

Föstudagurinn 6. febrúar 2004

211. fundur samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 2/2004

**Framhaldsrannsókn vegna erindis Allrahanda ehf. um ferðir  
Kynnisferða hf. frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar til Reykjavíkur  
um Bláa lónið**

**I.**

**Erindið**

Með bréfi, dags. 12. október 2001, kvartaði fyrirtækið Allrahanda Ísferðir ehf. (hér eftir Allrahanda) yfir því að sama dag hafi fyrirtækið frétt að keppinautur þess, Kynnisferðir sf., bjóði með litlum fyrirvara, frá og með 18. október 2001, ferð frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar með viðkomu í Bláa Lóninu á leið til gististaða þátttakenda í Reykjavík. Sjálfur hafi kvartandi tilkynnt þann 2. október 2001 að slík ferð hæfist á sínum vegum þann 1. nóvember.

Í erindi sínu rekur kvartandi forsögu þess að hann ákvað að setja upp ferð fyrir komufarþega til landsins frá Flugstöðinni með viðkomu í Bláa Lóninu á leið til gististaða í Reykjavík. Meðal þess sem þar kemur fram er að á ferðakaupstefnunni Vest Norden, sem haldin var á Grænlandi dagana 19.-20. september 2001, hafi allmargir söluaðilar komið að máli við fulltrúa Allrahanda og spurt hvort fyrirtækið væri reiðubúið að setja upp slíka ferð. Jafnframt segir kvartandi að rætt hafi verið um ákveðna daga vikunnar, fimmtudaga og föstudaga, ásamt ákveðnum brottfarartíma, kl. 16:15, báða dagana. Kvartandi bendir á að flestir þeir söluaðilar sem hafi komið að máli við fulltrúa Allrahanda vegna umræddrar ferðar hafi verið söluaðilar og starfsmenn Flugleiða hf. erlendis. Þessir aðilar hafi jafnframt upplýst Allrahanda að í 3 ár hefðu þeir reynt að fá Kynnisferðir til þess að setja á laggirnar slíka ferð en án árangurs. Í erindinu kemur svo fram að Allrahanda hafi á ferðakaupstefnunni gefið jákvæð svör og talið sig geta hafið þessa ferð 1. nóvember. Settur hafi verið sá fyrirvari að athuga þyrfti hvort slík ferð varðaði við lög sem gilda um sérleyfi til aksturs á leiðinni frá Flugstöðinni til Reykjavíkur. Þann 2. október 2001 sendi Allrahanda tilkynningu með tölvupósti til aðila í ferðaþjónustu innanlands og utan um að umrædd ferð hæfist 1. nóvember 2001 og kosta myndi kr. 2.800 í ferðina. Jafnframt segir að aðalskrifstofa Flugleiða hafi verið Allrahanda innan handar við dreifingu á upplýsingum um ferðina og að viðbrögð aðila við ferðinni hafi verið góð.

Þann 12. október 2001 hafi Allrahanda hins vegar frétt að Kynnisferðir myndu hefja ferð á sömu tímum með sömu viðkomustöðum frá og með 18. október 2001.

Kvartandi telur ljóst að ferð Kynnisferða, sem sé hvað áhrærir viðkomustaði, brottfarartíma og ferðadaga alveg hliðstæð og fyrirhuguð ferð Allrahanda, sé sett: „[...] til að drepa niður samkeppni frá Allrahanda strax í fæðingu.“

Bent er á sterka stöðu Kynnisferða hvað varðar aðstöðu og aðgengi að farþegum við flugstöðina og ályktar Allrahanda út frá því að nálgun fyrirtækisins við komufarþega væri Kynnisferðum þvert um geð þar sem slíkt hafi áhrif á ákvarðanir farþega um aðrar dagsferðir. Í lok erindisins kemur fram ósk um að samkeppnisyfirvöld banni Kynnisferðum með bráðabirgðaúrskurði að fara áðurnefnda ferð meðan á rannsókn málsins stendur.

## II.

### Málsmeðferð

#### 1.

Erindi Allrahanda var sent Kynnisferðum til umsagnar með bréfi, dags. 16. október 2001. Jafnframt var óskað eftir að fyrirtækið tjáði sig um kröfu Allrahanda um bráðabirgðaúrskurð vegna ferðar Kynnisferða.

Umsögn Kynnisferða barst með bréfi, dags. 18. október 2001. Í bréfinu gera Kynnisferðir grein fyrir aðdraganda þess að fyrirtækið setti á laggirnar áðurnefnda ferð. Meðal annars kemur fram að ákveðið hafi verið að bjóða upp á ferðina að höfðu samráði við helstu samstarfsaðila en ekki til að drepa niður samkeppni frá kvartanda. Kynnisferðir benda á að fyrirtækið hafi átt í viðræðum við Flugleiðir um umræddan ferðamöguleika, Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Fyrir nokkrum árum hafi slík ferð verið í boði fyrir einstaklinga en vegna ónógrar þátttöku hafi henni verið hætt. Kynnisferðir vísa til tölvupósts sem fylgdi bréfi fyrirtækisins og benda á að þar komi fram í bréfi til sölustjóra Flugleiða, dags. 14. september, staðfesting fyrirtækisins um að það væri tilbúið að hefja slíkar ferðir frá og með 1. apríl 2002 til reynslu í tvo mánuði. Auk þessa kemur fram að öll ferðaáætlun Kynnisferða hafi verið tekin til endurskoðunar eftir atburðina 11. september 2001 og jafnframt að eftir ferðakaupstefnuna á Grænlandi hafi Kynnisferðir haft samband við forstöðumenn allra söluskrifstofa Flugleiða erlendis. Kynnisferðir segja að allir fulltrúar Flugleiða hafi verið á einu máli um: „[...] að hefja umræddar ferðir sem allra fyrst og tengja þær vetrarpökkum Flugleiða hf., en ekki eingöngu s.k. vorpökkum. Mikið væri í húfi og alloft spurt um svona ferðir og væntanlega væri unnt að selja þær í einhverju magni.“

Það hafi ekki verið fyrr en eftir þetta að Kynnisferðir hafi uppgötvað að Allrahanda væru með ferð á sama tíma, á sömu viðkomustaði og á svipuðu verði (kr. 2.800 hjá Allrahanda en kr. 2.900 hjá Kynnisferðum). Fyrsta ferðin hafi verið farin sama dag og umsögn Kynnisferða hafi verið rituð, þann 18. október 2001. Í henni hafi tekið þátt fjórir farþegar, 2 fullorðnir og 2 börn. Í umsögn Kynnisferða kemur jafnframt fram að stutt sé síðan fyrirtækinu hafi orðið kunnugt um að kvartandi hyggist hefja sambærilega ferð á svipuðu verði og að sú ferð hafi verið sett upp vegna þrýstings frá sölumönnum Flugleiða.

