



SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Þriðjudagur, 22. desember 2009

Ákvörðun 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

I.

Erindið og málsmeðferð

1.

Samkeppniseftirlitinu barst erindi, dags. 26. janúar 2009, frá Hf. Eimskipafélagi Íslands (hér eftir Eimskip), Samskipum hf. og dótturfélagi Samskipa, Samskipum Inc. (hér eftir saman nefnd Samskip). Í erindinu er óskað eftir undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 vegna samnings Samskipa við Eimskip um beina sjóflutninga á siglingaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku sem tekið hafi gildi þann 7. janúar 2009. Um samninginn segir að hann hafi verið gerður til tveggja ára eða til 31. desember 2010 en unnt sé að segja samningnum upp með fjögurra mánaða fyrirvara. Samningurinn feli það í sér að Samskip sé skuldbundið til að flytja 70 gámaeiningar með Eimskip á ári en þegar því sleppi sé Samskipum frjálst að leita til annarra flutningsaðila.

Í erindinu kemur fram að aðilar telji til hagsbóta fyrir íslenska neytendur að fleiri en einn aðili geti boðið upp á reglubundna sjóflutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku. Sérstaklega sé það mikilvægt í ljósi núverandi aðstæðna í íslensku þjóðlífi. Aðstæður á markaði séu hins vegar þannig að mati Samskipa að ekki séu rekstrarlegar forsendur fyrir það félag að gera út eigin skip á umræddri áætlunarleið. Samskip flytji talsvert af vörum milli Norður-Ameríku og Íslands með umskipun í Evrópu en slíkar siglingar uppfylli ekki þarfir allra viðskiptavina þar sem þær séu bæði tímafrekar og dýrari lausn. Að auki þoli ákveðnar vörur ekki þá bið sem slíkar siglingar hafi í för með sér. Að mati Samskipa verði félagið því að leita eftir samstarfi við aðra til að geta keppt á markaði fyrir sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Eins og málum sé nú háttað virðist möguleikar Samskipa til reglubundinna flutninga á umræddri siglingaleið vera bundnir við Eimskip enda hafi Atlantsskip hætt siglingum til Norfolk.

Þá segir að aðilar líti svo á að það hefði jákvæð áhrif á samkeppni á umræddum markaði ef undanþága yrði veitt. Í því sambandi er vísað til þess sem fram hafi komið í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 um að Eimskip hafi aukið markaðshlutdeild sína á kostnað Samskipa eftir að samkeppnisyfirvöld höfðu áður bundið enda á samstarf Samskipa og Eimskips á umræddri flutningaleið á grundvelli eldri samnings á milli aðila. Þá kemur fram í erindinu það mat að ólíklegt sé að Samskip hefji siglingar með eigin skipum á umræddri áætlunarleið. Samningurinn komi hins vegar til með að gera Samskipum kleift að keppa



við Eimskip sem hafi jákvæð áhrif á samkeppni á markaðnum og sé í samræmi við markmið samkeppnislaga.

Ennfremur segir um samninginn að hann sé efnislega sambærilegur þeim samningi sem fjallað hafi verið um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003. Samningurinn sé líkt og hinn fyrri til tveggja ára og uppsegjanlegur á samningstímanum með fjögurra mánaða uppsagnarfresti. Skuldbinding til flutninga sé einnig hin sama og í fyrri samningi eða 70 gámaeiningar á ári. Svigrúm Samskipa til að flytja með öðrum sé því afar litlum takmörkunum háð. Aðilar telji því að sambærileg rök eigi við nú fyrir því að veita undanþágu og voru í máli sem leiddi til ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 11/2003.

Aðilar telja að þau skilyrði sem sett eru fyrir undanþágu, sbr. a-d liði 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga, eigi við í þessu máli. Samningurinn stuðli að bættri framleiðslu og dreifingu á vörum og efla tæknilegar og efnahagslegar framfarir, sbr. a-lið 15. gr. Þá segir að staða Samskipa hafi lítið breyst. Félagið verði að leita eftir samstarfi við aðra til að geta keppt á umræddum markaði og verði með slíku samstarfi samkeppnishæfara. Þá eigi Samskip ekki skip á umræddri flutningaleið. Veiting undanþágu fyrir samningnum myndi þannig bæði auka samkeppni á markaðnum og bæta dreifingu á vöru og þjónustu í skilningi 15. gr.

