almennt séð. Hér verður og að hafa í huga að markaðshlutdeild Flugleiða-Fraktar í flugfrakt til og frá landinu hefur aukist og hlutdeild Bláfugls minnkað.

6.

Í athugasemdum Flugleiða-Fraktar er vísað til þess að tilgangur og orðalag í 11. gr. í ákvörðunarorði ákvörðunar nr. 20/2005 verði ekki túlkuð með öðrum hætti en svo að einungis sé unnt að breyta skilyrðum ákvörðunarinnar fyrirtækinu í hag. Í þessu sambandi er vísað til sjónarmiða sem gilda um afturköllun stjórnvaldsákvæðana og réttaröryggi borgaranna. Samkeppniseftirlitið vísar hér til úrskurðar áfrýjunarnefndar í máli nr. 6/2007 *Icelandair Group hf. og Bláfugl ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu* varðandi heimild til breytingar á ákvörðun nr. 20/2005. Segir í þessu sambandi að „forsendur og aðfaraorð sáttarinnna eru alveg skýr um að tilgangi samkeppnislaga verði að ná.“

Hvað varðar sjónarmið Icelandair Group um að kaupendastyrkur sé enn meiri en á þeim tíma er skilyrðin voru sett, vill Samkeppniseftirlitið fyrst benda á að með kaupendastyrk er í samkeppnisrétti átt við að kaupendur séu það öflugir að þeir ryðji burt eða geri að engu þann efnahagslega styrk sem seljandi hefur, svo sem á grundvelli hárrar markaðshlutdeildar, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2006 *Flugþjónustan á Keflavíkurflugvelli ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.¹⁷ Markaðurinn sem um ræðir verður þar af leiðandi að vera mjög sérstakur og á honum mjög fáir og öflugir kaupendur.¹⁸ Hefur fyrst og fremst reynt á slíkt í samrunamálum þar sem kaupendastyrkur hefur aðeins í

¹⁷ Sjá t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar EB í Coca-Cola/Amalgamated Beverages málinu nr. COMP/M.794: „... in an assessment of dominance the question is whether there is sufficient countervailing buyer power to neutralise the market power of the parties.“

¹⁸ Sjá t.d. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 32/2002 *Erindi Aalborg Portland Íslandi hf. vegna viðskiptahátta Sementsverksmiðjunnar hf.*“



sérstökum tilvikum verið talinn fela í sér nægt mótvægi gegn þeim efnahagslega styrk sem felst í hárrí markaðshlutdeild sameinaðs félags.¹⁹ Jafnframt verður að gæta að því að kaupendastyrkur fárra öflugra kaupenda nægir ekki í þeim tilvikum þegar jafnframt eru margir veikir kaupendur á markaðnum. Ástæða þess er sú að fyrirtæki með háa markaðshlutdeild getur hæglega beitt markaðsstyrk sínum gagnvart hinum veikum kaupendum, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2006.²⁰

Samkeppniseftirlitið telur ljóst að þó að mörg fyrirtæki á Íslandi séu umfangsmiklir inn- og útflytjendur sé ljóst að ekkert þeirra sé það stór kaupandi á fraktflutningsþjónustu að tilfærsla á viðskiptum þeirra á milli farmflytjenda hefði afgerandi áhrif á markaðsstöðu félaganna. Ekki er unnt að gera ráð fyrir því að DHL búi yfir slíkum kaupendastyrk að það fyrirtæki geti haft afgerandi áhrif á stöðu Flugleiða-Fraktar á markaðnum. Þar fyrir utan er ljóst að ýmsir viðskiptavinir félagsins búa ekki yfir kaupendastyrk.

7.