Með bréfi Kynnisferða fylgdi, eins og fyrr segir, tölvupóstur sem varðar umræddan ferðamöguleika og þar kemur m.a. fram að hugmynd að þessari ferð hafi komið frá sölustjóra Flugleiða í bréfi, dags. 5. júlí 2001, en þar segir m.a.: „*Nú gerum við eitt frá ca 15. sept. þegar helgarpakkar byrja til 15. maí (tilraun) við höfum svona transfer á fimmtudögum og föstudögum.*“

## 2.

Allrahanda sendi Samkeppnisstofnun tölvubréf þann 17. október 2001 þar sem fram kemur að fyrirtækið hafi átt í samskiptum við starfsmann Flugleiða um þann ferðamöguleika sem hér er til umfjöllunar.

## 3.

Umsögn Kynnisferða var send Allrahanda með bréfi, dags. 23. október 2001, og fyrirtækinu gefinn kostur á að gera athugasemdir.

Athugasemdir Allrahanda bárust með bréfi dags, 30. október 2001. Í athugasemdum fyrirtækisins kemur fram að ekkert í bréfi Kynnisferða breyti þeirri skoðun fyrirtækisins að Kynnisferðir hafi tekið ákvörðun um að hefja umræddan ferðamöguleika eftir að ákvörðun Allrahanda um slíka ferð lá fyrir. Fram kemur að á kaupstefnunni á Grænlandi hafi ekkert komið fram um að Kynnisferðir hefðu slíka ferð í huga á næstunni. Aftur á móti hafi þá legið fyrir að Allrahanda ætluðu að setja upp slíka ferð. Allrahanda rekur ýmsar ástæður sem fyrirtækið telur að liggi að baki því að Kynnisferðir hafi með mjög stuttum fyrirvara ákveðið að hefja umrædda ferð. Meðal annars er bent á fund sem Flugleiðir og dótturfélög þeirra héldu eftir kaupstefnuna á Grænlandi. Um þann fund segir kvartandi:

*„Á þessum fundi voru línurnar lagðar fyrir sölu næsta árs, markaðsátök og annað sem máli skiptir í sölu og markaðsstarfi. Einnig var þar um að ræða kynningu á ferðamöguleikum, afþreyingu, hótélum og veitingastöðum hér innanlands. Við vitum að manna á meðal var þessi nýja ferð Allrahanda rædd og eflaust hafa menn beint spjótum sínum að fulltrúum Kynnisferða sf. af hverju þeir hafi ekki getað sett þessa ferð upp eins og Allrahanda.“*

Í lok bréfsins ítrekar kvartandi beiðni sína um bráðabirgðaúrskurð: „[...] þar sem mjög óraunhæft er fyrir okkur að keppa við Kynnisferðir við Flugstöð Leifs Eiríkssonar þar sem þeir hafa yfirburðastöðu hvað varðar upplýsingagjöf, bifreiðastæði o.fl.“

#### 4.

Með bréfi, dags. 2. nóvember 2001, sendi Samkeppnisstofnun athugasemdir Allrahanda til Kynnisferða og var fyrirtækinu gefinn kostur á að gera athugasemdir. Jafnframt var óskað eftir öllum gögnum Kynnisferða sem varpað gætu ljósi á þá ferð sem kvörtun Allrahanda snýst um og undirbúning fyrirtækisins á ferðinni. Beðið var um afrit af bréfum, tölvupósti, minnisblöðum og áætlunum sem tengdust áður nefndri ferð. Einnig var óskað eftir þremur síðustu ársreikningum fyrirtækisins ásamt upplýsingum um það hvernig fjárhagslegum eða bókhaldslegum aðskilnaði annars vegar á milli rekstrar fyrirtækisins á sérleyfisleiðum og hins vegar milli þess rekstrar sem er í samkeppni við aðra er háttað. Sérstaklega var óskað eftir því að fyrirtækið tjáði sig um ósk Allrahanda um að Samkeppnisstofnun kveði upp bráðabirgðaúrskurð í málinu.

Athugasemdir Kynnisferða bárust með bréfi, dags. 13. nóvember 2001. Í bréfinu er meðal annars bent á að fyrirtækið hafi hingað til ekki sótt fjárhagslegan stuðning til Flugleiða. Í sambandi við umrædda ferð hafi ákveðin skilaboð frá söluskrifstofu Flugleiða erlendis verið túlkuð af Kynnisferðum sem boð um aðstoð við að setja ferð á markað og kynna hana. Jafnframt er bent á að markaðsfundir innan Flugleiða og aðildarfyrirtækja séu árvissir atburðir og á þeim sé farið yfir markaðsmál og stefnu fyrirtækjanna í þeim málum. Einnig er bent á að í athugasemdum Allrahanda hafi komið fram að samdráttur hjá Flugleiðum leiði til samdráttar hjá Kynnisferðum m.a. vegna sérverkefna Kynnisferða fyrir Flugleiðir. Þetta sé ekki rétt þar sem Kynnisferðir hafi þvert á móti aukið ferðaúrval sitt. Í bréfi Kynnisferða kemur að lokum fram að Kynnisferðir hafi vitað til þess að Allrahanda hygðust setja upp samskonar ferð og Kynnisferðir en það hafi ekki fengist staðfest fyrr en framkvæmdastjóra fyrirtækisins hafi verið afhent eintak af tölvupósti sem fyrirtækið Hópbílar hafi fengið frá Allrahanda.

Með bréfi Kynnisferða fylgdi tölvupóstur fyrirtækisins um umræddan ferðamöguleika ásamt ársreikningum fyrirtækisins fyrir árin 1998-2000.