Aðilar halda því ennfremur fram að neytendur fái sanngjarna hlutdeild í ávinningi samningsins, sbr. b-lið 15. gr. Neytendur séu í þessu tilviki kaupendur að flutningaþjónustu. Hagur þeirra sé augljóslega sá að sem flestir aðilar stundi virka samkeppni á umræddum markaði. Slíkt leiði til lækkunar á verði, bættrar dreifingar og þjónustu, hagkvæmrar nýtingar framleiðsluþátta o.s.frv. Þá segir að með samningnum sé Samskipum gert kleift að bjóða viðskiptavinum sínum þjónustu sem þeim stæði að öðrum kosti ekki til boða frá fyrirtækinu.

Það er mat aðila að samningurinn leggi ekki höft á hlutaðeigandi fyrirtæki sem óþörf séu til að ná settum markmiðum, sbr. c-lið 15. gr. Jafnframt sé ljóst að samningurinn veiti aðilum ekki heldur færi á að koma í veg fyrir samkeppni að því er varði verulegan hluta þeirrar þjónustu sem um ræðir, sbr. d-lið 15. gr. Segir að markmið aðila með samningnum sé að samkeppni ríki á viðkomandi markaði til hagsbóta fyrir íslenska neytendur. Þá segir að markmið Samskipa með samningnum sé að vera samkeppnishæft á markaðnum. Það flutningsmagn sem samkeppni geti ríkt um yrði undanþága veitt sé verulegt enda samningsskuldbinding Samskipa um flutninga með Eimskip einungis 70 gámaeiningar á ári. Aðstaðan að þessu leyti sé sú sama og í fyrrnefndri ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 og úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003.

Með vísan til alls framangreinds fara aðilar fram á að umbeðin undanþága verði veitt enda séu öll skilyrði fyrir veitingu hennar uppfyllt.

2.

Samkeppniseftirlitið sendi Eimskip og Samskipum fyrirspurnir, dags. 19. maí 2009, þar sem óskað var eftir upplýsingum um flutt magn á áætlunarleiðum til og frá Íslandi sundurliðað eftir ársfjórðungum frá júlí 2007 til og með mars 2009. Svör bárust frá Samskipum með bréfi, dags. 2. júní 2009 og Eimskip með bréfi dags. 11. júní 2009.



II. Niðurstaða

1.

Í máli þessu óska Samskip og Eimskip eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga fyrir því að hið fyrrnefnda félag fái að kaupa flutningarými af hinu síðarnefnda í áætlunarskipum þess á leiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningur á milli aðila um flutningana gildir til ársloka 2010 og er gert ráð fyrir að Samskip flytji a.m.k. 70 gámaeiningar á flutningaleiðinni á ári. Þegar því marki er náð er Samskipum heimilt að beina flutningum til annarra aðila.

Samkeppniseftirlitið bendir hér á að samkeppnisyfirvöld hafa áður veitt sambærilegum samningum um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku undanþágu frá bannákvæðum samkeppnislaga. Þannig var samningi frá 22. janúar 1997 milli þessara aðila, um sjóflutninga á umræddri áætlunarleið, veitt undanþága með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997, sbr. og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Þá var svipuðum samstarfssamningi aðila frá 23. júlí 2002 aftur veitt undanþága frá ákvæðum samkeppnislaga með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003. Þegar hugsanleg skaðleg áhrif samstarfs fyrirtækja eru metin er nauðsynlegt að kanna hver aðstaðan er á þeim markaði sem samstarfið tekur til.

2.

Markaðurinn og staða aðila

Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er markaður sölusvæði vöru og staðgengdarvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgengdarþjónustu. Hagfræðileg rök leiða til þess að skoða verður viðkomandi markað út frá a.m.k. tveimur sjónarhornum, vöru- eða þjónustumarkaðnum og landfræðilega markaðnum.

Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu* voru áætlunarflutningar á sjó til og frá landinu skilgreindir sem sérstakur markaður sem eftir atvikum mætti flokka eftir einstökum leiðum, s.s. sjóflutninga milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar. Ekki var talið að leiguflutningar væru á sama markaði og áætlunarsiglingar. Þá var ekki talið að staðganga væri á milli fragtflutninga með flugi annars vegar og flutninga á sjó hins vegar. Þrjú fyrirtæki hafa sinnt áætlunarsiglingum til og frá Íslandi, þ.e. Eimskip, Samskip og Atlantsskip hf. Önnur skipafélög sem sigla til og frá Íslandi, s.s. Nesskip hf. og Nes hf. skipafélag, sinna leiguflutningum.

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-Ameríku. Er sú skilgreining í samræmi við fyrrnefnd mál samkeppnisyfirvalda þar sem fjallað hefur verið um samninga aðila um sjóflutninga á umræddri áætlunarleið.

Í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 var komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip væri í markaðsráðandi stöðu á markaði fyrir áætlunarsiglingar til og frá landinu. Skipti þar mestu há hlutdeild Eimskips á því tímabili sem var til skoðunar en hún var þá að



jafnaði 75-80%. Einnig hafði áhrif fjárhagslegur styrkleiki, flutningaframboð Eimskips o.fl. Rétt er að taka til skoðunar hvort þessi atriði hafi breyst. 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. Ljóst er að Eimskip átti í talsverðum fjárhagslegum erfiðleikum á árinu 2008 og framan af þessu ári. Stöfuðu þessir erfiðleikar m.a. að fjárfestingum fyrirtækisins erlendis í kæli- og frystigeymslum. Var svo komið að þann 1. júlí sl. var fyrirtækinu veitt heimild til nauðarsamninga. Fólu nauðarsamningarnir það í sér að Eimskip seldi allan rekstur sinn, þ.m.t. dótturfélög til L1003 ehf. (heitir nú Eimskip Ísland ehf.) sem nú sinnir aðallega því sem nefnt hefur verið kjarnastarfsemi Eimskips, þ.e. sjóflutningum til og frá Íslandi. Hluthafar í nýja félaginu eru Landsbanki Íslands hf. (46%), fjárfestingasjóðirnir Yucaipa American Alliance Fund II, LP og Yucaipa American Alliance (Parallel) Fund II, LP (32,3%) auk fyrrum kröfuhafa í Hf. Eimskipafélagi Íslands. Nánar er fjallað um þessi kaup í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009 *Kaup Landsbanka Íslands hf. og Yucaipa American Alliance fjárfestingasjóðanna á hlut í L1003 ehf.* en í því máli var komist að þeirri niðurstöðu að staða Eimskips sé það sterk að líklegt sé að félagið sé enn í markaðsráðandi stöðu.

Ljóst er samkvæmt þessu að Eimskip hefur gengið í gegnum fjárhagslega endurskipulagningu og er komið í eigu öflugra aðila. Í ljósi þessa og þeirra yfirburða sem Eimskip enn hefur í markaðshlutdeild telur Samkeppniseftirlitið að félagið sé í markaðsráðandi stöðu.

Rétt er þó að hafa í huga að mál þetta varðar hins vegar að meginstefnu markað fyrir siglingar á milli Íslands og Norður Ameríku. Á þeim hluta markaðarins er staða Eimskips mun sterkari en hlutdeild fyrirtækisins miðað við tekjur var um 91% á árinu 2008. Hlutdeild Samskipa var hins vegar 9%. Sé miðað við flutt magn var hlutdeild Eimskips 92% og Samskipa 8%. Rétt er að geta þess að til skamms tíma buðu Atlantsskip upp á reglubundnar áætlunarsiglingar á umræddri flutningleið. Þeim flutningum var hins vegar hætt í nóvember 2006 þannig að Atlantsskip eru ekki lengur keppinautur á skilgreindum markaði. Af þessu er ljóst að sá samningur sem um ræðir tekur til samstarfs milli keppinauta sem sameiginlega eru með 100% markaðshlutdeild á skilgreindum markaði.