Að því er varðar aðgangshindranir vísar Icelandair Group til sjónarmiða sem sett hafi verið fram þegar samruninn hafi upphaflega verið tilkynntur m.a. þess efnis að engar lagalegar hindranir séu fyrir hendi, mörg flugfélög bæði innlend og erlend hafi á liðnum árum komið inn á markaðinn og alkunna sé að Keflavíkflugvöllur geti annað miklu meiri flugumferð en þeirri sem núna fari um flugvöllinn, sérstaklega að því er varði vöruflutninga. Icelandair Group vísar einnig til þess að hið nýstofnaða félag Norðanflug sem sé fyrirtæki á sviði fraktflutninga í eigu fjársterkra aðila hafi sýnt fram á hinar takmörkuðu aðgangshindranir á markaðnum.

Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Við mat á því hvort um aðgangshindranir sé að ræða verður að taka til athugunar hvort líklegt sé að nýir keppinoutar hefji samkeppni á viðkomandi markaði í þeim mæli að þeir geti veitt fullnægjandi aðhald.

Ekki er um neinar lagalegar hindranir sem takmarka möguleika nýrra keppinouta við að hasla sér völl á þeim markaði sem um ræðir umfram almennar og sértækar kröfur sem lúta að öryggi og neytendavernd. Samkeppniseftirlitið telur þó að við mat á stöðu Icelandair Cargo og Bláfugls og mögulegri samkeppni sé vert að benda á að til skamms tíma voru miklar formlegar aðgangshindranir að flugmarkaðnum til og frá Íslandi, bæði að því er varðar fraktflutninga og farþegaflug. Þar til fyrir u.þ.b. 10–15 árum var áætlunarflug milli landa í Evrópu að verulegu leyti bundið opinberum sérleyfum og ríkti þá almennt einokun eða fákeppni á einstökum flugleiðum. Hér á landi nutu Flugleiðir, forveri Icelandair Group og Icelandair Cargo, velvildar og fulltingis stjórnvalda. Félagið var það sem á ensku hefur verið kallað „flag carrier“ og var handhafi nær allra sérleyfa bæði í

¹⁹ Sjá Lindsay, *The EC Merger Regulation: Substantive Issues*, 2003 bls. 250: „... buyer power in itself is rarely sufficient to justify clearing a transaction without undertakings when the merger results in very high market shares because, in such cases, customers generally cannot defeat attempts by the merged group to exercise market power.”

²⁰ Sjá hér einnig dóm undirréttar EB í máli nr. T-228/97 *Irish Sugar v Commission* [1999] ECR II-2969.



millilanda- og innanlandsflugi. Flugleiðir voru þess vegna því sem nær í einokunarstöðu um áratugaskeið.

Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að þó að Keflavíkurflugvöllur geti annað meiri flugumferð en þeirri sem nú fer um völlinn hefur það ekki úrslitabýðingu við mat á því hverjir séu möguleikar nýrra keppnauta til að hasla sér völl á þeim markaði sem hér um ræðir. Hafa verður hér í huga stöðu Icelandair Cargo og Bláfugls á markaðnum og hvernig nýjum aðilum hefur reitt af á honum. Slíkar „sögulegar“ upplýsingar þykja í samkeppnisrétti veita mikilverðar upplýsingar um möguleika á því að árangursrík innkoma á markaðinn eigi sér stað.²¹

Í þessu sambandi er eðlilegt að líta til þess hvernig sá markaður sem hér um ræðir hefur þróast sl. 10-15 ár en á þeim tíma má ætla að hann hafi fjórfaldast að stærð sé miðað við magn í tonnum sem farið hefur árlega um Keflavíkurflugvöll.

Íslandsflug – Air Atlanta

Árið 1993 hóf Íslandsflug reglubundið flug á milli Englands og Reykjavíkur með einni ATR-flugvél í samstarfi við DHL-hraðflutningafyrirtækið. Árið 1997 jók félagið burðargetu sína með því að taka í notkun Boeing þotu í stað ATR-vélarinnar auk þess sem áfangastöðum í Evrópu var fjölgað. Air Atlanta yfirtók Íslandsflug árið 2005 og hætti umræddu fraktflugi milli Íslands og Evrópu árið 2006.