#### 5.

Athugasemdir Kynnisferða voru sendar Allrahanda til upplýsinga með bréfi, dags. 16. nóvember 2001. Með tölvupósti, dags. 23. nóvember 2001, bendir Allrahanda á ástæður fyrir því áliti fyrirtækisins að ferð Kynnisferða sé sett fyrirtækinu til höfuðs. Auk þess kvartar fyrirtækið yfir mismunun á aðstöðu milli Allrahanda og Kynnisferða við Flugstöð Leifs Eiríkssonar, bæði fyrir utan flugstöðina í formi bílastæða og inni í

flugstöðinni í formi upplýsinga- og sölubáss. Að lokum er lögð áhersla á að Samkeppnisstofnun taki bráðabirgðaákvörðun í málinu.

## 6.

Tölvupóstur Allrahanda var sendur Kynnisferðum til upplýsingar með bréfi, dags. 4. desember 2001. Með tölvupósti, dags. 13. desember 2001, bárust athugasemdir Kynnisferða vegna tölvupósts Allrahanda. Bent er á að Kynnisferðir kannist ekki við að fundur hafi verið haldinn með dótturfyrirtækjum skömmu eftir Vest Norden kaupstefnuna. Einnig vill fyrirtækið benda á að mannhald hjá Kynnisferðum komi málinu ekki við. Fyrirtækið hafi árstíðabundin verkefni og því sé ekki óalgengt að til uppsagna komi á þessum tíma. Varðandi stæðin við Flugstöð Leifs Eiríkssonar kemur fram að fyrirtækið geri skýran greinarmun á langferðabílum sem eru í áætlunarakstri og þeim sem eru í hópferðum. Þannig séu Kynnisferðir með sérmerkt stæði fyrir utan flugstöðina fyrir áætlunarbíla og áhafnabíla. Öðrum bílum sé lagt fyrir norðan flugstöðina, þ. á m. þeim bílum sem fara að Bláa lóninu.

## 7.

Tölvupóstur Kynnisferða var sendur til Allrahanda til upplýsingar með bréfi, dags. 16. janúar 2002.

## 8.

Með bréfi, dags. 21. janúar 2002, tilkynnti Samkeppnisstofnun Allrahanda og Kynnisferðum að ekki væri tilefni til þess að taka bráðabirgðaákvörðun í málinu. Jafnframt var aðilum tilkynnt að upplýsingaöflun vegna málsins væri lokið og málið yrði lagt fyrir samkeppnisráð til ákvörðunar.

## 9.

Með bréfi, dags. 21. febrúar 2002, var frumniðurstaða Samkeppnisstofnunar send til Kynnisferða og fyrirtækinu boðið að tjá sig um hana. Í frumniðurstöðunni kom fram að Samkeppnisstofnun teldi að Kynnisferðir hafi brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga með því að skipuleggja og hefja ferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík á samsvarandi hátt og Allrahanda að öllu leyti og að til álita kæmi að beita heimildum 52. gr. samkeppnislaga og leggja stjórnvaldssekt á Kynnisferðir.

Jafnframt sendi Samkeppnisstofnun aðilum málsins bréf, dags. 28. febrúar 2002, þar sem óskað var eftir tölulegum upplýsingum um fjölda farþega á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík frá því að ferðir hófust. Jafnframt var óskað upplýsinga um tekjur og kostnað af ferðunum.

## 10.

Upplýsingar frá Allrahanda bárust með bréfi, dags. 9. mars 2002 og frá Kynnisferðum þann 18. mars 2002. Með sama bréfi bárust athugasemdir Kynnisferða vegna frumniðurstöðu Samkeppnisstofnunar.

Í athugasemdum Kynnisferða bendir félagið m.a. á að til séu tölulegar upplýsingar hjá félaginu, sem nái aftur til ársins 1968, sem sýni að Kynnisferðir hafi allt frá þeim tíma farið ferðir frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar til Bláa lónsins og svo ýmist til Reykjavíkur eða aftur til flugstöðvarinnar. Jafnframt hafi félagið boðið upp á ferðir fyrir farþega með eftirmiðdagsflugi sem fara frá Reykjavík um Bláa lónið til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Telur félagið sig vera frumkvöðul að því að bjóða ferðamönnum ferðir þar sem flugstöðin er tengd viðkomu í Bláa lóninu. Varðandi frumniðurstöður Samkeppnisstofnunar þá eru Kynnisferðir sammála þeirri skoðun stofnunarinnar að um tvo aðskilda markaði sé að ræða. Kynnisferðir telja sig þrátt fyrir sérleyfi á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík ekki vera markaðsráðandi á þeim markaði. Þessu til stuðnings bendir félagið á að með samanburði á upplýsingum frá yfirvöldum um fjölda komufarþega til flugstöðvarinnar og fjölda viðskiptavina Kynnisferða megi sjá að félagið flytji aðeins um 15-17% komufarþega til Reykjavíkur. Félagið geti ekki með vissu sagt hvað verði um hina farþegana en þó sé augljóst að um sé að ræða að fólk fari með rútum frá samkeppnisaðilum, bílaleigubílum, einkabílum og jafnvel á reiðhjólum. Ekkert sé því til fyrirstöðu að aðrir rútbifreiðaeigendur sækji hópna til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og fari með þá til Reykjavíkur.

Varðandi athugasemdir Samkeppnisstofnunar vegna öflugrar aðstöðu Kynnisferða í og við Flugstöð Leifs Eiríkssonar segir að stjórnendur flugstöðvarinnar hafi boðið Kynnisferðum að eigin frumkvæði að sérmerkja félaginu 1-2 stæði fyrir rútur fyrir framan flugstöðina. Skýrt hafi verið tekið fram að stæðin ættu einungis að vera notuð undir sérleiðarútur og hafi Kynnisferðir haldið sig við það alla tíð. Sömu sögu sé að segja af stæðum fyrir áhafnarútur. Aðstaða Kynnisferða inni í flugstöðvarbyggingunni felist í um 10 m<sup>2</sup> svæði sem félagið leigi á um kr. [...] á ári.<sup>1</sup> Allrahanda þurfi hins vegar ekki að greiða fyrir auglýsingaspjöld sem starfsmenn félagsins bera inni í byggingunni.