3.

Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005

Samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 eru allir samningar og samþykktir milli fyrirtækja, hvort heldur þær eru bindandi eða leiðbeinandi, og samstilltar aðgerðir sem hafa að markmiði eða af þeim leiðir að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni raskað bannaðar.

Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að það samstarf sem hér um ræðir milli Eimskips og Samskipa felur það í sér að tveir keppinautar á sviði sjóflutninga á ákveðinni flutningaleið sameinast um tiltekna þætti í starfsemi sinni. Bann 10. gr. samkeppnislaga tekur m.a. til samninga, samþykktu og samstilltra aðgerða sem takmarka eða stýra framleiðslu, mörkuðum, tækniþróun eða fjárfestingu, sbr. b-lið 2. mgr. umrædds lagaákvæðis. Öll samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta þar sem hún skapar hættu á því að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit



hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði. Ber í þessu samhengi að hafa í huga að Samskip og Eimskip eru eins og fyrr segir keppinautar sem starfa á sama sölustigi og að auki eru þeir sameiginlega með 100% markaðshlutdeild á skilgreindum markaði. Með hliðsjón af þessu telur Samkeppniseftirlitið að flutningasamningur Eimskips og Samskipa frá 7. janúar 2009 brjóti í bága við b-lið 10. gr. samkeppnislaga.

4.

Undanþáguheimild 15. gr. samkeppnislaga

Í erindi Eimskips og Samskipa er þess farið á leit að Samkeppniseftirlitið veiti umræddu samstarfi undanþága á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga.

Í 15. gr. samkeppnislaga er kveðið á um heimildir Samkeppniseftirlitsins til þess að veita undanþágur frá ákvæðum 10. og 12. gr. samkeppnislaga um bann við samkeppnishamlandi samvinnu fyrirtækja og samtaka fyrirtækja. Skilyrði fyrir því að Samkeppniseftirlitið geti veitt undanþágu frá bannákvæðum 10. og 12. gr. samkeppnislaga eru þau að „samningar, samþykktir, samstilltar aðgerðir eða ákvarðanir skv. 10. og 12. gr.:

- a. stuðli að bættri framleiðslu eða dreifingu á vöru eða þjónustu eða efling tæknilegar og efnahagslegar framfarir,*
- b. veiti neytendum sanngjarna hlutdeild í ávinningi sem af þeim hlýst,*
- c. leggi ekki höft á hlutaðeigandi fyrirtæki sem óþörf eru til að settum markmiðum verði náð og*
- d. veiti fyrirtækjunum ekki færi á að koma í veg fyrir samkeppni að því er varðar verulegan hluta framleiðsluvaranna eða þjónustunnar sem um er að ræða."*

Öll skilyrði ákvæðisins verða að vera uppfyllt svo til greina komi að veita undanþágu samkvæmt því.

Aðilar þessa máls byggja á því að ekki séu rekstrarlegar forsendur fyrir því að Samskip geri út eigið skip til að sinna flutningum á milli Íslands og Norður Ameríku og er í því sambandi m.a. vísað til aðstæðna í íslensku efnahagslífi. Fram kemur að talsvert af flutningum Samskipa á umræddri leið hafi farið fram með umskipun í Evrópu en slíkar siglingar geti ekki uppfyllt þarfir allra viðskiptavina félagsins. Forsendur þess að Samskip geti keppt á markaði fyrir farmflutninga milli Íslands og Norður Ameríku séu þær að gera samning við Eimskip um kaup á flutningarými í skipum þess félags. Þá telja aðilar að samningurinn uppfylli þau skilyrði sem sett eru fyrir undanþágu, sbr. a-d liði 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga.