Cargolux

Árið 1994 hóf Cargolux að fljúga til Íslands tvisvar í viku á leið sinni milli Evrópu og Bandaríkjanna í samstarfi við Flugflutninga sem önnuðust afgreiðslu fyrir félagið hér á landi. Árið 1997 var þessum ferðum fjölgað í þrjár. Cargolux hætti samkeppni hér á landi í ársbyrjun 2002.

Norðanflug

Norðanflug hóf áætlunarflug á milli Akureyrar og Ostende í Belgíu í sumar en fyrir liggur að starfsemi þess félags hefur enn sem komið er einvörðungu staðið í einn mánuð um mitt þetta ár og legið niðri síðan.

Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að þrátt fyrir að Icelandair Cargo og forveri þess Flugleiðir hafi á liðnum árum a.m.k. tímabundið búið við samkeppni á skilgreindum markaði hefur það aldrei leitt til þess að yfirburðum félagsins á markaðnum hafi verið ógnað. Þannig er í úrlausnum samkeppnisráðs á árinu 1997 miðað við að Flugleiðir hafi 84% hlutdeild í fraktflugi.²² Þá liggur fyrir að félagið hefur á árinu 1998 verið með 75% hlutdeild af heildarflutningum um Keflavíkurflugvöll en ári síðar var hlutdeildin 78%.²³ Ekkert bendir til annars en að Flugleiðir og síðar Icelandair-Cargo hafi allt frá sl. aldamótum haldið svipaðri hlutdeild og áður, þ.e. u.þ.b. 75–80%, og raunar hærra hlutdeild síðustu misseri sbr. töflu 1.

²¹ Sjá t.d. nefndar tulkunarreglur framkvæmdastjórnar EB um lárétta samruna.

²² Sjá m.a. álit samkeppnisráðs nr. 11/1997 *Erindi Flugflutninga ehf. um innheimtu eldsneytisgjalds á Keflavíkurflugvelli*.

²³ Viðskiptablað Morgunblaðsins „*Samkeppnin er mun skemmtilegri en einokun*“, 3. febrúar 2000.



8.

Með vísan til þess sem að framan er rakið verður að telja að aðstæður á skilgreindum markaði hafa breyst með þeim hætti að styrkur Flugleiða-Fraktar og Bláfugls hafi aukist enn frekar frá því sem hann var á þeim tíma er samruni fyrirtækjanna var samþykktur. Þannig má ætla að hlutdeild Flugleiða-Fraktar á markaði fyrir fraktflutninga sé nú um 90-95% og hlutdeild Bláfugls um 5-10%. Samanlögð hlutdeild félaganna er því um 95-100% og ber vott um algjöra yfirburðastöðu á markaðnum.

Á þeim tíma sem ákvörðun nr. 20/2005 var tekin var Íslandsflug (síðar Air Atlanta), í samstarfi við DHL á Íslandi, helsti keppinautur umræddra aðila, með um 10-15%²⁴ markaðshlutdeild miðað við tekjur en 5-10%²⁵ miðað við magn. Fyrir liggur að félagið hefur nú hætt starfsemi og viðskipti DHL hafa flust að mestu yfir til Flugleiða-Fraktar sem ber höfuð og herðar yfir aðra aðila á markaðnum. Því er ljóst að ein grunnforsenda þess að umræddur samruni var heimilaður á sínum tíma, þ.e. fyrirhuguð innkoma Air Atlanta sem burðugs keppinauts á umræddum markaði, hefur ekki gengið eftir. Helsti keppinautur félaganna er Iceland Express en hlutdeild þess félags á markaðnum er óveruleg eða einungis um eða 0-5%. Samkeppniseftirlitið getur því með engu móti fallist á þau sjónarmið Icelandair Group að núna séu starfandi enn öflugri keppinautar umræddra fyrirtækja en á þeim tíma er skilyrðin voru sett. Við mat á styrkleika fyrirtækjanna ber einnig að líta til starfsemi 10 dótturfélaga Icelandair Group sem starfa á sviði flugrekstrar og ferðaþjónustu og njóta mikilla yfirburða á þeim mörkuðum sem þau starfa á, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 4/2007 *Icelandair ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