Varðandi fjárhagslegan styrk Kynnisferða sem dótturfélags Flugleiða segir í bréfi Kynnisferða að félagið hafi aldrei notið fjárhagslegs stuðnings frá Flugleiðum. Kynnisferðir njóti engra sérkjara hjá Flugleiðum. Þannig séu samningsbundin verkefni fyrir Flugleiðir, t.d. akstur á áhöfnum og flugvirkjum til og frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar, á lágsta mögulega verði, eins og um útboð hefði verið að ræða. Jafnframt

---

<sup>1</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

njóti Kynnisferðir ekki tengsla sinna varðandi auglýsingar á vefsíðum dótturfyrirtækja Flugleiða.

Kynnisferðir telja jafnframt að mun fleiri fyrirtæki bjóði upp á ferðir frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar en Kynnisferðir og Allrahanda. Þannig bjóði fyrirtækið SBK hf. í Reykjanesbæ upp á ferðir frá flugstöðinni til Bláa lónsins á sumrin auk þess að bjóða upp á ferðir milli Keflavíkur og Reykjavíkur allt árið.

## 11.

Ákvörðun var tekin á málinu á fundi samkeppnisráðs þann 31. maí 2002.<sup>2</sup> Niðurstaða ráðsins var sú að Kynnisferðir hafi brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga með því að greiða niður samkeppnisrekstur á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið-Reykjavík með tekjum af sérleyfisleið sinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Var fyrirtækinu jafnframt gert að aðskilja rekstur sérleyfisleiðarinnar frá öðrum rekstri fyrirtækisins. Kynnisferðir áfrýjuðu niðurstöðu samkeppnisráðs til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Í úrskurði nefndarinnar nr. 15/2002 *Kynnisferðir gegn samkeppnisráði* var niðurstaðan sú að ýmis atriði væru enn óupplýst og að málið væri því vanreifað. Um þetta segir í úrskurði áfrýjunarnefndar:

*„[...] upplýst [er] í málinu að ýmis starfsemi fer fram hjá [Kynnisferðum] í farþegaflutningum sem ekki tengjast sérleyfinu. Fullnægjandi upplýsingar liggja þó ekki fyrir um meginatriði slíkrar starfsemi, þ.á.m. umfang hennar og eðli og aðgreiningu kostnaðarþátta. Ekki er heldur upplýst í málinu á hvern hátt þessi starfsemi kann að tengjast við sérleyfisumsvifin eða hvort [Kynnisferðir eru] markaðsráðandi á þeim mörkuðum sem hér er um að tefla.“*

Jafnframt sagði í úrskurði nefndarinnar að í frumniðurstöðu Samkeppnisstofnunar hafi ekki verið vísað til þess að stofnunin kynni að beita 14. gr. samkeppnislaga. Málið væri því einnig vanreifað hvað þetta varðaði. Málinu var því vísað aftur til samkeppnisráðs.

## 12.

Með vísan til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 15/2002 óskaði Samkeppnisstofnun eftir ítarlegum upplýsingum um rekstur Kynnisferða með bréfi, dags. 22. ágúst 2002. Ósk um upplýsingar var ítrekuð með bréfi, dags. 11. október. Með bréfi, dags. 22. ágúst, var einnig óskað eftir upplýsingum frá Allrahanda um rekstrartekjur félagsins á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík.

Umbeðnar upplýsingar bárust frá Allrahanda með bréfi, dags. 10. september 2002.

<sup>2</sup> Ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2002 *Kvörtun Allrahanda Ísferða ehf. vegna ferða Kynnisferða sf. frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar.*

### 13.

Upplýsingar og athugasemdir frá Kynnisferðum bárust með bréfi, dag 26. nóvember 2002. Í bréfinu er niðurstöðu samkeppnisráðs í ákvörðun 21/2002 mótmælt. Þannig er því hafnað að Kynnisferðir hafi brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga með því að niðurgreiða samkeppnisrekstur með tekjum af sérleyfisrekstri. Allrahanda hafi í fyrsta lagi ekki verið fyrst til að bjóða umrædda ferð heldur hafi Kynnisferðir, með hléum þó, boðið ferðina allt frá árinu 1988. Ákvörðun Allrahanda um að bjóða ferðirnar hafi ekki haft áhrif á þá ákvörðun Kynnisferða að bjóða ferðina, sbr. bréf sölustjóra Flugleiða, dags. 5. júlí 2001. Telja Kynnisferðir að ferðin geti ekki notið höfundaréttar, enda myndi slíkt ganga gegn heilbrigðum viðskiptaháttum og eðlilegri samkeppni. Í öðru lagi mótmæla Kynnisferðir þeirri niðurstöðu sem fram kemur í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2002 að fyrirtækið teljist ráðandi á hinum umrædda markaði, þ.e. leiðina Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Samkvæmt niðurstöðu samkeppnisráðs hafi fyrirtækið 30-40% markaðshlutdeild á leiðinni en Allrahanda 60-70%. Þegar af þeirri ástæðu geti fyrirtækið ekki verið markaðsráðandi. Aðstaða við flugstöðina breyti þar engu um. Í þriðja lagi telja Kynnisferðir að umrædd ferð standi fyllilega undir sér og ekki sé um víxlنيðurgreiðslu að ræða frá sérleyfisrekstri fyrirtækisins.

Með bréfi Kynnisferða fylgdu akstursskýrslur bílstjóra á tímabilinu 1. júní til 1. ágúst 2002, upplýsingar um sérleyfis-, áhafna- og flugvirkjaferða á sama tímabili auk annarra tölulegra upplýsinga sem Samkeppnisstofnun óskaði eftir.

Bréf Kynnisferða, án trúnaðarupplýsinga, var sent Allrahanda með bréfi, dags. 4. desember 2002 og óskað athugasemda.

### 14.

Athugasemdir Allrahanda bárust Samkeppnisstofnun með bréfi, dags. 19. desember 2002. Allrahanda bendir á að þrátt fyrir háa markaðshlutdeild á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík hafi fyrirtækið tapað á ferðinni. Þar af leiðandi dragi Allrahanda í efa að Kynnisferðir hafi hagnast á ferðinni. Allrahanda viti til þess að Kynnisferðir hafi auk þess sent út töluverðan fjölda boðsmiða til söluaðila erlendis til að kynna ferðina. Allrahanda vísar að lokum til athugasemda fyrirtækisins, sem einhverra hluta vegna hafi ekki komist að fyrir áfrýjunarnefnd. Þar bendir fyrirtækið á misræmi í akstursskýrslum bílstjóra Kynnisferða og telur Allrahanda að Kynnisferðir hafi breytt skýrslunum til að fela þá staðreynd að bílar í sérleyfisakstri séu notaðir í samkeppnisrekstur.