Við mat á því hvort skilyrðum fyrir undanþágu frá bannákvæðum samkeppnislaga er fullnægt er ávallt nauðsynlegt að hafa í huga hvernig ástandið er á viðkomandi markaði.¹ Í máli þessu telur Samkeppniseftirlitið að nauðsynlegt sé að leggja mat á þá fullyrðingu aðila að ekki séu forsendur fyrir því að Samskip sinni flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku með eigin skipi og að félagið hafi í raun ekki um aðra kosti að velja til að þjóna

¹ Sjá úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003 *Atlantskip ehf. gegn samkeppnisráði*.



sínum viðskiptavinum en að kaupa flutningarými hjá Eimskipi. Í því samhengi telur eftirlitið að gagnlegt sé að horfa til þess hver þróunin hefur verið á liðnum árum á fluttu magni í sjóflutningum (inn- og útflutningi) á þessari áætlunarleið. Sérstaklega ber að taka til skoðunar þróunina fyrsta hálfu árið eftir hrun íslensku viðskiptabankanna en sem kunnugt er hafa þær efnahagsþrengingar sem fylgdu í kjölfar þess m.a. haft þau áhrif að mjög hefur dregið úr vöruinnflutningi til landsins. Til að meta þetta aflaði Samkeppniseftirlitið upplýsinga frá aðilum um flutt magn á umræddri áætlunarleið fyrir árin 2005, 2006, 2007 og 2008.² Þá var sérstaklega óskað eftir upplýsingum um flutt magn á hverjum ársfjórðungi á tímabilinu frá 1. júlí 2007 til 31. mars 2009. Þessar upplýsingar eru birtar í eftirfarandi töflum.

Tafla 1. Upplýsingar um flutt magn í tonnum á áætlunarleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku fyrir árin 2005, 2006, 2007 og 2008.

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Eimskip – innfl. | [...] ³ | [...] | [...] | [...] |
| Eimskip – útfl. | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Samskip – innfl. | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Samskip – útfl. | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Samtals | [92-93 þús.] | [75-76 þús.] | [77-78 þús.] | [73-74 þús.] |

Tafla 2. Upplýsingar um flutt magn í tonnum á áætlunarleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku á einstökum ársfjórðungum á tímabilinu frá júlí 2007 til mars 2009.

| | júlí 2007- sept. 2007 | okt. 2007- des. 2007 | jan. 2008- mars 2008 | apríl 2008- júní 2008 | júlí 2008- sept. 2008 | okt. 2008- des. 2008 | jan. 2009- mars 2009 |
|---------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Eimskip – innfl. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Eimskip – útfl. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Samskip – innfl. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Samskip – útfl. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Samtals þús. | [20-21] | [19-20] | [23-24] | [21-22] | [16-17] | [13-14] | [15-16] |

Ljóst er af töflunum að flutningsmagn á umræddri siglingaleið hefur dregist mikið saman á liðnum árum. Þó lítilsháttar aukning hafi verið á milli áranna 2006 og 2007 er ljóst að markaðurinn hefur í heild dregist saman á sl. fjórum árum. Frá miðju ári 2007 hefur samdrátturinn þó verið mun meiri. Væri hann reiknaður á ársgrundvelli er ljóst að hann er um 20-35% miðað við fyrri ár.⁴ Með hliðsjón af framangreindu og að teknu tilliti til aðstæðna í íslensku efnahagslífi að öðru leyti má fallast á það sjónarmið aðila að ekki séu forsendur fyrir því að Samskip hefji áætlunarsiglingar með eigin skipi á umræddri siglingaleið, a.m.k. ekki á meðan þess mikla samdráttar gætir í innflutningi sem verið hefur undanfarin misseri. Sterkar líkur má því leiða að því að verði umbeðin undanþága

² Umræddra upplýsinga hefur verið aflað í tengslum við annað mál sem varðar kvörtun Samskipa yfir meintum brotum Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga.

³ Fellt út vegna trúnaðar.