Í ljósi þeirrar stöðu sem Flugleiðir-Frakt og Bláfugl njóta á markaði fyrir flugflutninga með frakt til og frá Íslandi, telur Samkeppniseftirlitið ekki forsendur nú til að fella niður skilyrði þau sem kveðið er á um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 20/2005.

Við rannsókn þessa máls hafa komið vísbendingar um að brotið hafi verið gegn skilyrðum ákvörðunar nr. 20/2005 sem eins og áður sagði var ætlað að tryggja samkeppni. Framangreind umfjöllun sýnir einnig að ekki hefur gengið eftir það mikilvæga atriði að Air Atlanta veitti öflugra samkeppni á markaðnum og staða Icelandair samstæðunnar er enn öflugri á markaðnum en hún var 2005. Í þessu sambandi er almennt rétt að hafa í huga að Samkeppniseftirlitið getur afturkallað og fellt úr gildi samrunaákvörðun sem heimilar samruna, með eða án skilyrða, að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Þetta getur t.d. átt sér stað ef samrunaaðilar hafa veitt rangar upplýsingar eða brotið skilyrði sem sett hafa verið í samrunaákvörðun.²⁶ Brot á skilyrðum getur einnig varðað viðurlögum.

²⁴ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

²⁵ Nákvæm hlutdeild felld út vegna trúnaðar.

²⁶ Sjá t.d. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 3/2001 *Ákvörðun um afturköllun á ákvörðun nr. 44/1999 vegna rangra upplýsinga Búnaðarbanka Íslands hf., Sölufélags garðyrkjumanna svf. og Grænmetis ehf.* Varðandi heimildir framkvæmdastjórnar EB að þessu leyti sjá t.d. Ortiz Blanco, EC Competition Procedure, önnur útgáfa 2006 bls. 690: „In case of non-compliance with an obligation, the Commission may: • revoke the decision to authorize the operation; and • if revocation takes place,



Í ljósi þessa mun Samkeppniseftirlitið taka það til skoðunar hvort grunur um brot á skilyrðum ákvörðunar nr. 20/2005 sé á rökum reistur og hvort forsendur séu til afturköllunar þeirrar ákvörðunar að heimila umræddan samruna með skilyrðum.

Í ljósi þeirra aðstæðna, sem nú ríkja á markaðnum, þykir rétt að skilyrði ákvörðunar nr. 20/2005 haldi gildi sínu, með þeim breytingum sem um getur í ákvörðunarorði þessarar ákvörðunar. Gerður er fyrirvari um afturköllun ákvörðunarinnar vegna breytinga á forsendum hennar.

IV. Ákvörðunarorð

„Skilyrði ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 20/2005 halda gildi sínu með eftirtöldum breytingum:

- 1. Orðin „fram til 1. júlí 2007“ í 7. gr. falla brott.**
- 2. Fyrsti málsliður 11. gr. fellur brott.**

Með vísan til framangreinds ber Icelandair Group hf. (áður FL Group hf.) og dótturfélögum þess, þ.m.t. Bláfugli ehf. (áður Bláfugl hf.) og Flugleiðum-Frakt ehf. (Icelandair Cargo) að fara að skilyrðum þeim sem tilgreind eru í ákvörðunarorði samkeppnisráðs nr. 20/2005 með framangreindum breytingum. ”

Guðmundur Sigurðsson

adopt a decision in the first phase – of approval or prohibition- subsequent to new examination of the operation ... and/or • by means of a decision, impose a fine of up to 10 per cent of the total turnover of the undertaking concerned ...”