Athugasemdir Allrahanda voru sendar Kynnisferðum með bréfi, dags. 7. janúar 2003, en engar athugasemdir bárust.



## 15.

Með tölvupósti, dags. 22. ágúst 2003, bárust Samkeppnisstofnun frekari athugasemdir frá Allrahanda. Með tölvupóstinum fylgdu fjórar stafrænar ljósmyndir sem sýna annars vegar aðstöðu Kynnisferða fyrir utan Flugstöð Leifs Eiríkssonar og hins vegar aðstöðu Kynnisferða inni í flugstöðinni. Á myndum sem teknar eru fyrir utan flugstöðina sést hið afmarkaða svæði sem ætlað er áætlunarbílum Kynnisferða á sérleið fyrirtækisins til Reykjavíkur en einnig sést hvernig bíll Kynnisferða, merktur ferð til Reykjavíkur um Bláa lónið, stendur inni á svæðinu. Myndir af aðstöðu Kynnisferða inni í flugstöðinni sýna almennt kynningarefni fyrir starfsemi Kynnisferða, þ.m.t. dagsferðir og ferð til Reykjavíkur um Bláa lónið.

Með tölvupósti, dags. 26. janúar 2004, var tölvupóstur Allrahanda sendur Kynnisferðum og óskað athugsemda.

## 16.

Athugasemdir Kynnisferða bárust með tölvupósti, dags. 2. febrúar s.á. Kynnisferðir telja sig ekkert hafa að gera með afmörkun svæðis fyrir bifreiðar félagsins fyrir utan flugstöðina. Væntanlega sé um ráðstafanir rekstraraðila flugstöðvarinnar að ræða þar sem svæðið þjóni þeim tilgangi að hindra akstur einkabifreiða um svæðið. Kynnisferðir bendir á að Vegagerðin hafi úthlutað fyrirtækinu sérleyfi til aksturs á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Ekki sé óeðlilegt að fyrirtækinu sé leyft að leggja beint fyrir utan bygginguna þar sem slíkt sé til hagræðingar fyrir farþega. Varðandi þá ljósmynd sem sýni bifreið Kynnisferða fyrir utan flugstöðina þá sé hún merkt „Relaxing Blue Lagoon“. Þessi ferð sé engöngu farin frá Reykjavík og því sé líklegt að gleymst hafi að fjarlægja skiltið úr glugganum. Varðandi þá ljósmynd sem sýni aðstöðu Kynnisferða inni í flugstöðinni bendir fyrirtækið á að það leigi aðstöðu sína þar á almennum kjörum. Vandséð sé hvernig hægt sé að leggja höft við því hvernig fyrirtækið nýti aðstöðuna til starfsemi sinnar.

Athugasemdir Kynnisferða voru sendar Allrahanda með tölvupósti, dags. 3. febrúar 2004.

## III.

### Niðurstöður

Á fundi samkeppnisráðs, þann 6. febrúar 2004, var ákvörðun tekin í máli þessu. Þátt í fundinum tóku Kirstín Flygering, Karitas Pálsdóttir, Ólafur Björnsson og Ragnheiður Bragadóttir.

### 1.

Í máli þessu hefur Allrahanda kvartað vegna ferða sem Kynnisferðir hafa sett á laggirnar frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar með viðkomu í Bláa lóninu, á leið til

Reykjavíkur. Ferðir Kynnisferða séu farnar á fimmtudögum og föstudögum kl. 16:15 og verðið sé kr. 2.900. Fyrirtækið hefði tilkynnt þann 12. október 2001 að ferðirnar hæfust 18. október 2001. Allrahanda telur að ferðirnar hafi verið skipulagðar og settar til höfuðs ferðum sem Allrahanda hafi tilkynnt 2. október 2001 að myndu hefjast á vegum fyrirtækisins þann 1. nóvember 2001. Brottfarartímar Allrahanda hafi verið þeir sömu og viðkomustaðirnir þeir sömu auk þess sem verðið hafi verið svipað eða kr. 2.800. Allrahanda telur jafnframt að Kynnisferðir njóti samkeppnislegra yfirburða í krafti þeirrar aðstöðu sem fyrirtækið nýtur við Flugstöð Leifs Eiríkssonar, bæði í formi aðstöðu bílastæða fyrir langferðabíla fyrir utan flugstöðina og þjónustuborðs í komusal. Jafnframt njóti Kynnisferðir yfirburða í krafti þess að vera dótturfyrirtæki Flugleiða. Flugleiðir og aðrir eigendur Kynnisferða séu skuldbundnir til þess að selja ferðir Kynnisferða og þetta útiloki samkeppni.

Kynnisferðir segja ferðir fyrirtækisins ekki vera settar til höfuðs ferðum Allrahanda. Reynt hafi verið að bjóða upp á svipaðar ferðir fyrir nokkrum árum en það hafi ekki borgað sig vegna ónógrar þátttöku. Nú hafi hins vegar verið ákveðið að reyna aftur. Fyrirtækið heldur því fram að ferðirnar hafi verið skipulagðar áður en ferðir Allrahanda hafi verið kynntar, að höfðu samráði við helstu samstarfsaðila fyrirtækisins og áætlað hafi verið að byrja ferðir 1. apríl 2002. Atburðirnir 11. september 2001 hafi hins valdið því að allar áætlanir fyrirtækisins hafi breyst. Eftir kaupstefnuna Vest Norden 19.-20. september 2001 hafi fulltrúar Kynnisferða haft samband við fulltrúa Flugleiða og ákveðið hafi verið að skipuleggja áðurnefndar ferðir. Jafnframt telja Kynnisferðir að fyrirtækið njóti ekki sérstakra kjara í samkeppni við Allrahanda varðandi bílastæði fyrir utan flugstöðina. Þannig sé langferðabílum í hópferðaakstri lagt fyrir norðan flugstöðina en ekki í stæði Kynnisferða fyrir utan flugstöðina.

## 2.

### Markaðurinn

Samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga er misnotkun fyrirtækja á markaðsráðandi stöðu bönnuð og samkvæmt 17. gr. laganna getur samkeppnisráð gripið til aðgerða gegn aðstæðum sem hafa skaðleg áhrif á samkeppni. Áður en til álita kemur hvort ástæða sé til að beita umræddum lagaákvæðum þarf að skilgreina markaðinn sem um er að ræða og meta stöðu fyrirtækja á honum.

Hagfræðileg rök leiða til þess að skilgreina verði markaðinn á a.m.k. tvennan hátt. Í fyrsta lagi þjónustumarkaðinn og í öðru lagi landfræðilega markaðinn. Einnig er hægt að meta þjónustumarkaðinn út frá tíma, þ.e. hvenær tiltekin þjónusta er í boði. Það sem ræður úrslitum um það hvort mismunandi tegundir þjónustu tilheyri sama markaði er staðganga þeirra innbyrðis. Til þess að meta staðgöngu þeirra verður m.a. að hafa hliðsjón af eiginleikum þjónustunnar og hvert verð hennar er. Í sumum

tilvikum er einnig nauðsynlegt að líta til þeirra aðstæðna sem fyrirtæki njóta á markaðnum eða svipuðum mörkuðum.

### **2.1. Þjónustumarkaðurinn**

Málsaðilar hafa að sínu leyti ekki skilgreint þann markað sem við á. Kynnisferðir hafa þó mótmælt því að fyrirtækið hafi verið skilgreint markaðsráðandi í skilningi samkeppnisréttarins í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2002. Í ákvörðuninni taldi samkeppnisráð að um tvo markaði væri að ræða í máli þessu. Annars vegar markað fyrir ferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík en þeim markaði var lýst á eftirfarandi hátt:

*„[...] [Ferðin] er markaðssett sem pakkaferð fyrir ferðamenn, oft í helgarferðum hingað til lands, sem strax eftir komu til landsins á fimmtudegi eða föstudegi kjósa að koma við í Bláa lóninu á leið til gististaða sinna í Reykjavík. Vegna þess hversu sérhæfð ferðin er varðandi brottfarartíma og viðkomustaði verður að ætla að þær séu t.d. ekki á almennum markaði fyrir dagsferðir eða hópferðir frá Reykjavík.“<sup>3</sup>*

Hins vegar var um að ræða markað fyrir ferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík en þeim markaði var lýst sem áætlunarleið sem skilgreind væri sem sérleyfisleið og að Kynnisferðir væru leyfishafi hennar. Í ákvörðuninni var muninum á ferðunum lýst svo nánar, t.d. varðandi tíma, viðkomustaði og verð. Niðurstaða ráðsins var jafnframt sú að fyrri markaðurinn myndaði hliðarmarkað við þann síðari þar sem markaðirnir, þrátt fyrir að vera aðskildir, væru svipaðir að mörgu leyti.

Hvorki málsaðilar né áfrýjunarnefnd samkeppnismála hafa gert athugasemdir við þessa niðurstöðu og mun samkeppnisráð því áfram styðjast við hana.

### **2.2. Landfræðilegi markaðurinn**

Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2002 skilgreindi ráðið hinn landfræðilega markað þannig að hann miðaðist við þá leið sem farin væri, þ.e. Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík annars vegar og Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík hins vegar.

Hvorki málsaðilar né áfrýjunarnefnd samkeppnismála hafa gert athugasemdir við þessa niðurstöðu og mun samkeppnisráð því áfram styðjast við hana.

---

<sup>3</sup> Sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 18/2001.

### 3.

#### Staða á mörkuðum

Fyrirtæki eru almennt talin markaðsráðandi þegar þau njóta verndar á tilteknum markaði, t.d. í formi einkaleyfa. Ef um slíkt einkaleyfi er að ræða er fyrirtæki almennt talið ráðandi á þeim markaði.<sup>4</sup> Að öðru leyti er litið til þess hvort fyrirtæki hafa þann efnahagslega styrkleika að geta hindrað virka samkeppni á þeim markaði sem máli skiptir og getur að verulegu leyti starfað án þess að taka tillit til keppinauta eða viðskiptavina, sbr. 4. gr. samkeppnislaga. Markaðshlutdeild fyrirtækis er talin mikilvæg vísbending um markaðsyfirráð. Verður nú staðan rakin á hvorum markaði fyrir sig.

#### 3.1. Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík

Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2002 komst ráðið að þeirri niðurstöðu að Kynnisferðir væru markaðsráðandi á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík á grundvelli þess sérleyfis sem fyrirtækinu hefur verið úthlutað á leiðinni. Samkvæmt 2. mgr. 6. gr. laga nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi er:

*„[Ö]ðrum en sérleyfishafa er óheimilt að stunda reglubundna fólksflutninga á sérleyfisleið. [...]“*

Hvorki málsaðilar né áfrýjunarnefnd samkeppnismála hafa gert athugasemdir við þessa niðurstöðu og mun samkeppnisráð því áfram styðjast við hana.

#### 3.2. Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík

Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2002 komst ráðið að þeirri niðurstöðu að Kynnisferðir væru markaðsráðandi á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Að mati ráðsins gæfu tölur um markaðshlutdeild þá mynd af markaðnum að Kynnisferðir væru ekki markaðsráðandi, en talið var að Allrahanda hefði 60-70% hlutdeild en Kynnisferðir 30-40% hlutdeild miðað við farþegafjölda og rekstrartekjur af ferðinni. Þótt talið væri að Kynnisferðir væru ekki markaðsráðandi á umræddum markaði var það mat samkeppnisráðs að fyrirtækið væri samt sem áður í sterkri stöðu á umræddum markaði. Þessu til stuðnings vísaði samkeppnisráð til fjögurra atriða. Í fyrsta lagi hefðu Kynnisferðir þjónustu- og söluborð inni í flugstöðinni. Þetta gerði fyrirtækið sýnilegra fyrir komufarþega í flugstöðinni og fyrirtækinu því hægara um vik að nálgast mögulega viðskiptavini. Í öðru lagi hefðu Kynnisferðir yfir að ráða sérmerktu stæði fyrir rútur við útgang flugstöðvarbyggingarinnar. Þannig væri fyrirtækið aftur sýnilegra og aðgengi fyrir ferðamenn betra en það sem Allrahanda gæti boðið upp á. Þessar staðreyndir hafa verið staðfestar með ljósmyndum Allrahanda, sbr. tölvupóst fyrirtækisins til Samkeppnisstofnunar, dags. 22. ágúst

---

<sup>4</sup> Sbr. Richard Whish *Competition Law* 4<sup>th</sup> ed. [2001] bls. 153.

2003. Í þriðja lagi nýtu Kynnisferðir góðs af því að vera hluti af samsteypu Flugleiða. Sem slíkt hefði fyrirtækið aðgang að sölukerfum fyrirtækjanna, hér á landi og erlendis, og væri því í mun betri aðstöðu til þess að kynna og selja ferðir sínar en Allrahanda. Jafnframt var tekið fram að eigendur Kynnisferða væru skuldbundnir samkvæmt samþykktum fyrirtækisins til að selja eingöngu ferðir Kynnisferða. Samkvæmt ákvörðun samkeppnisráðs nr. 18/2003 er þetta síðastnefnda atriði ekki lengur raunin þar sem ákvæði þar að lútandi í félagasamningi Kynnisferða hefur verið fellt út. Í fjórða lagi yrði að líta til þess að Kynnisferðir hefðu haft tækifæri til þess að byggja upp öflugan tækjakost og aðstöðu í skjóli sérleyfis síns á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík.<sup>5</sup>

Að mati samkeppnisráðs verður í fimmta lagi einnig að líta til markaðsráðandi stöðu fyrirtækisins á hliðarmarkaðnum Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík en sú staða styrkir fyrirtækið í samkeppni á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík.

Í athugasemdum Kynnisferða, sbr. bréf fyrirtækisins til Samkeppnisstofnunar dags. 26 nóvember 2002, virðist fyrirtækið telja að samkeppnisráð hafi í ákvörðun nr. 21/2002 talið Kynnisferðir vera markaðsráðandi á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík og mótmælir þeirri niðurstöðu.

Samkeppnisstofnun aflaði aftur upplýsinga um markaðshlutdeild fyrirtækjanna á umræddri leið og nú fyrir lengra tímabil. Samkvæmt þeim skiptist hlutdeild fyrirtækjanna enn með þeim hætti að Allrahanda njóta um 60% markaðshlutdeildar á meðan hlutdeild Kynnisferða er um 40%. Samkeppnisráð telur því, á sama hátt og í ákvörðun sinni nr. 21/2002, að í ljósi ofangreindra atriða séu Kynnisferðir ekki í markaðsráðandi stöðu á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Að mati ráðsins er fyrirtækið þó í mjög sterkri stöðu í ljósi þeirra atriða sem áður eru rakin.

#### 4.

##### Úrskurður áfrýjunarnefndar og frekari gagnaöflun

Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 15/2002 taldi nefndin að ekki væri nægjanlega upplýst um meginatriði annarrar starfsemi Kynnisferða, þ.e. þeirrar starfsemi sem ekki tengist sérleyfinu. Þannig væri ekki upplýst um umfang og eðli annarrar starfsemi auk aðgreiningar kostnaðarþátta. Jafnframt væri ekki upplýst hvernig þessi starfsemi kynni að tengjast sérleyfisumsvifum Kynnisferða eða hvort fyrirtækið væri markaðsráðandi á þeim mörkuðum.

---

<sup>5</sup> Sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 1/1999 *Austurleið hf. gegn samkeppnisráði*. Í niðurstöðu nefndarinnar er m.a. tekið fram að uppbygging tækjakostar í skjóli sérleyfis hefur einnig áhrif á markaði.

Samkeppnisstofnun hefur aflað ítarlegra upplýsinga um rekstur Kynnisferða. Fyrirtækið býður í fyrsta lagi tólf tegundir dagsferða frá Reykjavík og auk þess átta tegundir fléttuferða.<sup>6</sup> Í öðru lagi býður dótturfyrirtæki Kynnisferða, Sæferðir ehf., fjórar tegundir siglingaferða, ýmist frá Stykkishólmi eða Ólafsvík. Sæferðir sjá ennfremur um rekstur Breiðafjarðarferjunnar Baldurs. Í þriðja lagi er um að ræða akstur á sérleiðum Austurleiðar hf. og annan rekstur þess fyrirtækis einkum á Suðurlandi, en Kynnisferðir keyptu nýlega fyrirtækið. Samkeppnisráð telur að framangreind starfsemi fyrirtækisins sé ekki á þeim mörkuðum sem til rannsóknar eru í máli þessu þegar af þeirri ástæðu að staðganga þjónustunnar er nær engin. Í öðrum ákvörðunum samkeppnisráðs hefur það þó verið niðurstaða ráðsins að Kynnisferðir séu ráðandi á markaði fyrir dagsferðir frá Reykjavík, sbr. t.d. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2003 *Erindi Allrahanda ehf. vegna samkeppnishamlandi ákvæðis í félagssamningi Kynnisferða sf.*

Í fjórða og síðasta lagi stunda Kynnisferðir ýmsan akstur til og frá Keflavíkurflugvelli. Þannig er um að ræða akstur frá Keflavíkurflugvelli að Bláa lóninu og til baka en samkeppnisráð telur að þessi akstur sé utan þeirra markaða sem skilgreindir hafa verið í máli þessu þar sem ekki er staðganga milli tegunda þjónustu. Eftir stendur því akstur á sérleið fyrirtækisins, akstur til Reykjavíkur með viðkomu í Bláa lóninu og þrennskonar samningsbundin verkefni fyrir Icelandair, þ.e. akstur með áhafnir, flugvirkja og vildarklúbbsmeðlimi.

Af hálfu Kynnisferða er því haldið fram að fyrirtækið nýti bíla, sem annars eru nýttir til samningsbundinna verkefna fyrir Icelandair, í ferðir til Reykjavíkur með viðkomu í Bláa lóninu. Þessir bílar séu minni en rútur þær sem sem nýttar séu í sérleyfisaksturinn og því hagkvæmari.

## 5.

### Misnotkun á markaðsráðandi stöðu

Í 11. gr. samkeppnislaga er lagt bann við misnotkun fyrirtækis á markaðsráðandi stöðu sinni. Ákvæðið hljóðar svo:

*„Misnotkun eins eða fleiri fyrirtækja á markaðsráðandi stöðu er bönnuð.*

*Misnotkun skv. 1. mgr. getur m.a. falist í því að:*

- a. beint eða óbeint sé krafist ósanngjarns kaup- eða söluverðs eða aðrir ósanngjarnir viðskiptaskilmálar settir,*
- b. settar séu takmarkanir á framleiðslu, markaði eða tækniþróun, neytendum til tjóns,*
- c. viðskiptaaðilum sé mismunað með ólíkum skilmálum í sams konar viðskiptum og samkeppnisstaða þeirra þannig veikt,*

<sup>6</sup> Í fléttuferðum eru sameinaðar tvær eða fleiri dagsferðir. Þannig eru ferðirnar seldar saman í pakka og almennt veittur einskona magnafsláttur til viðskiptavina.

- d. sett sé það skilyrði fyrir samningagerð að hinir viðsemjendurnir taki á sig viðbótarskuldbindingar sem tengjast ekki efni samninganna, hvorki í eðli sínu né samkvæmt viðskiptavenju.“

Í samkeppnisrétti hvílir rík skylda á markaðsráðandi fyrirtækjum að grípa ekki til neinna ráðstafana sem raskað geta með óeðlilegum hætti þeirri samkeppni sem ríkir á markaðnum eða misbeita með öðrum hætti stöðu sinni, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 7/1999, *Flugfélag Íslands hf. gegn samkeppnisráði*.<sup>7</sup> Þessi sérstaka skylda helgast m.a. af þeirri staðreynd að samkeppni á viðkomandi markaði er þegar mjög takmörkuð vegna tilvistar hins markaðsráðandi fyrirtækis.

Í ákvörðun nr. 21/2002 komst samkeppnisráð að þeirri niðurstöðu að Kynnisferðir hefðu misnotað einokunarstöðu á markaði fyrir ferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík, sem fyrirtækið hefur einkaleyfi til að starfa á, með því að niðurgreiða starfsemi sýna á markaði fyrir ferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Taldi ráðið að ýmsar staðreyndir bentu til þessarar niðurstöðu. Í útreikningum Kynnisferða á kostnaði fyrir ferðina kom t.d. einungis fram „viðbótarkostnaður“ vegna 20 km aksturs á afleggjaranum frá Reykjanesvegi til Bláa lónsins og til baka en leiðin öll mun vera um 130 km. Var það því niðurstaða ráðsins að aðgerðir Kynnisferða fælu í sér ólögmetar aðgerðir sem hefðu þann tilgang að hindra að Allrahanda næði fótfestu á samkeppnismarkaði fyrir ferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík umræddum markaði og hefðu þannig skaðleg áhrif á samkeppni. Í þeim tilgangi að koma í veg fyrir áframhaldandi niðurgreiðslu var í ákvörðun samkeppnisráðs mælt fyrir um fjárhagslegan aðskilnað milli hinnar ríkisstyrktu sérleiðar og annars samkeppnisrekstrar.

Frá því áfrýjunarnefnd samkeppnismála kvað upp úrskurð sinn í máli nr. 15/2002 hefur liðið nokkur tími. Meðan rannsókn málsins hefur staðið hefur það gerst að Kynnisferðir hafa frá og með 1. september 2002 ekki fengið endurgreiddan þungaskatt vegna aksturs á sérleiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Jafnframt hefur samkeppnisráð, í ákvörðun nr. 21/2003, komist að þeirri niðurstöðu að félagssamningur Kynnisferða, í núverandi mynd, brjóti ekki gegn samkeppnislögum.

---

<sup>7</sup> Í máli T-83/91 [1994] *Tetra Pak v. Commission* orðaði undirréttur EB regluna á eftirfarandi hátt: „The special responsibility not to allow its conduct to impair genuine undistorted competition on the common market which Article 86 of the Treaty imposes on an undertaking in a dominant position on a given market must be understood as prohibiting it from engaging in any conduct which is such to hinder the maintenance or the growth of the degree of competition still existing in a market where, as a result of the very presence of that undertaking, competition is weakened.“ Sjá einnig t.d. dóm dómstóls EB í máli nr. 322/81 *Michelin v. Commission* [1983] ECR 3461.

Eins og fram hefur komið liggja nú einnig fyrir frekari gögn í málinu. Samkeppnisstofnun fékk afhentar allar akstursskýrslur bílsjóra Kynnisferða á tímabilinu 1. júní –1. ágúst 2002. Samkeppnisráð telur eftir ítarlega skoðun að akstursskýrslur Kynnisferða bendi til þess að fyrirtækið nýti stærri bíla fyrirtækisins (45-55 farþegar) einungis að mjög litlu leyti í akstur á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Í nær öllum ferðum nýta Kynnisferðir smærri bíla fyrirtækisins, sem annars eru notaðir til áhafna-, flugvirkja- og vildarklúbbsakstur Icelandair, til aksturs á leiðinni.

Samkeppnisstofnun aflaði einnig nánari upplýsinga um aðskilnað reikninga Kynnisferða. Samkeppnisráð telur eftir skoðun þeirra að ekkert bendi til þess að tekjur Kynnisferða af sérleið fyrirtækisins séu nýttar til þess að niðurgreiða akstur á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Reikningar fyrirtækisins sýna að tekjum og gjöldum vegna aksturs á sérleiðinni milli flugstöðvarinnar og Reykjavíkur er haldið aðskildum frá öðrum rekstri félagsins. Jafnframt sýna reikningar að tekjur félagsins af akstri á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík nægja fyrir kostnaði sem af henni stafar, hvort sem reiknað er með því að stærri eða smærri bílar félagsins aki á leiðinni.

Með vísan til framangreindra atriða telur samkeppnisráð að ekkert í gögnum málsins bendi nú til þess að Kynnisferðir niðurgreiði akstur á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík með tekjum af akstri á sérleið fyrirtækisins milli flugstöðvarinnar og Reykjavíkur. Með vísan til þessa telur samkeppnisráð ekki ástæðu til íhlutunar í máli þessu.

#### IV.

#### Ákvörðunarorð:

**„Ekki er ástæða til íhlutunar samkeppnisráðs vegna máls þessa.“**