⁴ Um 19% samdráttur var á milli þriðja ársfjórðungs 2008 og sama ársfjórðungs 2007, um 31% samdráttur á milli fjórða ársfjórðungs 2008 og sama ársfjórðungs 2007 og um 34% samdráttur á milli fyrsta ársfjórðungs þessa árs og fyrsta ársfjórðungs árið 2008.



ekki veitt muni Eimskip eitt skipafélaga geta boðið viðskiptavinum upp á sjóflutningaþjónustu milli Íslands og Norður Ameríku nema um væri að ræða flutninga með umskipun í Evrópu. Eimskip myndi því með öðrum orðum verða í einokunarstöðu á skilgreindum markaði þar sem viðskiptavinir hefðu ekki möguleika á að leita til annarra keppinauta um beina sjóflutninga á milli þessara áfangastaða. Samkeppniseftirlitið telur að slíkar aðstæður væru jafnframt til þess fallnar að styrkja stöðu Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu og þar með á heildarmarkaðnum fyrir sjóflutninga til og frá landinu. Skýrist það m.a. af því að margir kaupendur á flutningaþjónustu vilja geta átt þess kost að gera samninga um flutninga bæði til og frá Evrópu og Norður Ameríku. Með einokun í Ameríkusiglingum kæmist Eimskip í kjörstöðu gagnvart slíkum viðskiptavinum sem gæti haft það í för með sér að hlutdeild félagsins myndi aukast enn frekar í siglingum til Evrópu og þar með á heildarmarkaði fyrir flutninga til og frá landinu. Með þessi atriði í huga verður að telja að skilyrði samkvæmt a og b-lið 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga um m.a. bættu framleiðslu og dreifingu og sanngjarna hlutdeild neytenda (viðskiptavina) í þeim ávinningi sem af samstarfinu hlýst séu uppfyllt.

Eins og fyrr segir mun Eimskip samkvæmt samningnum flytja sem nemur 70 gámaeiningum fyrir Samskip á ári. Þegar umræddum 70 gámaeiningum sleppir er Samskipum frjálst að leita til annarra aðila um flutninga á áætlunarleiðinni. Samkeppniseftirlitið aflaði upplýsinga frá Samskipum um fjölda gámaeininga sem fyrirtækið flytur á umræddri leið. Samkvæmt upplýsingum fyrirtækisins er gert ráð fyrir að fluttar verði um [...] gámaeiningar á þessari leið á þessu ári með Eimskip. Í ljósi þess sem að framan greinir um þróun flutningamagns á leiðinni undanfarin ár sem og núverandi ástands í íslensku efnahagslífi telst það e.t.v. ólíklegt að nýir aðilar muni hasla sér völl á hinum skilgreinda markaði. Hvað sem því líður er ljóst að svigrúm Samskipa á samningstímanum er umtalsvert til að leita til annarra aðila, s.s. nýrra hugsanlegra keppinauta eða annarra lausna um beina flutninga milli Íslands og Norður Ameríku enda það flutningsmagn sem samkeppni getur ríkt um verulegt. Með hliðsjón af þessu verður að telja að skilyrði samkvæmt c og d-lið 15. gr. m.a. um að samningurinn leggi ekki óþarfa höft á aðila eða að hann útiloki samkeppni að verulegu leyti frá hugsanlegum keppinautum séu uppfyllt.

Með vísan til þess sem að framan greinir telur Samkeppniseftirlitið rétt að veita umræddum samningi Eimskips og Samskipa tímabundna undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Rétt þykir að veita undanþáguna til samræmis við gildistíma samningsins, þ.e. til 31. desember 2010. Jafnframt gerir Samkeppniseftirlitið það að skilyrði að skipafélögin tilkynni samkeppnisyfirvöldum um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samningi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli.

⁵ Fellt út vegna trúnaðar.



III.

Ákvörðunarorð:

„Flutningasamningur milli Samskipa hf. og Eimskips Ísland ehf., sem fjallað er um í ákvörðun þessari brýtur í bága við b-lið 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005.

Með heimild í 15. gr. samkeppnislaga veitir Samkeppniseftirlitið samningnum undanþágu frá bannákvæði b-liðar 10. gr. laganna. Gildir undanþágan til 31. desember 2010. Meðan undanþágan gildir skulu Samskip hf. og Eimskip Ísland ehf. tilkynna Samkeppniseftirlitinu um allar verðbreytingar og breytingar á skilmálum í flutningum þeirra milli Íslands og Norður-Ameríku og um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim.“

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson